

22 décembre 1948: Rudy Augarten

La majorité des premiers pilotes de chasse de l'Aviation israélienne étaient des pilotes étrangers expérimentés. La plupart servirent au sein des forces aériennes alliées durant la Seconde Guerre mondiale. Deux pilotes, George Beurling et Chris Magee étaient déjà des as. Beurling fut tué alors qu'il était en route vers Israël et Magee ne remporta aucune victoire sous les couleurs israéliennes. Peu d'autres pilotes avaient moins de cinq victoires à leur palmarès. Parmi eux, figurait Rudy Augarten.

Né à Philadelphie, aux États-Unis, en 1922, Augarten servit avec le *406th Fighter Squadron/371st Fighter Group* de la *9th Air Force* à partir de mai 1944, ce jusqu'à la fin de son tour d'opérations, peu avant la fin de la guerre en Europe. Devenu capitaine, il était titulaire de deux victoires sur Messerschmitt Bf 109.

En 1948, Augarten arrêta ses études et se porta volontaire pour servir dans l'Aviation israélienne. En route vers Israël, Augarten prit part à un cours de remise à niveau et de conversion pour pilote de chasse en Tchécoslovaquie. Après avoir terminé son entraînement, Augarten et ses collègues Sid Cohen, George Lichter, Chris Magee, Boris Senior et Leslie Shagam, se rendirent en Israël à bord d'un Lockheed C-69 Constellation qui emportait également des mitrailleuses et des bombes ; ils arrivèrent à destination le 18 juillet 1948.

L'Aviation israélienne attribue sa première victoire à Augarten le 16 octobre 1948. Chargés de patrouiller sur le sud d'Israël, Augarten et Sid Antin décollèrent de Hertzeliya à 06h30, aux commandes de leur Avia S-199. Antin rebroussa chemin mais Augarten continua ; il décrit la mission dans son rapport :

Après avoir rencontré la patrouille de relève, je pris le chemin de la base. Deux minutes plus tard, j'aperçus trois avions survolant Faluja et se dirigeant vers le sud. Je m'approchai pour les identifier et vis qu'il s'agissait de Spitfire égyptiens (avec la cocarde de fuselage). Je tirai plusieurs coups vers l'ailier gauche et observai des impacts sur la voilure. Puis la formation partit en virage vers le sol et se dirigea vers sa base. Deux minutes plus tard, je revins sur les lieux pour voir si mes coups avaient porté et je tombai une nouvelle fois sur trois Spitfire ; je tirai sur l'un d'eux et vis mes coups porter sur le fuselage. Je plongeai ensuite vers le sol et pris le chemin du retour.

Leon Frankel, qui commandait la patrouille remplaçant Augarten, écrit :

J'aperçus deux avions non identifiés à 2000 pieds plus bas devant nous. J'ai piqué vers eux et identifiai l'avion de tête comme étant un Spitfire. Pensant que les deux avions étaient des Spitfire, j'ai piqué sur celui en arrière. En approche, j'ai vu que l'avion que j'observais était celui de Rudy Augarten qui tirait sur le Spit puis j'ai vu le Spit en question fumer. Augarten a alors cessé le combat puis s'est dirigé vers le nord tandis que le second pilote de la patrouille (Frankel) chassa le Spit jusqu'à Gaza, le perdant ensuite dans la brume.

Bien qu'Augarten ne revendiquât aucune victoire et qu'il n'existe aucune preuve que le Spitfire égyptien fut perdu, l'Aviation israélienne attribua une victoire au pilote. Elle lui attribua une seconde victoire suite à une mission effectuée le 21 octobre 1948,



Rudy Augarten la main posée sur une pale d'hélice d'un Avia S.199 de construction tchécoslovaque en août 1948, environ un mois après son arrivée en Israël. Il accomplit plus de missions de guerre sur Israël au cours de la guerre de 1948 qu'aucun autre pilote du *Squadron 101*, dont 35 heures sur le S.199.

