على ضفتى قناة السويس

٨

معركة العبور

حاولت الدعاية الصهيونية مضاهاة عبور الجيش الإسرائيلى من الثغرة بعبور الجيش المصرى للقناة . وتطوع المؤلف فى هذا الفصل . بنقل هذه المعركة عسكريا وصفيا وجهة نظره – من واقع خبرته – ما وقعت فيه القيادة المصرية من قصور فى معالجة هذه النقطة . ثم يتبع هذا الفصل بتقييم للخطة الإسرائيلية للعبور تخرج منه . بأنهم وإن كانوا يرون فى هذا العبور صورة للعبور المصرى . فإنه لم يكن سوى صورة هزيلة مسموحة لم ولن تزل إليه .

تأليف : إبراهيم ادات

عرض وتلخيص : حسام الدين رشاد

كان بارليف قد اقترح على هيئة الأركان العبور ليلة الرابع عشر من أكتوبر إلا أن الرأى استقر على تأجيل العبور لما بعد هجوم المدرعات المصرى فى الرابع عشر من أكتوبر . الذى انتهى بالفشل . وبدأت الفرصة مهيأة لتنفيذ العملية – فتحددت ساعة الصفر – الساعة الخامسة مساء الخامس عشر من أكتوبر . وقد أعطى هذا التأجيل الفرصة للإعداد للعملية . فى الثالث عشر من أكتوبر بدأنا فى تلميع معدات العبور من أماكن تخفيها بسيناء . وتم تجميعها فى قطاع شارون الذى تقرر العبور منه

كذلك تم فى هذا اليوم تركيب الجسر المتحرك الذى سنعبر عليه . وأخذت وحدة دبابات تتدرب على عبره . كذلك تم دفع ثمانية برامجين متحركة طراز « جيزاه » . من الخطاطة إلى خط العرض . أما الرامجين الاثنا عشر الأخرى (عوامات صغيرة تركب بالجسر) الموجودة بالإسماعيلية فقد وصلت متأخرة . فى ١٤ أكتوبر ساعة ٤٠ : ١٢ وصلت شارون خطة العبور النهائية (التجعان – ٢) وهى نفسه التى أمامنا خطة التجعان التى أعدت قبل الحرب (يشير المؤلف فى بداية الفصل الى أن الجيش الإسرائيلى كان قد قدرت خطة عبور القناة منذ عام ٧٠ بأوروبا إسرائيل . ثم فى شارون بالقرب من أم خبيلة شمال سيناء) . وقد عدلت الخطة فى ضوء العبور من الدفرسوار . وقام بمجموعة عمليات شارون باحتلال رأس جسر على ضفاف القناة وتطهير جيوبا أخرى على القناة وتأمين رأس الجسر . وبعد عبور شارون يقوات . تقوم مجموعة عمليات بالعبور والاختراق غربا وجنوبا واستولى على تلال جيلة وتواصل تقدمها جنوبا الى جبل عتاقة . وتستعد لاحتلال السويس . وإلى جانب ذلك تواصل مجموعة شارون تقدمها جنوبا (غرب فرقى) إلى جبل عويد . أما مجموعة عمليات داجن فقد كانت مهمتها فى المرحلة الأولى الدفاع بالقطاع الشرقى لتأمين القوات المختارة وذلك بالاشتراك مع مجموعة عمليات ماسون . ثم تستعد لكى تحل محل شارون فى تأمين رأس الجسر عندما يتقدم جنوبا ويتوقع الخطيط أن يتم احتلال رأس الجسر وإقامة الجسور خلال الليلة الأولى من العبور . وأن يتم التقدم شمالا وجنوبا فى اليوم الثانى – ثم احتلال السويس وتطهير ضفتى القناة فى اليوم الثالث (١٨ أكتوبر)

ارتباك واختراق :

