

وفي الوقت المناسب تمامًا تم شحن وإعداد الصواريخ البحرية (بحر - بحر) ، وهذا عمل آخر لا يقل في أهميته عن أعمال الصيانة والشحن ، فقد كان يتطلب دقةً بالغةً ؛ لأن شحن الصواريخ يلزمه تعقيدات فنية كثيرة ، وقد حُسبت تلك الفترة بدقة متناهية كي تكون كل لنشات الصواريخ محملة بالصواريخ وجاهزة تمامًا للقتال قبل بدء العمليات .

الحظر البحري المصري على البحر الأحمر :

وفي سبتمبر 1973م نشرت الصحف المصرية خبر توجه ثلاث قطع بحرية مصرية إلى إحدى الموانئ الباكستانية لإجراء أعمال الصيانة الدورية لها ، وبالفعل كانت القطع البحرية الثلاث "الفتاح" و"الظافر" و"الفرقاطة

رشيد" قد تحركت من قاعدة "سفاجا" البحرية إلى حيث أُعلن في خبر الصحف ، وكانت أول محطة لها في ميناء "عدن" حيث أمضت أسبوعًا بها ، ثم صدرت الأوامر بتوجيه القطع الثلاث إلى إحدى الموانئ الصومالية في زيارة رسمية استمرت أسبوعًا آخر ، ثم عادت القطع الثلاث إلى "عدن" ، وهناك وصلتها مظارييف مغلقة وأوامر ألا يتم فتحها إلا بعد أن تصلهم إشارة بذلك ..

كما أُعلن في أوائل شهر أكتوبر 1973م عن تنفيذ المناورة السنوية لقواتنا البحرية التي تجري كل عام في نفس الموعد المحدد باعتبارها جزءًا هامًا من المناورة الكبرى للقوات المسلحة ، وأُعلن أن الغرض منها التدريب كشأن المناورات البحرية المعروفة ..

في هدوءٍ وصمتٍ تحركت غواصاتنا في البحر المتوسط إلى مناطق محددة لها يحمل قوادها مظارييف مغلقة تحدد لكل منهم مهمته القتالية ، وكان على هؤلاء القادة ألا يفتحوا تلك المظارييف إلا بأوامر خاصة سوف تصدر إليهم في اللحظة المناسبة فلم يكن يعلم ساعة الصفر والتفاصيل النهائية للقتال إلا قائد القوات البحرية وبعض الضباط القلائل بالقيادة البحرية بحيث كان حجم المعلومات المتحصل عليها وفقًا لأهمية صاحبها .

كما تحركت الغواصات المصرية بالبحر الأحمر تحت ستار إجراء بعض الإصلاحات الضرورية في إحدى الموانئ الباكستانية كما كان متفقًا عليه ، كما تمركزت إحدى المدمرات المصرية في ميناء "طرابلس" الليبي في زيارة رسمية لها .

وفي مساء الخامس من أكتوبر عام 1973م ، جاءت الإشارة الكودية وفتحت المظاريف بناءً على التعليمات العليا وأوامر القيادة حملت إليهم انطلاق إشارة الحرب المنتظرة وتحديد ساعة الصفر للمعركة المنتظرة وصدرت الأوامر للمدمرات الثلاث الرابضة بعدن بأن تتوجه فوراً ليس إلى باكستان كما كان معلناً ، ولكن إلى مواقع محددة لها عند مضيق باب المندب في سرية تامة ، لتنتقل إلى نقطة تسمح لها بمتابعة حركة السفن العابرة في البحر الأحمر رادارياً وتفتيشها ، واتخذت الغواصات المصرية بالبحر الأحمر مواقعها وانتشرت ما بين جدة وبورسودان ، وكانت مكلفة بتدمير أية وحدة بحرية متجهة شمالاً إلى ميناء إيلات ، وفي البحر المتوسط انتشرت الغواصات المصرية في المنطقة الممتدة من ساحل البحر المتوسط الشرقي إلى جزيرة قبرص لمهاجمة السفن المتجهة إلى الموانئ الإسرائيلية ، كما تمركزت المدمرات المصرية في البحر المتوسط في المنطقة الممتدة بين مالطة والموانئ الليبية ..

وربضت القطع البحرية المصرية من بوارج وغواصات وسائر السفن الحربية في انتظار ساعة الصفر لتلك الحرب المنتظرة التي صارت وشيكة لا يفصلهم عنها سوى سويقات قليلة ..