Rudy Augarten - holding a propeller blade of a Czechoslovak S199 fighter in August 1948, about a month after arrival in Israel - flew more operational sorties in Israel, during the 1948 War, than any other Squadron 101 pilot, including more than 35 hours in the notorious S199.

alors qu'Augarten et Jack Doyle étaient chargés de patrouiller sur le sud d'Israël :

Nous avons volé jusqu'à Beer Sheba puis nous sommes dirigés au sud-sud-ouest jusqu'à environ 20 miles à l'est d'El Auja, puis vers le nord ; nous avons passé la côte au nord de Rafah puis vers le sud, à une dizaine de miles de l'aérodrome d'El Arish ; ensuite nous avons suivi la route conduisant à la ville d'El Arish et la côte jusqu'à Rafah. À mi-chemin entre El Arish et Rafah, alors que nous volions à 3000 m d'altitude, nous avons observé quatre Spit venant de la mer et se dirigeant au sud-sud-est à quelque 1500 - 2000 m d'altitude. Le pilote (Augarten) a donc piqué sur celui à gauche (ils volaient de front) puis il a fait feu ; le Spit a émis de la fumée et du glycol tandis qu'Augarten continuait de tirer ; il dépassa le Spit et gagna un nuage. En sortant du nuage, Augarten a aperçu deux Spit volant à 1200 m au-dessus de lui ; il a piqué sous les nuages et s'est dirigé sur Rafah. Il a ensuite croisé un autre Spit se dirigeant vers le sud et a ensuite regagné sa base.



Israël acquit 25 Avia S.199 en Tchécoslovaquie, un dérivé du chasseur allemand Messerschmitt Bf 109.

Ces appareils effectuèrent des missions au sein du *Squadron 101* de mai à décembre 1948 et furent crédités de six victoires aériennes.

Israel purchased from Czechoslovakia 25 S199 fighters - a derivative of the German Messerschmitt Bf 109 - and these flew ILAF Squadron 101 missions from 29 May 1948 until 26 December 1948 and were credited with six air-to-air kills.

4 janvier 1970: Oded Marom

La guerre d'usure débuta en 1969 et permit aux pilotes de chasse israéliens de prendre part à un plus grand nombre de combats aériens, augmentant ainsi leurs chances de remporter des victoires. La nature de cette guerre d'usure, du point de vue aérien, se joua avec un nombre restreint de pilotes expérimentés qui effectuèrent un plus grand nombre de missions, conformément à la politique de l'AI mettant en œuvre (dans la mesure du possible) des équipes de pilotes aguerris, ce contrairement à la pratique normale qui consiste à équilibrer les formations en mélangeant pilotes expérimentés et jeunes pilotes; cette façon de procéder avait pour but d'améliorer le nombre de victoires aériennes afin de décourager l'ennemi. Plusieurs mois furent cependant nécessaires pour que cette guerre d'usure produise un as; le premier d'entre eux fut, sans grande surprise, un commandant de *squadron* sur Mirage.

Oded Marom sortit de l'école de l'air (promotion 22) en juillet 1957; il commanda le *Squadron 101* de 1967 à 1970 et il devint un as le 4 janvier 1970, comme il l'écrivit plus tard :

Ce jour-là, nos avions attaquèrent dans le secteur de Qantara. Deux formations d'avions égyptiens tentèrent à 13h30 de nous intercepter. Les avions d'attaque reçurent l'ordre de se retirer tan-

dis que les Shahak d'escorte se dirigèrent sur l'ennemi pour l'affronter.

Je pris l'air avec Shlomo Levi qui était à cette époque l'un des plus jeunes pilotes de l'unité et dont c'était l'une des premières missions de guerre. Nous sommes parvenus au-dessus de Tasa et de là, on nous dirigea sur Qantara. Tandis que nous traversions le canal de Suez, j'aperçus une paire de MiG puis une autre formation de quatre, volant un peu plus haut. J'hésitai tout d'abord à engager le combat vu notre infériorité et demandai donc du renfort. Mais le combat eut lieu et ma première préoccupation fut de surveiller Shlomo. Peu après, la paire de MiG essaya de rompre le combat, peut-être à cause d'un manque de carburant. J'exploitai cette opportunité et suivis l'un d'eux. Ouvrant le feu à 400 m, je ne fis qu'alerter le pilote qui manœuvra brutalement pour me faire face mais son action réduisit la distance nous séparant à 200 m. J'ouvris le feu et le MiG-21 explosa au-dessus de Qantara. Jetant un coup d'œil autour de moi, je ne vis aucune autre cible potentielle et rejoignis la base.