إلا أن شارون قد واجه مشكلتين أصابتاه بالارتباك وهما ازدحام محاور التحرك والاتصالات أمام قواته . وتأخير وصول معدات العبور . الأمر الذى جعله يفكر فى تأجيل عملية العبور ليوم آخر . ولكنه عدل عن تعديل القيادة عن رأيها . وأصدر أوامره . وكما خطط فقد قامت طائراتنا بغارات على طول القناة الشرقية لكيلا تشعر العدو بأن هناك عبورا سيجرى فى مكان بعينه وفى الثانية ظهرا بالتوقيت الدال (قائد لواء مظلات شارون وأول من عبر القناة) بالاعداد للعبور قمت بمعظم قواتى لتوجه القوارب والزوارق وأدفعها إلى محور فكايشى . ويعبر لواء مظلات ثم كتيبتين بالأوتوبيسات و ٦٠ شبه مجنزرة كانت طرق التحرك كما تقدم معقدة . لذلك وصلت قوات اللواء إلى منطقة القوارب متأخرة وحملها على شبه المجنزرات . واستعد للتحرك وفى الخامسة مساء قام لواء طوبيا بهجوم بكتيبتين من محور « ونون » إلى « بيسورى » لقطعه « الكرمة » وتأخير الأنظار عن عملية العبور . ومع حلول الظلام بدأ لواء أمانون فى التحرك من ناحية « كسى ٥٤ » إلى منطقة « المفرق » – الكرمة – كان على رأس اللواء وحدة استطلاع يوآب . ووفقا للخطة فقد توجهت القوة غربا على ثلاثة محاور هى « خلاة » و« طرطور » و« شيك » ووصلت إلى القناة بعرض يبلغ ثلاثة كيلو مترات بلا أية عقبات ووراء لواء أمانون تحركت كتيبة دبابات عميرام التى واصلت هى الأخرى تقدمها بلا عقبات حتى وصلت إلى محور شيك . وهو المكان الذى خطط للتوجه منه إلى الشيك الغربى للسيطرة على منطقة تركيب الجسور الى « مفريش » وتأمين منطقة رأس الجسر فيما بعد . ثم تبعت كتيبة عميرام . كتيبة دبابات المرج حيث كانت مهمتها التوجه شمالا إلى « المزرعة الصينية » والاستعداد هناك للتقدم الى موقع « بيسورى » – ووزعت كتيبة لواء طوبيا التى كلفت بتأمين منطقة فتح محور فكايشى وطرطور من الغرب إلى الشرق .

أما الكتيبة الثالثة فقد كان عليها تطهير مرتفعى « الجزويسورى ومرتفع « ليكيشون » . وحتى الخامسة عشر ساعة كان كل شىء على مايرام . وفجأة تعرض كل شىء للخطر . إذ أخذ العدو يطلق علينا نيران دباباته وصواريخ ساجر التى كانت موجودة بالقرب من مفارق طرق طرطور ليكيشون . واحتدت دباباتنا فى المقرب . وبدأنا بذلك مرة أخرى حيث دخلت مجموعات من دباباتنا فى معارك مع دبابات العدو واختلط القتال بعمليات اخلاء المصابين والانسحاب إلى الخلف وإلى جانب خسائر المصريين فقد خسرنا العديد من دباباتنا فى هذه المعارك . ومن جراء الصواريخ المضادة للدبابات ومن الألغام التى كانت موزوعة على طرق ليكيشون . ونتيجة لذلك أمر أمانون عميرام بالانسحاب جنوبا واقامة خط دفاعى على طول محور « شيك » بدباباته الست التى بقيت له (من ٤٨) وبالعشر الأخرى التى بقيت لألوية (٢٦) . وبذلك وضع الحد الشمالى « لأسفين » رأس الجسر الذى يمر من غرب « المزرعة الصينية » التى لم تظهر بعد . أما أمانون فقد قرر التحرك جنوبا للالتفاف ولكى يتغلب على اغلاق طريق طرطور – ليكيشون .

