

حرب أكتوبر .. إنجازات وبطولات :

حينما صدرت أوامر القائد الأعلى للقوات المسلحة المصرية بتنفيذ الخطة (بدر) وقد اتخذت ساعة الصفر (سعت ١٤٠٥ ي) أي الساعة الثانية وخمس دقائق بعد ظهر يوم السادس من أكتوبر عام ١٩٧٣ م .. وبعد وضع الحلول الأساسية أمام القوات المسلحة المصرية لإتمام العبور ..

وما إن انطلقت الشرارة الأولى للحرب وعبرت الموجة الأولى للعبور تقدمت من بينهم مجموعات من أفراد المضخات من المهندسين العسكريين الذين لم يصبروا على انتظار الأمر بالعبور فعبروا بمجرد أن أُعطيت الإشارة الأولى للعبور واندفعت طائرتنا تشق طريقها إلى سيناء وبدأت مدفعيتنا تطلق قذائفها وتصب نيرانها على مواقع العدو بقلب سيناء وعلى حصون "بارليف" ..

لقد كان رجال الصاعقة وبعض رجال المشاة وعناصر المهندسين أول من عبر القناة واتجهوا مباشرة إلى مواشير المواد المتلهبة وقاموا بسدها وتخريب المضخات المحملة بالمواد المتلهبة ، وتسلق رجال المشاة ومعهم عناصر المهندسين الذين كانوا يجهزون مفاجأة للعدو فقد اتجهوا إلى وسيلة لاختراق الساتر الترابي ، وكانت فكرة رائعة من حيث بساطتها ومناعتها فقد كان الحل المصري أروع وأكثر بساطة وفاعلية وتمثل في طلبات المياه التوربينية التي تدفع المياه عبر مدفع مائي يعمل بقوة دفع

شديدة ، وانهال التراب وأصبح السد منيعاً مهترئاً بفتحات ضخمة كافية لعبور مدرعاتنا ومعدتنا ..

وقام المهندسون في الموجة الأولى للعبور بجهدٍ خارق في بطولة وشجاعة وتضحية وفداء حيث اندفعوا خلال الساتر الترابي فرفعوا نحو خمسة آلاف قنبلة مضادة للدبابات ، وما يزيد عن عشرة آلاف قنبلة مضادة للأفراد ، وأكثر من ألف قنبلة ثقيلة من أوزان الألف رطل .. كانت جميعها مزودة بأحدث ماكتشفه العلم من شراكٍ خداعية .

وبدأ رجال المهندسين فور تدفق موجات العبور في بناء الكباري والجسور على صفحة القناة وشرعوا في إسقاط "البراطيم" الخاصة بالكباري إلى الماء وبدأ العمل الذي خُطط له بكل دقة .. إنه عملٌ شاق وطويل وبعد خمس ساعات انتهى المهندسون من بناء كباري الاقتحام بعد جهدٍ رائع وسط النيران المتبادلة من الجانبين وحينما تدخل العدو لم تفلح قذائفه أو قتاله في إرهاب الرجال ، أما الطائرات فكانت صواريخ دفاعنا الجوي لها بالمرصاد فتصيبها أو تجبرها على الفرار فتقوم بإلقاء حمولتها من القنابل والصواريخ بصورة عشوائية في أي مكان ..

ويقول أحد مهندسينا العسكريين الذين كانوا في طليعة الموجة الأولى من العبور : " إنني أذكر كيف تسللت إحدى الدبابات الإسرائيلية من مرابضها في نقطة قوية واستطاعت أن تصيب الكوبري الذي كنت أقفُ بالقرب منه ، وعلى الفور قام الرجال بفك الكوبري .. ولم تمض دقائق حتى كانوا قد حولوه إلى معديات لنقل المعدات والأسلحة الثقيلة بنفس السرعة والكفاءة ..

أما الدبابة فلم تتحرك بعد من مكانها لقد تصدَّى لها أحد مقاتلينا .. وفجَّرها بقذيفة (آر . بي . جي) لتحترق بما فيها من جنود العدو . وبعد خمس ساعات ونصف عبرت إلى الضفة الشرقية أول دبابة من الجيش الثاني بينما تعطل عبور الدبابات في الجيش الثالث حتى الساعة الثامنة من صباح الأحد ٧ أكتوبر وذلك بسبب سرعة التيار ، وارتفاع المد والجزر ، وارتفاع مستوى الساتر الترابي ، وعرضه الذي وصل إلى ٢٠٠ م في بعض المناطق الأمر الذي ألقى على رجال المشاة بالجيش الثالث عبءً كبيراً ، ومع ذلك حطَّموها جميع الهجمات الإسرائيلية المضادة واجتاحوا مواقع خط "بارليف" .