أما الألغام البحرية فقد تم إعدادها وتجهيزها باعتبار ذلك من متطلبات التدريب وضمن الاستخدام الفعلي لخطة المناورات ، وكان استخدام الألغام ضد العدو الإسرائيلي بمنطقة خليج السويس سلاحاً وأسلوباً جديداً في القتال خاصة وأن إسرائيل لا تملك الوسائل اللازمة لإزالتها ، فسلح الألغام غاية في الخطورة نظراً لكمية المتفرقات الموجودة بالغم الواحد التي قد تصل إلى نحو

نصف طن ، كما أنه يحتاج إلى جهد كبير ودقة بالغة في عمليات البحث عنه مما يتطلب إنفاق مبالغ طائلة والتعرض لخطورة شديدة .

وقد ثبتت قواتنا البحرية حقولاً للألغام مع بداية العمليات لمنع العدو من نقل البترول من حقول بلاعيم وخليج السويس ، وفُوجئ العدو الإسرائيلي بهذا الأسلوب فقد جاء أول إنذار نبّه العدو إلى الحقيقة الجديدة لاستخدام هذا التكتيك في البحر الأحمر حين عقر لغم بحري ناقلة بترول إسرائيلية حمولتها 45 ألف طن من بترول بلاعيم فغاصت بحمولتها وطاقمها إلى قاع الخليج ، كما اصطادت الألغام المصرية ناقلة البترول "سبروس" وكانت حمولتها أربعة آلاف طن من البترول لتغرق هي الأخرى ويغرق معها لنش إنقاذ إسرائيلي حاول مساعدتها ، كما أصيبت للعدو ناقلة بترول أخرى حمولتها ألفي طن ، مما اضطر العدو الإسرائيلي لكي يتلافى خطورة الألغام ممر داخلي ضيق في خليج السويس لا يسمح إلا بمرور السفن الصغيرة .

وقد أغرقت ثلاث ناقلات جنود إسرائيلية عند الساحل الشرقي لسيناء ليقتل ما لا يقل عن 450 ضابطاً وجندياً ويغرق عدد من الدبابات والمركبات .

واستخدمت البحرية المصرية أسلوب الخنق الاستراتيجي ، وذلك بالتضامن مع سلطات الدول العربية المشرفة على البحر الأحمر ، حيث قامت الممرات المصرية بإغلاق باب المنذب أمام الملاحة الإسرائيلية ، ومضيق باب المنذب يقع بين دولتي جيوتي واليمن ويبلغ عرضه 18 ميلاً (29 كم تقريباً) وتتوسطه جزيرة "بريم" التي تُعرف باسم "جزيرة ميون" وكانت تتبع وقتها جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية ، وتفصل هذه

الجزيرة ذلك المضيق إلى ممرين بحريين أحدهما عرضه ميلين (3.2 كم) يقع جهة اليمن ، والآخر عرضه 12 ميلاً (19.3 كم) في الجهة المقابلة

وقد قامت دورياتنا البحرية بقطع هذا الطريق نهائياً أمام الملاحه الإسرائيلية حيث كانت تستخدمه للنقل البحري لخطوط البترول ، حيث كان هذا الطريق الملاحي يتلقى العدو الإسرائيلي من خلاله نحو 40 مليون طن سنوياً من البترول ، يُستخدم لنقلها 24 سفينة تجارية شهرياً تبحر في البحر الأحمر بأحجام تتراوح حمولتها بين 80 . 120 ألف طن شهرياً .

لقد ظن العدو الإسرائيلي المتغطرس أن احتلاله لشرم الشيخ ومضايق تيران سيؤمن عملياته الملاحية عبر البحر الأحمر ، بل أنه كان كثيراً ما يساوم على تلك المناطق على أساس أنها مناطق حيوية لا يمكن التخلي عنها فهي بالنسبة له مسألة حياة أو موت ، وقد أثبتت الحرب للقيادة الإسرائيلية بصفة قاطعة أن مطاعمها في سيناء التي تبنيها على شرم الشيخ ومضايق تيران لن تجدي معها ولن تحقق لها ما تأمله منها ، فشرم الشيخ وتلك المضائق التي تحد سيناء من الجنوب لم تعد مفتاحاً لإيلات ، وإنما المفتاح الحقيقي يقع إلى أقصى الجنوب وذلك عندما اكتشفنا استراتيجية عربية للبحر الأحمر قررنا بمقتضاها إغلاق باب المندب ..

