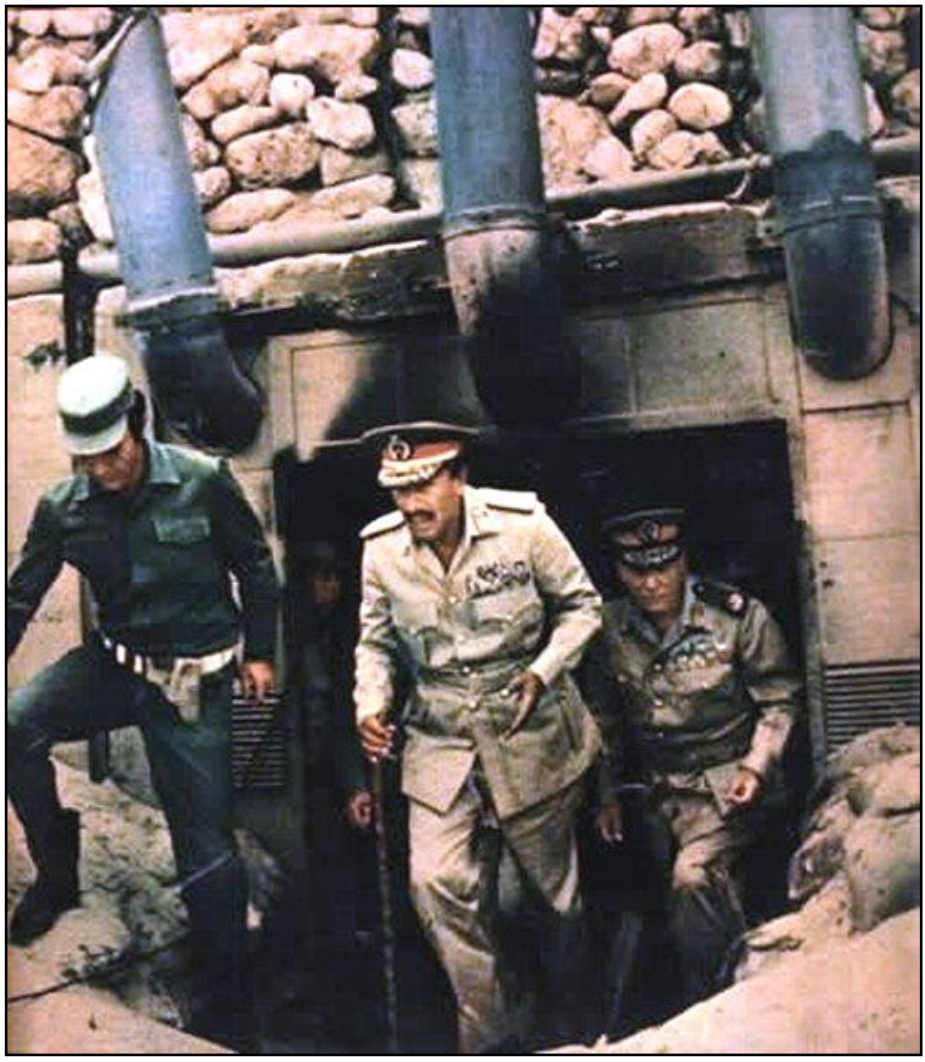

حسبنا لكل شيءٍ بدقة :

ولقد نجح العبور المصري وصمد المقاتل المصري في مواجهة دبابات العدو الإسرائيلي ومدرعاته ليحقق معجزة عسكرية وبخاصة في القطاع الجنوبي الذي ثبت على رمال أقصى قطاعات الضفة جنوبًا من رجال الفرقة السابعة مشاة .. فقد تعطَّلت في هذه المنطقة إقامة الجسور نظرًا لطبيعة الأرض بها حيث أن أرضها المرتفعة المضرَّسة [1] وطبيعة تكوين الساتر الترابي الذي تحوَّل عند استخدام مضخات المياه إلى تكوينات صلصالية وطينية لزجة متماسكة صمَّاء زلقة للمشاة والآليات ، كما أن تساقط أتربة الساتر الترابي في القناة أطمأها [2] فأعاق إرساء الجسور والكباري على القناة مما أخَّر بناء الكباري عليها ، لذلك لم تصل الأسلحة الثقيلة إلى القطاع الجنوبي إلا بعد يومين أو ثلاثة ، وظل المشاة وحدهم في الميدان واستطاع جنود هذا القطاع بالغ الصعوبة تسيُّد الميدان تمامًا كما حدث في القطاعين الشمالي والأوسط .. لقد كانت المشكلة التي تواجه قواتنا البرية في تلك الفترة الحرجة من القتال هي : كيف يصمد المشاة أمام هجمات العدو المضادة بواسطة الدبابات لمدة تتراوح بين 12 . 24 ساعة إلى أن يكتمل عبور الدبابات والأسلحة الثقيلة المصرية ؟!

