الوقت الكافي لكي تعبر الموجة الأولى من قوات العبور لتحاصر وتحتل النقط القوية ، وما إن امتدت أيدي العدو لتصلح ما أصاب مواسيرهم من عطب حتى أحكم رجال الصاعقة قبضتهم على رقابهم فيقتلوهم أو يعودوا بهم أسرى .. وهكذا تحوَّلت مواسير النار الحارقة إلى نكتة قديمة أبكت جنود جيش الدفاع الاسرائيلي الذين عولوا عليها الكثير والكثير ..

وقد تمت العملية بنجاح تام ولم ينجح العدو في إشعال حريقٍ واحدٍ فوق سطح القناة ، وتم الاستيلاء على مستودعات المواد الملتهبة سليمة بكل ما فيها ، بل وتم أسر الضابط الإسرائيلي الذي قام بتصميمها ، وقد أدلى في أقواله أنه حضر إلى القناة في اليوم السابق للقتال لكي يختبر هذه المستودعات .. " .

ثانيًا : الساتر الترابي :

ويقول الفريق سعد الشاذلي : " وكانت المشكلة الثانية للعبور هي كيفية إزالة الساتر الترابي الذي يصعب اجتيازه حتى يمكن أن نقيم المعديات والكباري على القناة ، ويمكنا أن نتصور ضخامة هذه العملية إذا علمنا أن ثغرة واحدة في الساتر الترابي بعرض ٧ م تعني إزالة ١٥٠٠ متر مكعب من الأتربة ، وكان الأمر يتطلب فتح ٨٥ فتحة في الساتر الترابي شرق القناة أي ما يساوي رفع ١٢٧٥٠٠ متر مكعب ، وهي عملية تحتاج لرفعها في زمن قدره ساعة واحدة إلى جهود نصف مليون رجل بالطريقة التقليدية للرفع .

وإذا علمنا أننا خلال السنوات الست الماضية كنا قد أقمنا أيضًا ساترًا ترابيًا في غرب القناة خشية أن يقوم العدو بهدوم مفاجئ علينا لاتضح لنا أن المشكلة أصبحت مضاعفة وأنه يتحتم علينا أن نفتح ثغرات مماثلة في الساتر الترابي الغربي وكذلك فتحات أخرى فيه وهي فتحات يطلق عليها منازل وساحات إسقاط الكباري ، وقام رجال المهندسين بإحداث هذه الفتحات في الساتر الترابي المصري على طول القناة حتى لا يعرف العدو من أين ستعبر قواتنا .. فكل ٢٥٠ م أوجدوا فتحة ، ونجحوا في التمويه على العدو في تحديد اتجاه عبور القوات المصرية .. " .

ويضيف الفريق سعد الشاذلي : " .. واتجه تفكيرنا في بادئ الأمر إلى أن نفتح هذه الثغرات بواسطة التفجير ، واستمرت نظرية التفجير هذه هي السائدة حتى منتصف عام ١٩٧١م إلى أن اقترح أحد الضباط من المهندسين الشبان نظرية التجريف وهي استخدام المياه المندفعة تحت ضغط عالٍ في إزالة هذه الرمال .. وقمنا بعمل التجارب وثبت نجاحها وأفضليتها على نظرية التفجير ، وأخذنا ندخل التحسينات بزيادة قوة الماكينات حتى استخدمنا موتورات توربينية كموتورات الطائرات التي يمكن أن تطيح مياهها بدبابة عملاقة ، وقد استعانت القوات المسلحة بخبرة بناء السد العالي وعمليات التجريف التي تمت في أسوان على السدود الترابية .. " .

وتُرجِع كثيرٌ من المصادر فكرة استخدام اندفاع المياه في إزالة الساتر الترابي إلى اللواء أركان حرب مهندس / باقي زكي يوسف [1]الذي تفجَّرت فكرة عبقرية لديه وهي استخدام مدفع مائي قاذف للمياه يستطيع أن يزيل هذا السد المنيع في أقصر وقتٍ وبأقل تكلفة ممكنة مع ندرة الخسائر البشرية .

وقد جاءته هذه الفكرة عندما كان منتدبًا للعمل بمشروع السد العالي في مايو ١٩٦٩م حيث عُيِّنَ رئيسًا لفرع المركبات برتبة مقدم في الفرقة ١٩ مشاة ميكانيكي ، وفي هذه الفترة شاهد عن قرب عملية تجريف عدة جبال من الأتربة والمال في الرمال في داخل مشروع السد العالي وقد استخدم في عملية التجريف مياه مضغوطة بقوة ثم إعادة شفطها في مواسير من خلال مضخة لاستغلال هذا الخليط في بناء جسم السد العالي . وتبلورت هذه الفكرة في ذهن المقدم باقي زكي وعرضها على الرئيس عبد الناصر الذي أمر بتجربتها ، وقد أُجريت عليها تجربة عملية في جزيرة "البلاح" بالإسماعيلية على ساتر ترابي نتج عن أعمال التطهير في مجرى قناة السويس الملاحي والذي يشبه إلى حدٍّ كبير خط "بارليف" وساتره الترابي