عبور

فى هذه الأثناء تقدمت كتيبة طوبيا على محور « فكايشى » بلا صدام مع العدو . وفرح شارون بذلك فأصدر أوامره بالتحرك الساعة ١٢,٣٠ والعبور . وبالفعل تحرك لواء دال إلى الدفرسوار فى يسر . ومساحة الدفرسوار تبلغ ٢٠٠×٥٠٠ متر محاطة بسواتر رملية عالية وقد أعدت لتكون شاملا لفرع قوات المشاة والمدرعات التى ستعبر وبدأ العبور فى الساعة الواحدة والنصف صباحا . بعد تمهيد بالنصف دقيقى جاء متأخرا على الضفة الغربية . وبعد بضع دقائق أعلن دال « أنه وصل إلى الضفة الغربية »

ورغم الرغم من أن المظلة كلها عبرت للضفة المصرية فإنه لم تحدث أية خسائر وذلك لانعدام تأثير المدفعية المصرية بسبب الظلام واستطاع دال حتى الثالثة صباحا

(١٦ أكتوبر) نقل كتيبتين إلى الضفة الغربية وتبعها سائقة القيادة الأمامية . وأكمت هذه القوات حتى الصباح انتشارها برأس الجسر بالضفة الغربية (٣ كم شمالا حتى بورتك ١) وعمق ٢ كم غربا . وبلغ عدد الظابط حوالى ٧٥٠ مظلاتا مستعين بالأسلحة المضادة للدبابات القصيرة المدى . فى ذلك الوقت تقرع أمانون لفتح تقاطع طريق « طرطور » – ليكيشون . فقد رأى وجوب فتحه بسرعة كى ينقل عليه جسر العبور . وقد قام أمانون بأربع محاولات فشلت جميعها ومات له فيها قائد استطلاع لواءه . و ١٢٠ مغاربا . كما خسر حوالى ٦٠ دبابة وبلغت له ٤٠ . وإزاء ذلك . فقد وجه شارون بكتيبة دبابات من لواء حايم ثم بكتيبة أخرى من لواء طوبيا ليعاود هجماته لفتح محور طرطور وطلب إليه

تسبق هجومه وأن يمر من الغرب إلى الشرق . وظل اساتون يحاول منذ التاسعة صباحا مع الفرقة طرطور ، وفي كل مرة كان يفشل متكبدا خسائر . وفي التاسعة إلا الثلث شن هجوما قاده بنفسه استطاع بعده احتلال مفترق الطرق في هذا الوقت عمل جاكي (نائب شارون) على السيطرة على محور عكايشي لتحريك القوافل والقوات المساعدة إلا أن عمله تركز بصفة خاصة في دفع معدات العبور . كانت هذه العملية بالغة الصعوبة حيث إن هذا المحور يعد المحور الوحيد الذي يوصل من طاسا الى منطقة العبور وهو محور ضيق يتراوح عرضه بين ٣,٥ و ٤ أمتار ، وعلى جانبيه حفر عميقة . وقد وقفت على هذا الطريق عشرات المئات من السيارات المحملة بالوقود والذخيرة والمتطوعات المدنية . وفي طاسا يبلغ طوله حوالي ٢٠ كم .