لقد قام ضباط وجنود ٣٥ كتيبة مهندسين من مختلف التخصصات بعملهم على أكمل وجه بدقة وسرعة متناهية رغم تعرُّضهم لوابلٍ من النيران ، واستطاعوا أن يقهروا الساتر الترابي الضخم بفكرة مذهلة وهي استخدام خراطيم قوية لضخ المياه . ويقول الفريق الجمسي رئيس هيئة العمليات في حرب أكتوبر - في مذكراته - أن المهندسين العسكريين استخدموا ٣٥٠ مضخة مياه لإزالة الساتر الترابي ، وكانوا كلما سقط منهم شهيد أو جريح حل مقاتل آخر مكانه حتى تمكنوا من فتح ما يزيد عن ٣٠ ممراً بعد ساعات قليلة من القتال ، وعندما وصل عدد هذه الممرات إلى ٦٠ ممراً كانوا قد جرَّفوا ٩٠ ألف متر مكعب من الرمال ، وبعد خمس ساعات نجحوا في فتح ٨٥ ممراً في الساتر الترابي ..

لقد استطاع رجال المهندسين إتمام هذا العمل في خمس ساعات ونصف ، وتستطيع أن تدرك إعجاز هذا العمل إذا تصوّرت أن جهة مدنية حاولت بناء كوبري لمرور المشاة فقط على جانبي النيل بالقاهرة وبعيداً عن طلقة واحدة من آلاف الطلقات التي كانت تدوي فوق رؤوس رجال المهندسين المصريين الذين كانوا يشيدون هذه الكباري الحيوية . وفي نهاية اليوم الأول من العبور كان المهندسون العسكريون قد أقاموا خمسة رؤوس شواطئ على الضفة الشرقية للقناة بينما لم يستطع العدو أن يقيم غير رأس شاطئ واحد أثناء تسله غرب القناة واستلزم ذلك منه سبعة أيام كاملة من يوم ١٦ - ٢٢ أكتوبر مستغلاً وقف إطلاق النار لإتمام ذلك .

وتمكنوا خلال ثماني ساعات فقط من إنشاء ثماني كباري ثقيلة وأربعة كباري خفيفة ، وقاموا بتشغيل ثلاثين معدية ..

ومنذ اليوم الأول للقتال بدأت الهجمات الإسرائيلية المضادة لقواتنا التي نجحت في العبور بفضل حساباتنا الدقيقة والعمل التعاون الذي قامت به قواتنا الجوية وقوات الصاعقة ومدفعية الميدان ، ولكن هذه الهجمات الإسرائيلية وصلت متأخرة عن الفترة الحرجة التي مرّ بها جيشنا حتى إقامة الجسور ، وبفضل عبقرية رجال المهندسين وتفانيهم في أداء مهامهم استطاعت قواتنا المدرعة وأسلحتنا الثقيلة أن تعبر في الوقت المناسب لتتمركز وتستعد لملاقاة العدو ..

لقد حاول العدو أن يمنع هؤلاء الرجال من أداء مهامهم ، لكن رجال الدفاع الجوي أجهضوا أية محاولة لطائرات العدو لتدمير رؤوس الكباري

واستطاعت قواتنا عبور قناة السويس فوق هذه الجسور بكل وسيلة أُتيحت لهم ..

لقد بلغت هجمات العدو المضادة على رؤوس شواطئنا على الضفة الشرقية للقناة ، خلال الأيام الثمانية الأولى من القتال ١٦ هجمة مضادة استطعنا أن نحطّمها جميعها ، واستمر طيران العدو ومدفعيته يقصف في اتجاه الكباري والجسور ، وكانوا يقومون بأعمال ليس لها حصر من التمويه لإخفاء الكباري والدفاع عنها ، وتصدّت قوات المدفعية والطيران والدفاع الجوي والمشاة لإحباط هذه المحاولات من قبل العدو ، وفشل العد في تدمير شيء من الكباري أو المعابر على العكس تمامًا من دعايته الدولية الكاذبة في هذا الصدد ، وفي الحالات القليلة التي حدثت بها إصابات كان إصلاحها يتم في دقائق ويستمر العبور بلا توقف .