وجاءت وفاة الرئيس عبد الناصر لتحول دون تنفيذ هذه الفكرة وعندما تم الاستعداد للعبور في حرب أكتوبر ٧٣ قام اللواء / باقي زكي مع زملائه

[1] بعد الحرب تمت ترقية باقى زكى الى رتبة اللواء وأعطى نوط الجمهورية من الدرجة الأولى

بتصنيع طلمبات الضغط العالي التي سوف توضع على عائمات تحملها في مياه القناة ومنها تنطلق بواسطة المدافع المائية حيث تصوب على الساتر الترابي وبعد أن طُرحت عدة خطط لتفجير الساتر الترابي بالديناميت أو المدفعية أو الصواريخ جاءت فكرة اللواء / باقي زكي لتحظى بموافقة قيادات الجيش المصري ..

ويقول اللواء / باقي زكي : " جهز العدو الإسرائيلي ساترًا ترابيًا ليشكل حائطًا مانعًا على طول امتداد الضفة الشرقية للقناة مباشرة ـ ويستطرد قائلاً : أثناء اجتماع قيادة الفرقة ١٩ مشاة ميكانيكي لدراسة مشاكل العبور بعد أن صدرت لها التعليمات بالاستعداد لعبور القناة واقتحام خط "بارليف" وكنتُ أحد أفراد قيادات الفرقة شعرتُ بأهمية طرح فكرة استخدام مياه القناة في تجريف رمال الساتر الترابي لفتح الثغرات كبديل حيوي يجب دراسته جنبًا إلى جنب مع باقي البدائل المطروحة ، وقد أعجبت الفكرة الرئيس عبد الناصر وأوصى بتجربتها واستخدامها في حالة نجاحها ، وعليه فقد قامت إدارة المهندسين بالعديد من التجارب العملية والميدانية على الفكرة زادت على ٣٠٠ تجربة اعتبارًا من سبتمبر ١٩٦٩م

وتم على ضوء النتائج المرصودة إقرار استخدام فكرة تجريف الرمال بالمياه المضغوطة كأسلوب عملي لفتح الثغرات في الساتر الترابي شرق القناة .. لقد وضعت الفكرة في أيدي قادة أمناء اهتموا بها وتكتموا إجراءاتها حتى تم تنفيذها مفاجأة في العبور بصورة أذهلت العالم .. ـ وأضاف

إن فكرة المدافع المائية بقوتها في فتح ثغرات الحاجز الترابي استلهمتها من مضخات صغيرة خلال عملي في بناء السد العالي وتولَّى خبراء الهندسة العسكرية المصرية وإجراء تجاربها بسرية وبخبرة فائقة إلى أن تحولت إلى سلاح أقوى من القنابل الذرية .. " . وذكرت بعض المصادر العسكرية أن صاحب الفكرة هو الشهيد اللواء مهندس / جلال سري .. وبغض النظر عن صاحبها الحقيقي لأن ذلك محل بحث لسنا بصدده في هذا العمل إلا أنه كان عملاً عظيمًا عكس تعاونًا بناءً وعبقرية فذة توضح استيعاب العقلية المصرية لجميع ما يمر بها في حياتها من أحداث تسخرها في صالح الوطن .

لقد كان هدم الساتر الترابي عملاً شاقًا قاسيًا وخاصةً للتربة الطفلية التي يمكنها إذا اختلطت بالماء أن تتحول إلى جبال من الطين أمام قذائف المياه وذلك بهبوط التراب إلى الماء فيحدث الإطماء فينزلق المشاة وهم يعبرون القناة فما بال المدرعات المجنزرة ، وكان الحل أمام المهندسين ألا يسمحوا بتكوين الطمي حتى لا يعوق تركيب الكباري لذا حرص المهندسون على إطلاق الماء في أعلى الساتر ثم في أسفله لمكافحة عملية ترسيب التراب المنهار في القناة ، واستطاعت مدافع المياه بهذه الخبرة أن تفتح الثغرات المطلوبة في الساتر الترابي خلال ٣ ــ ٥ ساعات .. واستطاع رجالنا أن يفتحوا ٧٣ ثغرة في خط "بارليف" في زمن قياسي ، وقُدرت كمية الأتربة والرمال التي انهارت وأُزيلت من الساتر الترابي نحو ٢٠٠٠ متر مكعب ، وهذا العمل يحتاج إلى نحو ٥٠٠ رجل يعملون فترة لا تقل عن عشر ساعات كاملة ، وبذلك قام رجال المهندسين العسكريين بمعجزة لا مثيل لها في العبور ..