الجسر ينكسر

وأثناء قيام لواء دبابات حايم أخر الجسر المتحرك إلى منطقة العبور ينكسر الجسر وفي نفس الوقت يأمر رئيس الأركان دادو بالوقف . نتيجة لذلك يأمر لواء حايم وفق بالمؤخرة الأمر الذي أدى بمارليف – بعد التشاور مع شارون – الى ترك الجسر المتحرك والإسراع بدفع الدبابات وتركيبها للعبور عليها بالمفرسوار . وفي الرابعة صباحا وصلت الدبابات بلا مشاكل . وفي السادسة والنصف أزيلت مياه القناة لتركيب الجسر . وهنا أصدر رئيس الأركان دادو أوامره الى شارون بالاستمرار بالأولوية الثالثة مع العبور بالضفة الشرقية لتأمين عملية تركيب الجسر ودفع بالمظليين إلى الضفة الغربية شمالا لاحتلال رأس جسر مصري أو على الأقل منع العدو من استخدامه . كذلك أمر مارليف شارون بعد ذلك بتحرير دباباته ، العشر ، التي نقلها إلى الضفة الغربية والإغارة هناك على بطاريات الصواريخ . أما حايم فقد بدأ يتحرك على محور عكايشي في التاسعة صباحا بعد أن حقق الأزدحام عليه . وفجأة فتح المصريون عليه نيران أسلحتهم الخفيفة وصواريخهم . وعلى الفور أمر حايم مظليه بالانسحاب حافظا وجهه هو جنوبا متجها عن محور طرطور ، وفي النهاية وصل إلى المفرسوار بعد خوضه عدة معارك مع المصريين أكبرها دار على محور طرطور ليكيشكون . وفي المفرسوار التقى حايم بشارون الذي أسند إليه (شارون) مهمة العبور والاختراق في رأس الجسر غربا والإغارة على صواريخ أرض جو المصرية . وعند مظليو داف وأخذوا يصيون بعض قوات

رجال المغير اخذت القيادة العليا المصرية قرارها بتصفية هذا الاختراق

ومركبات المدرعات حايم من بعده ، الذي واصلت قوات الفرقة حتى العاشرة صباحا تقدمها غربا حتى مسافة ٢٠ كم مخلفة أربع قواعد صواريخ أرض جو للعدو أثناء سيرها ، ومفاجأة كلية استطلاع للعدو . وبلغت حصيلة ماغنمه حايم عشر دبابات وخمسا وعشرين حاملة مدرعات إلى جانب قواعد الصواريخ . إلا أنه عاد الى رأس الجسر بعد نفاد الوقود الذي معه .

شارون خيب أملنا

وهنا للحظة . فقد كنا نتوقع أن يكون لدينا رأس جسر على ضفاف القناة قبل أن يزغ فجر السادس عشر من أكتوبر . بل أيضا توقعنا أن تكون لدينا جسور أخرى وأن يقوم بالعبور جزء كبير من قوات شارون وجزء كبير أيضا من مجموعة عمليات . ولكن ما حدث هو أن شارون حتى صباح السادس عشر لم ينجح إلا في إقامة رأس جسر أشبه بأنفاق ، ضيق وبلا جسور . والطريق إليه متقطوعة . وفي الحقيقة فإن مخاوفات أمانون في فتح محوري طرطور وتقاطع ليكيشكون ، وخاوفات حايم غرب القناة خلال الفترة ما وصل إليه شارون من نشاط . فقواته عند هذا الحد بدت مشلولة . مستوفرة مهمتها الأوصال ببعضها في غرب القناة كأساس في مؤخرة القناة وبعضها في محور ليكيشكون ، وبعضها . خاصة لواء حايم . بالضفة الشرقية عند أمر وصيوري . أما جاكي نائبه ومعه قوات فقد كانا بالشرق البعيد على محور عكايشي .