Marom fut crédité de sa sixième victoire avant de terminer son temps à la tête du *Squadron 101*. Poursuivant sa carrière au sein de l'AI comme officier d'état-major, il remporta deux autres victoires plus une autre en collaboration lors d'une période au *Squadron 101*, portant son total à 8,5 victoires.



Oded Marom photographié pendant la guerre des Six-Jours alors qu'il était officier périodique au *Squadron 101*.

Il remporta sa première victoire aérienne au cours de cette guerre, aux dépens d'un MiG-19 égyptien.

Oded Marom as photographed during the June 1967 Six Day War when he was a Squadron 101 EPHATSACH; it was during the June 1967 Six Day War that Marom was credited with his first kill - an Egyptian MiG-19.



Oded Marom

Date	Squadron	Avion	Victime	Armement	Notes
6 juin 1967	101	Shahak 15	MiG-19 égyptien	canon	crash vu
10 décembre 1968	101	Shahak 81	MiG-17 égyptien	canon	crash vu
7 juillet 1969	101	Shahak 59	MiG-21 égyptien	canon	crash vu
6 octobre 1969	101	Shahak 81	MiG-21 égyptien	canon	crash vu
4 janvier 1970	101	Shahak 59	MiG-21 égyptien	canon	explosion



Abraham Salmon (à g.) fut crédité d'environ la moitié de ses victoires comme pilote d'active au *Squadron 119*; les autres furent remportées en tant que pilote de réserve au *Squadron 101*. Dan Sever (à dr.) servit au *Squadron 101* à la fois durant sa période d'officier d'active et dans la réserve; il remporta d'ailleurs plus de victoires comme officier de réserve. Les boîtes en bois que portent les deux pilotes font partie de l'équipement et contenaient les précieux films qui permettaient d'attester leurs revendications.

Abraham Salmon (left) was credited with roughly half his tally of kills during active service as a Squadron 119 pilot and with the balance of his tally of kills in reserve ILAF service as a Squadron 101 pilot; Dan Sever (right) was a Squadron 101 pilot in both his active and reserve service and was credited with more kills in his reserve service than he was credited during his active duty days; the wooden boxes that Salmon and Sever carry were integral part of the flying gear and contained the precious sight cameras which were invaluable to support kill claims.

2 avril 1970: Amos Amir

Breveté de l'école de l'air en février 1958 (promotion 24), Amos Amir fit connaissance avec le Shahak en septembre 1962. Pilote occasionnel au *Squadron 101*, Amir remporta sa première victoire pendant la guerre des Six-Jours :

Nous devons normalement aller attaquer la base du Caire-ouest car un rapport des services de renseignement affirmait que deux unités de MiG algériens venaient de se déployer en Égypte. Nous étions le 7 juin 1967 et nous pensions avoir fait suffisamment de missions d'attaque de bases ennemies et celle-ci ne me disait rien qui vaille (car l'élément de surprise s'était bel et bien évaporé avec la vague de raids du 5 juin) ; mais c'était un ordre.

Nous avons préparé la mission et au tout dernier moment, alors que nous étions sur le point de quitter la salle de briefing, la nature de notre mission changea. Nous devons mener une mission d'interdiction le long de la route côtière entre El Tur et Charm el-Sheikh, trouver des cibles et les attaquer.

Alors que nous approchions du canal de Suez, le contrôle aérien nous informa de la présence de MiG et nous dirigea sur eux pour une interception. À ce moment-là, nous étions un peu frustrés et inquiets car les autres pilotes avaient abattu de nombreux MiG mais nous n'en avions vu aucun dans le ciel. Il s'agissait d'un groupe de quatre MiG-19 et ce fut une mission facile;

le MiG-19 était très inférieur, ses performances médiocres, et le Mirage était sans aucun doute supérieur. Nous nous sommes approchés juste derrière eux et en avons abattu deux. Puis il semble qu'un troisième partit en vrille et alla heurter le sol mais là, nous n'y étions pour rien...

C'est cependant durant sa période de commandement du *Squadron 119*, sur Shahak, de juillet 1968 à octobre 1970 qu'Amir devint un as, le 2 avril, le même jour et durant le même combat qu'Abraham Salmon. Amir fut crédité de deux victoires supplémentaires, atteignant le total de sept.