فقد ذكر المشير حسين طنطاوي وزير الدفاع المصري الحالي في كتابه "حرب رمضان" أن معظم الكباري أُصيبت وأُعيد إصلاحها أكثر من خمس مرات ، أما دعاية إسرائيل الكاذبة يوم ٧ أكتوبر أنها دمرت ربما كل الجسور التي أقامها المصريون وأن المعارك تدور على حافة القناة وأنها ستستعيد السيطرة على الضفة الشرقية للقناة خلال ٢٤ - ٤٨ ساعة لكنها قد فُضحت حين أعلنت يوم ٩ أكتوبر أنها تخلت عن خط "بارليف" وأن الحرب ستكون طويلة وصعبة وأن الخسائر الإسرائيلية كبيرة ..



ويذكر المشير أحمد إسماعيل وزير الدفاع المصري إبان حرب ٧٣ أن القوات التي عبرت القناة في حرب أكتوبر كان قوامها كالتالي :

١. ١٠٩ ألف جندي ، كان توزيعهم كالتالي :

- ٣٢ ألف في القوارب المطاطية .
- ١٠ آلاف في الدبابات والمركبات البرمائية عبر المسطحات المائية في البحيرات المرة وبحيرة التمساح .
- ٤٥٠٠ فوق المعديات .
- ١٥٠٠ فوق الكباري الخفيفة .
- ٦١ ألفاً فوق الكباري الثقيلة .

٢. ١١٢٠ دبابة كما يلي :

- ٢٠ دبابة برمائية سباحة .
- ٢٠٠ دبابة فوق المعديات .
- ٩٠٠ دبابة فوق الكباري الثقيلة .

٣. ١٣٥٠٠ مركبة ومدرعة كالتالي :

- ١٠٠ مركبة برمائية سباحة .
- ٧٥٠ مركبة فوق المعديات .
- ١٢١٥٠ مركبة فوق الكباري الثقيلة .
- ٥٠٠ مركبة فوق الكباري الخفيفة .

إن العبور لم يكن معجزة فليس هناك معجزات في الحروب الحديثة ، بل هناك تصوّر وحسابات وتخطيط سليم ثم تنفيذ متقن وهذا هو حسن التوكل على الله الذي ينصر عباده المؤمنين ، فكل تصوراتنا كانت سليمة وقام الرجال جميعاً بأكثر مما كنا نحلم به ..

ويجب أن نعلم أن التغلب على مشاكل العبور العديدة لم يقتصر فقط على استخدام الوسائل البدائية مثل : تجريف الرمال واستخدام سلال الحبال وعربات الجر باليد لحمل ذخائر السلحة المضادة للدبابات ، بل لجأنا بجانب هذه الوسائل البدائية إلى استخدام أعقد الوسائل والأجهزة الإلكترونية ، فقد كانت أول حرب إلكترونية من نوعها في التاريخ من الجانبين .

ويقول المراسل العسكري لصحيفة "التايمز" في مقال نشر بها : " لقد استطاع المصريون أن يقيموا أكثر من أحد عشر جسراً ، ويدفعوا بقواتهم ومعداتهم عبرها بسرعة وكفاءة في حين أخفق الجيش الإسرائيلي في تدمير أي جسر من هذه الجسور " ، ويقول الخبير العسكري السويدي "كولن ستيف" : " إن الشيء المذهل الذي أعكف على دراسته الآن ليس عبور المصريين لأكبر مانع مائي في التاريخ ، ولا لتحطيم خط "بارليف" الحصين ..

وإنما السرعة المذهلة والدقة المتناهية التي استطاع فيها أفراد سلاح المهندسين المصريين إقامة رؤوس الجسور في وضح النهار بحيث خيّل للإسرائيليين أنهم يشاهدون مسرحية عبثية ، ثم شلّتهم المفاجأة حينما عبرت طلائع المصريين بنفس الدقة والسرعة المذهلة مستخدمين القوارب المطاطية ، ومندفعين من خلال هذه الجسور .

لقد وجدهم الإسرائيليون فوق رؤوسهم .. إن هذا العمل في حد ذاته
يعتبر عملاً عملاقاً لا يقل أهمية عن العبور نفسه .. إنه يعني قدرة المقاتل
المصري على تحقيق ما أسماه العسكريون الدوليون بالمستحيل " .

