سلاح المهندسين .. وأولويات المستحيل :

أجمع جميع الخبراء العسكريون والقادة الأجانب الذين زاروا الجبهة المصرية طوال فترات وقف إطلاق النار وشاهدوا دفاعات العدو الإسرائيلي وتحصيناته أن العبور شبه مستحيل وأن الموانع التي وضعتها قوات العدو الإسرائيلي أمام قواتنا موانع شيطانية لا قبل لأي قوة نظامية بها مهما بلغت كفاءتها واستعداداتها ..

لكن اليأس لم يتسرب يومًا إلى نفوس قادتنا أو جنودنا الذين وضعوا أمر العبور وتحرير كل شبر من الأراضي المصرية على أنه غاية يجب بلوغها بأي ثمن ، وكان سر التفوق المصري هو التخطيط الدقيق لكل شيء ، فليس هناك معجزات في الحروب الحديثة وإنما هي حسابات دقيقة وتخطيط ثم تنفيذ جيد وتوكل على الله بعد استيفاء جميع الجهود والاستعدادات اللازمة والعمل الجاد ، كل شيء كان محسوبًا وكل التصورات كانت سليمة وقام رجالنا بأكثر مما نحلم به بجد وإخلاص .

لقد كان أمام قواتنا لإنجاح العبور أمور بالغة الصعوبة تحتاج إلى دقة بالغة في التعامل وهذه العقبات التي يمكن أن نصفها بأولويات المستحيل والتي فرضت نفسها على طبيعة مسرح العمليات على الجبهة . وكان لسلاح المهندسين فيها دورًا رئيسًا ..

لقد كان بناء خط "بارليف" على مثل هذه الصورة من الإعجاز تحديًا أمام القوات المسلحة فقامت بعمل دراسات مستفيضة له وقد أُسند هذا

العمل إلى سلاح المهندسين الذي قام فيها بعمله على أتم وجه بالتنسيق بينها وبين الأسلحة المختلفة ، وقد اعتمدت هذه الدراسة الدقيقة فيما يخص الدشم والمواقع الحصينة على ما يلي :

- مراقبة مراحل بناء النقط الحصينة عن قرب ليل نهار ومحاولة تصوير كل شيء منها بالتفصيل ، وقد بدأت هذه الخطوات أثناء بناء خط "بارليف" .

- عمل سجل تاريخي تفصيلي لكل نقطة حصينة يوضح مراحل البناء والتكوين والقوة والمتانة وغير ذلك من معلومات .

- عمل دراسة عملية عن قوة تحمل الدشم والملاجئ ، وإجراء الحسابات العلمية اللازمة لذلك .

- معرفة نقط الضعف في خط بارليف ونقط القوة فيه لأن كل خط دفاعي لابد وأن تكون له نقط ضعف إذ يستحيل أن يكون قويًا في جميع أجزائه بنفس الدرجة ولو حدث ذلك لكان ضعيفًا في كل مكان من أجزائه .

كما قام رجال سلاح المهندسين بدراسة باقي الموانع المحيطة بخط "بارليف" وُضعت هناك أولويات أمام هذه الدراسة وهي :

- يجب وقف ضخ النابالم والمواد الملتهبة من مستودعات إلى سطح قناة السويس قبل البدء في عمليات العبور دون أن يلاحظ العدو ذلك .
- إحداث عدة ثغرات في السد الترابي الذي لا تؤثر فيه أي أسلحة وبالحجم الكافي لمرور المدرعات والمركبات المختلفة وأسلحتنا الثقيلة في أقصر وقت ممكن .
- بناء الجسور والكباري على قناة السويس في ٥ ساعات على الأكثر لتعبر عليها معداتنا ووحداتنا الثقيلة ، ويجب ألا تتأخر هذه العملية لأن المشاة في الفترة الحرجة التي تسبق إقامة هذه الجسور ستكون في مواجهة دبابات العدو ومركباته وجهًا لوجه ، ويجب الحفاظ على هذه الجسور سليمة وصالحة للاستعمال بالرغم من أي نشاط جوي يقوم به العدو حتى لا تنعزل قوات المشاة عن مدرعاتنا وأسلحتنا الثقيلة وخطوط إمدادها من الغرب ، ويجب استمرار تدفق قواتنا من جميع الجهات لتشتيت المجهود الرئيس للعدو وذلك ببناء الكباري بوفرة وبناء عدة رؤوس شواطئ لتأمين قواتنا على الضفة الشرقية للقناة . وبدأ رجال المهندسين في التخطيط لمواجهة عقبات خط "بارليف" والتصميم على المضي قدمًا في سبيل قهرها .

إن خط "بارليف" وقناة السويس لم يكونا في الحقيقة مجرد مانع ، بل أنه مانع فريد ليس له شبيه في العالم ، وليس هناك خبرة سابقة في التاريخ لعبور مثل هذا المانع ، وكان لابد من حل جميع المشكلات سواء في القناة أو حصون خط "بارليف" ، وقد قام رجال المهندسين بالتنسيق مع أسلحة الجيش الأخرى بتجزئة مشكلة العبور الكبرى إلى عدد من المشاكل الصغيرة ، وأخذنا نحاول ونجرِّب ونعدِّل إلى أن تم حل جميع هذه المشكلات .

وقد صرَّح الفريق سعد الشاذلي رئيس أركان القوات المسلحة إبان حرب أكتوبر ٧٣ عقب إحدى المناورات بأن قناة السويس تعتبر أصعب مانع مائي في العالم ، فلقد فقدت الموانع المائية قيمتها بعد تطور أسلحة الغوص في الماء والسير على قاع المانع المائي ضمن تنظيم القوات البرية ورغم ذلك تعد قناة السويس مانعًا مائيًا فريدًا يختلف عن جميع القنوات المائية الأخرى ..

وقال : " .. ورغم صعوبتها فإننا سوف ننجح في اقتحامه بإذن الله " وقد نقلت وكالات الأنباء العالمية هذا التصريح الذي يحمل من قادة جيش مصر وجنودها وأبناء شعبها الرغبة والأمل بينما انتفخت أوداج قادة إسرائيل غرورًا وفخرًا بهذا المانع الرهيب ، بل وأضافوا أنهم سيدمرون قواتنا تدميرًا كاملاً إذا ما سوَّلت لهم أنفسهم عبور القناة ..