Amos Amir

Date	Squadron	Avion	Victime	Armement	Notes
7 juin 1967	101	Shahak 09	MiG-19 égyptien	canon	éjection
24 juin 1969	119	Shahak 19	MiG-21 égyptien	canon	
2 juillet 1970	119	Shahak 68	MiG-21 égyptien	canon	
26 février 1970	119	Shahak 58	MiG-21 égyptien	canon	
2 avril 1970	119	Shahak 58	MiG-21 égyptien	AIM-9	

6 octobre 1973 : Ethan Carmi

Sorti de l'école de l'air de l'AI en mars 1961 (promotion 33), Ethan Carmi pilota le Shahak à partir d'août 1963 et fut affecté au Squadron 119 en mars 1964; il y remporta quatre victoires homologuées. Quand le Squadron 119 passa sur Kurnass en octobre 1970, Carmi, alors pilote de réserve, se retrouva au Squadron 101.

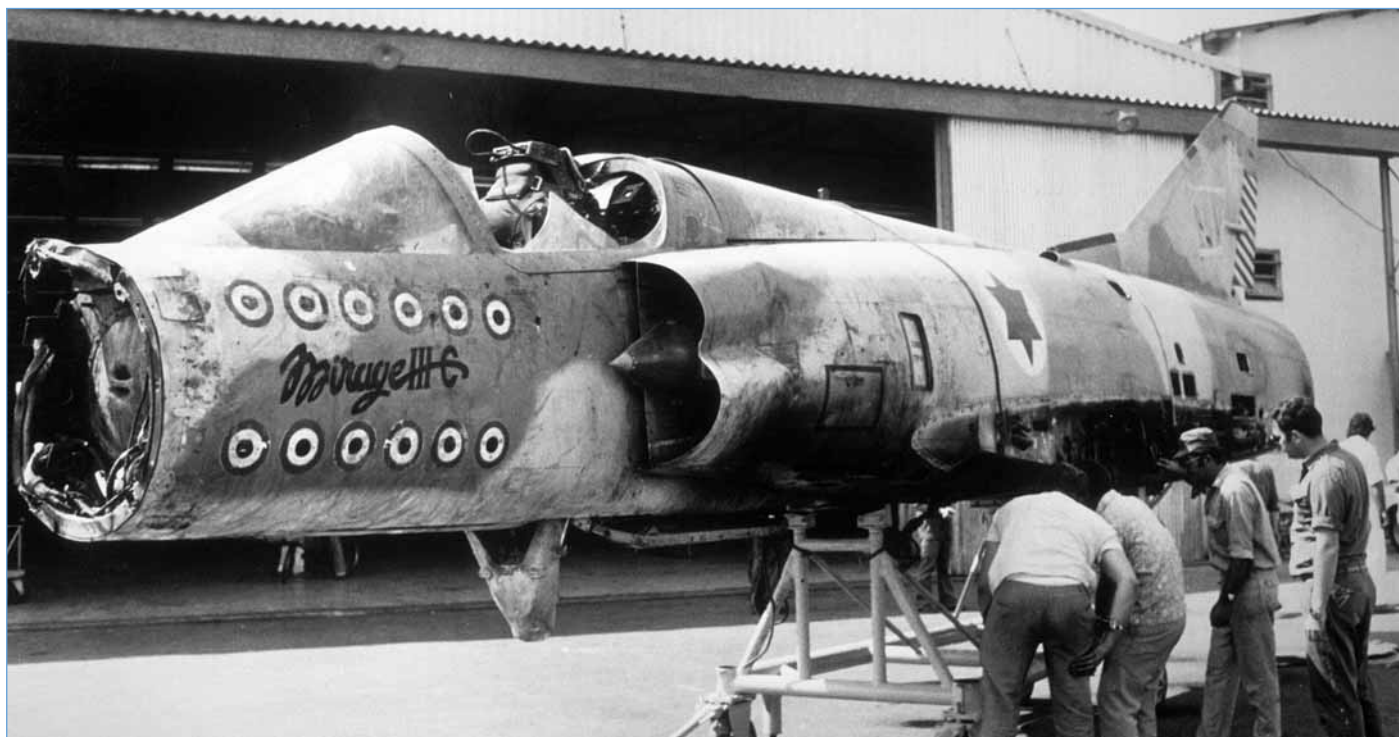
Au déclenchement de la guerre du Kippour en octobre 1973, Carmi décolla sur alerte, à la tête d'une paire d'avions, et fut dirigé par le contrôle aérien pour intercepter un écho radar non identifié au-dessus de la Méditerranée :