أما على القطاع الجنوبي فقد كانت المشكلة أكبر والصعوبة مضاعفة لأن

---

(1) أرض صعبة حادة التضاريس .

(2) ملأها طينًا وطميًا .

المدة التي يستغرقها مد الجسور على القناة في القطاع الجنوبي تتراوح

بين 48 . 72 ساعة ، فكيف حدث ذلك ؟!
والرد بسيط يعكس عبقرية مصرية فذة على مستوى القيادة والأفراد ، لقد كان المخطط المصري يرتكز على النقاط الآتية :

تجهيز المشاة تجهيزًا يتناسب مع ظروف المعركة وصعوبتها ، ويقول المؤرخ العسكري المصري جمال حماد عن استعدادات الجندي المصري للحرب ، أن الظروف التي خلقتها مشكلة عبور القناة واجتياز الساتر الترابي وخوض معركة شرسة في مواجهة دبابات ومدرعات العدو .. كل ذلك فرض على القيادة المصرية أمورًا هامة منها ضرورة ابتكار شدة ميدانية تستطيع أن تستوعب جميع أحمال جندي المشاة بطريقة جيدة بعد أن ثبت أن الشدة الميدانية التي كان معمولاً بها في القوات المسلحة وقتئذٍ أصبحت لا تتناسب مع الظروف الجديدة للحرب ، وقد توصَّلت إدارة المهمات إلى العينات المطلوبة بعد عدة تجارب ، وقبل نهاية عام 1972م تم تشغيل 50 ألف شدة ميدانية من هذه الأنواع الجديدة ، كما تم تزويد الشدَّة بزمزمية مياه سعة 2.5 لتر بدلاً من الزمزمية المعدنية القديمة التي كانت تسع ثلاثة أرباع لتر ماء ، وبذلك يكون مع الجندي ما يكفيه من الماء ليومٍ كامل ، كما تم تجهيز جندي المشاة بالكثير من المعدات الحديثة ، ففي منتصف عام 1973م كان قد تم تجهيز جميع وحدات المشاة بأجهزة الرؤية الليلية التي يعمل بعضها بالأشعة تحت الحمراء وبعضها الآخر يعمل بنظرية تكبير وتقوية ضوء النجوم وإلى جانب هذه الأجهزة الحديثة كان هناك العديد من الأجهزة والمعدات البدائية البسيطة مثل : النظارات السوداء المعتمة التي

كانت تُصنع من زجاج سميكٍ معنم مثل الذي يستخدمه عمال لحام الأكسجين ، وذلك حتى تقي الجنود عندما يستخدم العدو أشعة "زينون" بالغة القوة في تعميتهم .. " .

وقد كان مخططًا أن يحمل المشاة المكلفة بالعبور أقل ما يمكن من التعيين والمياه وأكبر ما يمكن حمله من السلاح والذخيرة ، فقد كان إجمالي ما يحمله كل جندي 25 كجم ، وكان يصل أحيانًا مع بعض الجنود إلى 35 كجم .

تجهيز المشاة بسلالم مصنوعة من الحبال ودرجاتها من الخشب يسهل طيه وحمله وفرده على الساتر الترابي ، وبذلك يستطيع جندي المشاة تسلق الساتر الترابي دون أن تغوص قدماه في التراب ، كما أنه بوضع سلمين متجاورين يمكن أن نجرَّ مدافعنا مثل المدفع عديم الارتداد (بي ـ 10) ، و(بي ـ 11) ، وصاروخ (المالونكا) ، والصاروخ المضاد للطائرات (سام ـ 7) وغيرها ، وقد قام الطليعة من رجال المشاة والصاعقة في الموجة الأولى من العبور بتسليق الساتر الترابي بأظافرهم يضع الرجل قدمه على أثر قدم من قبله حتى فتحوا طريقًا لهم وسط الألغام والشراك الخداعية والأسلاك الشائكة وتمكنوا من مدّ حبال السلالم على الساتر الترابي .