وفي الحقيقة فقد عد شارون عن ذلك بقوله . لقد بذلنا جهدا ضخما ولم نتجح إلا أن ذلك لا يعني أننا لم نرد النجاح . إذ أننا لم نحاول . بل معاذ أننا عجزنا ونتيجة لفشل شارون في احتلال رأس جسر وفشله في دفع معدات العبور للقناة وصل إلي أوري صباح السادس عشر من أكتوبر . نائب رئيس الأركان وطلب مني تولي مسئولية دفع دباطن العبور إلى القناة . لم أسأل عن السبب . وخططت لذلك . وروجهت الأمر إلى نائبي دوفيق بالاستعداد لتولي هذه المهمة وما هي إلا دقائق حتى وصل دوفيق ليبلغني المهمة معي كانت كلماته مشابهة لكلمات أوري ، بيد أنها جاءت صريحة : إن شارون خيب أملنا ، إنني لا أعرف ماذا حدث له في جنوب الجزء . وفي العاشرة تقريبا وصل عندي دياق ليطابق ما حدث ويبدو أن الهدوء الذي عم على الجبهة قد أطبق على مقاتليه فخلع بعضه ورواح في سبات عميق على الرمال . وفي الثانية عشرة استيقظ ، ومضى إلى القيادة . وما هي إلا دقائق حتى جاءني الأمر التالي : مجموعة شارون تحتل المؤخرة السيالية ومجموعة عمليات يرين تقوم بفتح محوري ، عكايشي وطرطور ، لتدفع معدات العبور عليها . وأصدرت على الفور أوامري إلى سراي وتكا بالتحرك . وبالفعل تحركا . وما إن وصلنا من المؤخرة السيالية حتى اكتشفت الصواريخ ساحر عليها . وأخذت تقتفي القرقة ٢٩ المدرعة خوفها – وقراراتها أدركنا أنها تحاول عرقلتنا إلى مصيدة فرقة مشاة ١٦ ، وأمرتها بالعودة . وتوجهت إلى القيادة مقاربا معاودة محاولتنا ليلا ووافقت في ذلك الوقت .

اتصل بي نائبي دوفيق ليخبرني بأنه يقتدم المعدات العبور (الدباطن) على طريق عكايشي وسألني هل فتحنا الطريق وأجبته بالنفي طالبا منه البقاء في مكانه وأبلغته يوم السادس عشر من أكتوبر على الاقتضاء ونحن على هذا الوضع إذ لم يعد للقادة شيء يمكن أن يقطروه بعد احباط محورنا وظهر لنا أننا الآن رهن ما سيقوم به العدو . فالفرصة قد ذهبت إليه الآن . ترى هل سيستغلها ؟

في أفريقيا .. محمورا

واستمرت محاولات تكتا لفتح طريق عكايشي وطرطور أمام معدات العبور . طوال ليلة السابع عشر من أكتوبر . لكن فرقة مشاة ٢٩ . وصواريخ فرقة المشاة ١٦ أحبطت جهد المحاولات وبدا أن طريق الطريقين معطلان تماما ولكيلا تعطل عملية إقامة الجسر ودفع المعدات إلى القناة رأيت أن تحدد قطعة من الأرض تطهرها وتؤمنها ، لكي تظل مفتوحة إلى الجبهة . وحددت شعب عكايشي – طرطور إلى ليكيشكون وبدأت قواتي في التحرك لتنفيذ الخطة كان ذلك في الواحدة والنصف صباحا وبهذا بدأ فعلا السابع عشر من أكتوبر . وفي النهاية وبعد قتال مرير حققناه مع الفرقة ١٦ . أصبح أن الطريق مفتوح أمام تحرك قواتي الأمداد . كان ذلك في الحادية عشرة صباحا

وأخذت القدم . وبعد عناء شديد وصلت في الواحدة إلا الثلث ظهرا إلى جسرنا على القناة حيث قابلت جاكي . وأخذت قواتي تعبر وراء إلى الضفة الغربية ، ساعيا تاوات زحاحة الويسكي ، رحت أجرعها في نهم . وأدرت مؤشر جهاز الاتصال ورحت أنادي بأعلى صوتي .. عدت إلى أفريقيا .. عدت إلى أفريقيا . وأحدا تتقدم إلى عمق رأس الجسر وإذا بضعف عنيف يصب جحيما على منطقة رأس الجسر . ويحطم الجسر ثانية . ومعها الضعف المريع من إصلاحه . وبعد توقف الضعف بحثنا في عشر دبابة في الثغرة الموجودة به وأصبح صالحا للاستعمال . وأخذت الدبابات عبورها كما عبرت بعض قوة شارون . وبقينا نستعد لتنفيذ خطة القيادة بالتقدم غربا .