وهكذا أثبتنا للعدو الإسرائيلي وللعالم أجمع أن الحصار البحري الذي

على إسرائيل لا
عند شرم
ومضايق تيران
فرضناه بكفاءة
هو أبعد من
المواقع بكثير
تمامًا عن مدى
قتال تملكها
وفي عدة
تحول البحر



فرضناه
يتوقف
الشيخ
، بل
أكبر فيما
هذه
وبعيدًا
أي طائرة
إسرائيل ،
ساعات

الأحمر إلى بحيرة عربية كبيرة محرمة على السفن الإسرائيلية .

مضيق باب المندب



ولم تجرؤ أية سفينة إسرائيلية واحدة على عبور مضيق باب المندب طوال مدة فرض الحصار البحري ، وكانت الأوامر الصادرة من القيادة العليا للمدمرات البحرية الرابضة على باب المندب تقتضي بتفتيش السفن المشتبه فيها المتجهة إلى إسرائيل ومنعها وإذا لم تمتثل للأوامر يتم إطلاق مدفعيته عليها حتى يتم تطبيق الإعلان الملاحي لوزارة الخارجية المصرية والخاص بتعدي المناطق المحظور فيها الملاحة في البحرين المتوسط والأحمر ..

وقد استطاعت المدمرات المصرية اعتراض نحو 200 سفينة تجارية عند باب المندب ، ويقول "زئيف" الكاتب الإسرائيلي صاحب كتاب "زلزال في أكتوبر" : " فور تلقي قاعدة إيلات بلاغاً من ربان نقالة إسرائيلية تم اعتراضها عند باب المندب ، وتم إخطار الحكومة الإسرائيلية المصغرة برئاسة جولدا مائير رئيسة الوزراء الإسرائيلية فأصدرت أوامرها على الفور بوقف ملاحة السفن الإسرائيلية نهائياً في البحر الأحمر ، وبذلك أغلق ميناء إيلات طوال فترة عمليات أكتوبر ، وحُرمت إسرائيل من النقل البحري في البحر الأحمر تماماً (بنسبة 100 %) وهكذا تم حرمانها من السلع والأسلحة والذخيرة والبترول من هذا الشريان الحيوي .

وفي البحر المتوسط قامت البحرية المصرية بتضييق الخناق على الملاحة الإسرائيلية به حيث تمركزت المدمرات المصرية في المنطقة ما بين مالطة والمواني الليبية لتعترض النقل البحري الإسرائيلي ، كما انتشرت الغواصات المصرية في المنطقة الممتدة ما بين ساحل البحر المتوسط الشرقي إلى جزيرة قبرص لمهاجمة السفن المتجهة إلى المواني الإسرائيلية ،

وأصدرت السلطات الإسرائيلية تعليمات مشددة لسفنها باللجوء إلى موانئ أخرى على البحر المتوسط وعدم التوجه إلى الموانئ الإسرائيلية حتى إشعار آخر ، وبذلك انخفضت حركة النقل البحري للموانئ الإسرائيلية في البحر المتوسط إلى 20 % من معدلها الطبيعي أي إلى خُمس حركتها الطبيعية .

لقد أدى إغلاق البحر المتوسط على ناقلات البترول الإسرائيلية إلى حدوث خنق اقتصادي كبير ، فقد كانت إسرائيل تعتمد على البحر الأحمر في نقل خطوط البترول بشحنات كبيرة ، أما باقي الشحنات النفطية فتتقلها الأنابيب إلى البحر المتوسط حيث يتم شحنها هناك وتصديرها ،



بينما كانت إسرائيل تحتفظ بكميات احتياطية من البترول يبلغ مخزونها حوالي مليون ونصف مليون طن وهو ما يكفي متوسط الاستهلاك المحلي الإسرائيلي المعتاد لمدة شهرين وبضعة أيام ، وفي فترة الحرب زاد الاستهلاك الإسرائيلي من البترول نظرًا لظروف الحرب بالإضافة إلى توقف عمليات التفريغ والنقل للبترول الذي كانت إسرائيل تنقله عبر خط (إيلات - عسقلان) لتصديره عبر البحر المتوسط .

وفي حين قطعت البحرية المصرية على السفن الإسرائيلية التجارية والحربية خط سيرها في البحرين المتوسط والأحمر ، وأعلنت القوات المسلحة المصرية عن خطوط طول وعرض منطقة قتالها في البحرين المتوسط والأحمر لتحذر السفن التجارية العالمية من الاقتراب ولتقطع خطوط مواصلات العدو الإسرائيلي وإمداداته ، كما انتشرت في مراكز استراتيجية للدفاع عن السواحل المصرية وتأمين موانئها وطرق مواصلاتها البحرية .