تنظيم عبور المشاة في القوارب المطاطية تنظيمًا تفصيليًا بحيث يعلم كل جندي مكانه في القارب ومكان عبور ووقته وواجباته أثناء العبور ، بل وموضع قدمه شرق القناة .

تسليح المشاة بالسلحة المضادة للدبابات ولاسيما الصواريخ الخفيفة التي يحملها الأفراد وذلك لصد هجمات العدو المضادة التي يشنها بواسطة مدرعاته ، كما تم تسليح المشاة بالصواريخ المضادة للطائرات وخاصة الصواريخ الخفيفة التي حملها بواسطة الأفراد وذلك لصد هجمات العدو الجوية ضد قواتنا أثناء وبعد العبور .

تم تزويد المشاة بعربات جر يدوية يمكن جرها لمسافة 5 كم بواسطة فردين بعد تحميلها بنحو 150 كم من الذخائر والمعدات العسكرية عبر أرض رملية غير ممهدة ، وبذلك يتم تزويد المشاة بالذخيرة اللازمة لمهاجمة الآليات والمدعات والطائرات المعادية ببساطة وسرعة .

وقد كانت عملية العبور معقدة مما ولَّد مجموعة أخرى من المشكلات ، توقعتها القيادة المصرية ووضعت كلاً منها في الحسبان حيث كان كل شيءٍ محسوب بدقة بالغة ومن هذه المشكلات :

أولاً : طبيعة المواجهة : والتي تستلزم اقتحام قلاع خط بارليف بالمواجهة بخلاف المتبع في مواجهة المواقع الحصينة بالالتفاف حولها إذ لم يكن هناك مجال لتفادي خط القناة أو التحصينات المتصلة أو الالتفاف حولها ، وقد أتمت قوات المشاة اقتحامها للحصن بالتسلل خلال بارليف ولم يكن مقررًا لها أن تهاجم النقط القوية لهذا الخط إلا بعد استكمال عملية العبور وإكمال حصارها .

ثانيًا : كان موعدنا مع مشكلة أخرى : كما قال الفريق / سعد الشاذلي رئيس هيئة أركان الجيش المصري في حرب أكتوبر : " وكانت المشكلة : كيف يمكن للمشاة أن تعبر هذا المانع بنجاح ما لم نقم بتدمير وإسكات الرشاشات والمدافع التي تطل من فتحات خط بارليف والتي تغمر القناة بطولها وقد قامت مفعيتنا بحل هذه المشكلة على أحسن وجه وكان نتيجة لذلك أن تمكنت مشاتنا من عبور القناة بخسائر طفيفة جدًا " .

ثالثًا : وكانت المشكلة التالية هي : كيف نعيد تنظيم قواتنا على الشاطئ الشرقي للقناة ؟ وكيف يتم ذلك ليلاً وتحت ضغطٍ مكثف من نيران العدو ؟ وكيف تميّز هذه الدبابات والأسلحة طريقها وتتعرف على وحداتها ؟

ويمكننا أن نتصور هذه المشكلة إذا علمنا أن هناك آلاف من الدبابات والمركبات والمدافع الثقيلة كان يتحتم عبورها لتنضم إلى وحدات المشاة التي عبرت لتزيد من قدرتها على التمسك بالأرض وصد هجمات العدو المتكررة ، وقد قامت إدارة الإشارة وإدارة الشرطة العسكرية بواجبها على النحو الأكمل ، فقد أمكن مد كوابل الإشارة عبر القناة منذ اللحظة الأولى للعبور ، وتم تحديد الطرق والمدقات التي تسلكها الدبابات والعربات ، وتم تمييزها بالألوان المختلفة بحيث كان يعلم السائق أنه إذا اتبع اللون الأحمر مثلاً فإنه سيصل إلى وحدته في رأس الكوبري ، بينما يتبع سائق آخر اللون الأخضر وهكذا ،

إلى حد أن أحد المراسلين الأجانب ذكر أن نظام المرور على الجبهة كان أفضل من نظام المرور في مدينة القاهرة !!