الشاذلي يثأر

في الوقت الذي تمت فيه استعدادنا للاختراق كانت ليلة السابع عشر من أكتوبر حيث حدثت

لغرة فى الخطوط المصرية ، وعن طريقها تتدفق القوات الإسرائيلية . ولقد حاولت القيادة المصرية تنسيق هجمات الجيش الثانى والثالث المضادة ، ولكنها حشيت من التغير الواضح فطلب الشاذلى اجتماعا حضره وزير الحربية وقادة الأسلحة ، ليطلب فيه سحب القوات المصرية بالضفة الشرقية ، بينما عارض وزير الحربية والفريق السادات فى منتصف الليل طالبا حضوره ليحسم الخلاف إلا أن السادات رجح كفة أحمد إسماعيل ، واستقال الشاذلى ، وتشكل مكانه المجلس ، وبعد فض الاجتماع بقى السادات وإسماعيل وحدهما يتباحثان فى الموقع ، حيث أبدى إسماعيل قلقا بالغا فى وقف إطلاق النيران بسرعة ، وهنا طرحت الفكرة الأولى لوقف إطلاق النيران .

حقا كانت معركة العبور أعظم وأصعب وأطول مما توقعنا فى مراحل إعدادها . لقد نجحت خطة القيادة ، الشجعان ، على احتلال قاعدة لرأس جسر على ضفتى القناة وإقامة جسرين للعبور . كل ذلك فى اليوم الأول ، وتقوم بهذه المهمة مجموعة عمليات شارون فقط . ثم تقوم مجموعة عمليات بالعبور على الجسرين قبل الصباح . أما اليوم الثانى فكان على مجموعة عمليات أحياق الحاجز الرواحى وتدمير قوات العدو بالمنطقة ، واحتلال المنطقة الواقعة بين ترعة الإسماعيلية ذالا ، وجبل عتاقة جنوبا ، وهنو قاومت غربا وقناة السويس شرقا . ثم فى اليوم الثالث ، احتلال مدينة السويس وتطهير ضفة القناة والبحيرات . فهل هذه المهام معقولة ؟ لا شك أنها صعبت فى حين من الظروف القرط . فلقد كانت القوة الزمنية التى حددتها خطة القيادة غير واقعية . لقد كانت القوات صغيرة جدا وانهام كثيرة جدا . لقد اقتربت فى الثانى عشر من أكتوبر إشراك مجموعة عمليات فى احتلال الضفة الغربية لرأس الجسر وأن تهاجم من قطاع « هيرجاء » جنوب غرب « مفريش » هذا بالإضافة إلى مهاجمة قوات شارون من مكانها الحالى فقط لكى تتل قوات المنطقة . فلو كنا قد هاجمنا معا لكنا سنلحق إصابات شديدة بالفرقتين ١٦ و ٢١ وكنا قد وصلنا إلى قطاع أعرض . ونتيجة لإلقاء هذه المهمة الكبيرة على مجموعة عمليات واحدة فقد اضطرت القيادة إلى حشر قطاع العبور إلى ٤ كم فقط الأمر الذى خالف مبادىء وقواعد العبور المتبعة فى العالم . بل على العكس فإن أحد شروط العبور هو إيجاد العدد لا سيما مدفعيته ، أو إيجاد نقاط مرتفعة على الأقل ، على منطقة العبور . وأطلقنا فى أن يفعل شارون ذلك ، لكنه لم يفلح إلا فى إيجاد العدد على المنطقة التى تمكن أن يوجد منها مباشرة نيران . كذلك كانت القيادة الزمنية التى رصدتها القيادة لتنفيذ هذه المهمة غير واقعية . وكانت مطولة فى الليلة الأولى بالنسبة لفتح الممرات وكانت أيضا مطولة فى ذلك على دفع معدات العبور والقوات العابرة بسرعة لكن لم يتم هذا ولا ذاك . ومن المواضح أن يعبر ما حدث من إرباك إلى شارون بشكل خاص وذلك لعدم تنظيم التحرك على المحاور الموجودة بالقطاع . لقد أخر حاجم شارون فى ١٥ أكتوبر أن حوالى نصف مراكش « البريفوت » لم يعبر بسبب انسداد الممرات . وطلب إليه تأجيل العبور . لكنه رفض ، ومن المؤسف أن يتورط شارون فى ذلك . ورغم أن العملية تم توجيل ، فقد وقعت خسائرنا على أرواحنا ، وكانت النتيجة أن أغلق المصريون مرة أخرى ممر متكايس أمامنا . بل إن مهندسينا اضطروا إلى تركيب الجسر رغم تحت حجم النيران المصرية .

