لحرية مرور السفن الاسرائيلية الى خليج العقبة » (و . ص . ف ـــ تل ابيب) . ونقلت وكالات الانباء العالمية في مطلع اذار ١٩٧٣ ان غولدا مايير أعلنت « ان اسرائيل يمكن ان تنسحب من الاراضي العربية التي احتلتها في حرب حزيران ١٩٦٧ باستثناء مرتفعات الجولان السورية وشرم الشيخ في سيناء » ... « اننا ندرك أهمية قناة السويس بالنسبة الى مصر ، ولكن مصر يجب أن تدرك قيمة شرم الشيخ بالنسبة الى اسرائيل . ان شرم الشيخ لا أهمية لها بالنسبة لمصر ، لكنها مهمة بالنسبة لنا ولاتصالاتنا البحرية مع الشرق » (النهار ١٩٧٣/٣/٢) . ولا يكتفي الاسرائيليون بالمطالبة بشرم الشيخ بل يطالبون بطريق بري من ايلات الى شرم الشيخ . ففي ٧٣/٣/٢٧ قال وزير المواصلات شمعون بيرس اثناء حفلة تدشين ورشة طيران جديدة في شرم الشيخ « ان مصير هذا المكان لن يتقرر بالمدافع بل بالجرارات ... انه لن يكون تغيير ولن يحصل انسحاب من شرم الشيخ . وانه ينبغي انشاء المستوطنات على طول القطاع الساحلي حتى اوفيرا » (ر . أ . أ . ٧٣/٣/٢٨) . ويرفض الاسرائيليون الانسحاب من شرم الشيخ مع ضمانة الدول الكبرى لحرية الملاحة ، ويقولون انهم لا يثقون بمثل هذه الضمانات ولا يودون تكرار تجربة ١٩٦٧ ويعتبرون ان الوجود العسكري في شرم الشيخ وعلى خط محدد داخل سيناء يغطي شرم الشيخ هو الضمانة الوحيدة في المستقبل . وتصطدم هذه الرغبة اصطداما مباشرا مع سيادة جمهورية مصر العربية على اراضيها الامر الذي يجعل القاهرة تتصلب في موقفها بالنسبة لشرم الشيخ مع تساهلها بالنسبة لمسألة حرية الملاحة . ففي حديث للرئيس السادات مع نيوزويك طرح مراسل المجلة سؤالا يتعلق باشارة غولدا مايير الى « ان الداعي الوحيد لامن اسرائيل في سيناء هو منطقة شرم الشيخ » فكان جواب الرئيس السادات : « اننا سنوافق على أي شيء بالنسبة لشرم الشيخ ، وعلى ضمان حرية الملاحة . ولكننا لن نوافق على احتلال اسرائيلي . اننا سنعطيها للمجتمع الدولي تحت اية صيغة يرونها مقبولة ـــ الى الخمسة الكبار في مجلس الامن بما في ذلك الصين ، بقواتهم أو بقوات محايدة وتحت ضماناتهم . ماذا تستطيع ان تطلبه مني اكثر من ذلك ؟ ولكن ان تبقى القوات الاسرائيلية رائحة غادية كما يحلو لها في منطقة الشرم فذلك أمر ليس محل نقاش » (نيوزويك عدد ١٩٧٣/٤/٩) .

لقد اندلعت الحرب على رمال سيناء مرتين لفتح الملاحة الى ايلات ، ومنع الخنق الاستراتيجي عند شرم الشيخ . ولكن هل ينبغي ان يكون الخنق قريبا دائما ؟ ان الضغط على قصبة التنفس الاستراتيجية الجنوبية ممكن في كل نقطة من نقاط البحر الاحمر ، وشمال مضيق باب المندب وجنوبه ، وعند المضيق نفسه . وبالرغم من تبجح اسرائيل بقدرتها على حماية الملاحة في البحر الاحمر عن طريق قواتها البحرية الجديدة وطائراتها التي تزود بالوقود في الجو فان القدرة البحرية العربية متفوقة على البحرية الاسرائيلية بمراحل ولن تستطيع الطائرات المقاتلة الاسرائيلية عند باب المندب وعلى بعد ١٢٠٠ ـــ ١٢٠٠ ميل من مطاراتها مجابهة الطائرات المقاتلة العربية التي تنطلق من مطارات موجودة في جنوب مصر او في السودان او في اليمن (الشمالي والجنوبي) لان عدد طائرات ستراتوكروزر الاسرائيلية المخصصة لتموين طائرات السكاي هوك محدود جدا [تقول نشرة مؤسسة الدراسات الفلسطينية ٧٢/٥/١ عن مجلة القوات المسلحة الامريكية أن لدى اسرائيل ٦ طائرات ستراتوكروزر للتموين . ولكن نشرة معهد الدراسات الاستراتيجية The Military Balance 1972-1973 تقول بأن لدى اسرائيل ١٠ طائرات ستراتوكروزر منها طائرتان فقط لنقل الوقود والعدد في التقديرين صغير جدا بالنسبة للمهمة] . كما ان بعد محطات الرادار الاسرائيلية وقرب محطات الرادار العربية سيجعل المعارك الجوية تدور لصالح الطيران العربي حتما . ومن هنا جاءت رغبة اسرائيل الملحة في التعاون مع الحبشة ومع القواعد الامريكية المنتشرة في البحر الاحمر رغم زيارات الامبراطور هيلاسيلاسي المتكررة للدول العربية(١٦) ورغم تعهدات