جاييم ارابلس

اريك شارون

أداء فاشل

ومع ذلك فإن مجموعة عمليات شارون كانيا لم تقم بهذه المهمة . فقد اختصت خطة لواء المانوت التابع لى ممر معدات العبور وتأمينها . وفى هذه المرحلة منع اللواء على الأشبال فى أى قتال كذلك يصعب عليها فهم تخصيص لواء غوريا للتضليل من الشرق . حيث كانت قواته أكثر من أن تقوم بهذه المهمة كما أن بعد هذه القوات عن قطاع القوات الرئيسية قد حرمها من القتال . سواء فى تعزيز القوة الرئيسية ، أو فى استغلال دفع وقوة الهجوم . أما لواء مظلات دان ، فقد حشد شارون بالانتظار لفتح ممر متكايس لكى يتحرك إلى القناة ويعبر إلى الضفة الغربية . ولكن الخط فقد فتح ممر متكايس بسهولة . ولو كنا واجهنا صعوبات لا كانت هناك قوات احتياط قريبة تتأكد من فتح الطريق . ولو أن شارون أبقى لواء غوريا احتياطيا بالقرب من كيلومتر لكان فى مقدوره فتح متكايس وطرطور . وكان قد ساعد على احتلال موقعى « أمير » و « عيسوى » أما العبء الأكبر فى القتال فقد فرضه شارون على لواء أمانون وحده . فقد كان عليه أن يحارب جنوبا من المنطقة الخالية رأسا يتقدم غربا حتى الدفرسوار (منشاه) والقناة حتى « مفريش » شمالا وشرقا إلى « أمير وعيسوى » وشرقا أيضا لفتح ممرى متكايس وطرطور من الغرب إلى الشرق . فهل كنا نأمل فى أن يسيطر لواء واحد على هذه المعارك والاتجاهات المتفرقة ؟ لقد كان من الأفضل أن يعمل لواء أمانون فقط من غرب ليكسيكون وأن يعمل لواء غوريا شرقا . وفى الحقيقة فقد ظهرت أخطاء هذا التخطيط عند التطبيق . ورغم حقا كانت منطقة العبور بشعتها خالية من الحشد . وقد لم يحدث ذلك أبدا مطلقا فى عبوره إلى الضفة الغربية كما أن أمانون لم يحتج إلى بذل أى مجهود هناك . لكن عندما نشب القتال فى وقت واحد ، فى مفارق « طرطور ليكسيكون » ومن جنوب « أوتا » وبالقرب من « التيلة » اضطر أمانون إلى وقف تقدمه شمالا والعمل على طرطور ليكسيكون . وعندما أراد شارون مساعدته لم تكن لديه قوات قريبة ليعت بها إليه لذلك أصدر أمره إلى غوريا بتعديل مهمته الغربية وأن يضغط غربا

البقية فى العدد القادم

بنك القاهرة وباريس

أرقى مستوى أداء مصرفى

- فتح الاعتمادات المستندية استيراد / تصدير
- أعمال الصرف الأجنبى وفتح الحسابات بالعملات الأجنبية .
- الودائع لأجل بالعملات الأجنبية والجنيه المصرى ومنح أعلى الأسعار للفائدة السائدة فى الأسواق العالمية
- إصدار خطابات الضمان .
- استشارات مالية

BANQUE DU CAIRE ET DE PARIS

١٤ شارع السراى الكبرى / جاردن سيتى / القاهرة
ت : ٣٠٣٩٦ / ٤٠٨٤٨ - تلكس ٩٢٧٢٢٠
تلغرافيا : BACAIPAR