Nous pensions au départ qu'il s'agissait d'un MiG-23 effectuant une mission de reconnaissance à haute altitude (en fait un MiG-25 dont la désignation était inconnue hors de l'URSS à l'époque). Pour cette raison, nous nous sommes dirigés vers le sud en pensant qu'il ferait demi-tour. J'ai rapidement réalisé qu'il ne se dirigeait pas vers le sud et je revins sur mes pas en me dirigeant droit sur lui, en prenant de l'altitude dans mon approche. À ce moment-là, nous pûmes apercevoir la silhouette d'un avion avec un point lumineux à la queue. Notre vitesse était élevée et nous (Carmi et son ailier Amiram Kalichman) l'avons dépassé avant de revenir en arrière. Je vis qu'il s'agissait d'un avion sans pilote et

me demandai face à quoi nous nous trouvions. Nous nous sommes organisés en le suivant et je lançai un missile sans résultat. Kal lança également un autre engin, mais à ce moment-là le moteur de l'AS-5 s'enflamma et le missile ne prit pas la bonne direction. Je réduisis la distance et ouvris le feu à 400 m. Il fut immédiatement touché et des débris se détachèrent de l'emplanture de l'aile droite. Heureusement, il n'exploda pas devant nous mais son nez s'abaissa, il entama une vrille et finit par heurter la surface de la mer, produisant une grosse explosion.

Apparemment, un Tu-16 égyptien avait lancé ce missile AS-5 lors de la première vague d'attaques aériennes arabes à l'ouverture du conflit. Il est d'ailleurs fort probable que plus d'un AS-5 fut lancé au cours de cette attaque, car au moins un autre AS-5 visant une cible israélienne dans le Sinäï au même moment fut également abattu; mais un seul fut effectivement intercepté sans que l'on sache quel était son objectif; probablement un objectif émettant un signal radar car tous les missiles lancés par des Tu-16 égyptiens au cours du conflit d'octobre 1973, le furent en direction d'objectifs émettant un signal.

L'AI crédita Carmi de quatre victoires supplémentaires durant la guerre du Kippour (pour un total final de 9 victoires), au cours de laquelle le pilote s'éjecta d'ailleurs à deux reprises!



Ethan Carmi pilota le Shahak 59 le 6 octobre 1973 quand il descendit un missile AS-5. C'était la 13^e victoire remportée sur cet appareil.

Vu le nombre élevé de combats aériens qui se déroulèrent lors de la guerre du Kippour, on aurait pu s'attendre à ce que le nombre de victoires remportées aux commandes de l'appareil augmente beaucoup. Mais il s'écrasa au décollage le 7 octobre 1973, toujours décoré des marques de 12 victoires. Il fut par la suite réparé mais n'augmenta pas son tableau de chasse qui reste certainement le plus élevé peint sur un avion israélien à ce jour (et certainement pour toujours!).

Ethan Carmi flew Shahak 59 on 6 October 1973 when he shot down an AS-5 missile; this was the 13th kill credited to Shahak 59 so, knowing now the intensity and scale of the October 1973 War air-to-air action, it would have been reasonable to expect from Shahak 59 to considerably improve its tally but as it happened Shahak 59 crashed in a take-off accident on 7 October 1973 when still adorned with 12 kill markings; it was subsequently repaired but it missed the opportunity to improve its score yet this tally was so high that to these days - and probably forever - Shahak 59 is the highest scoring ILAF aircraft ever.



Ethan Carmi

Date	Squadron	Avion	Victime	Armement	Notes
5 juin 1967	119	Shahak 03	MiG-21 égyptien	canon	
5 juin 1967	119	Shahak 03	MiG-21 égyptien	canon	AIR1 non, AIR4 oui
2 juillet 1969	119	Shahak 58	MiG-21 égyptien	AIM-9B	
2 juillet 1969	119	Shahak 58	MiG-21 égyptien	canon	
6 octobre 1973	101	Shahak 59	AS-5 égyptien	canon	crash vu

une série de combats individuels ; je me concentrai sur un MiG et ignorai les autres Shahak et MiG. Nous sommes partis en virage et je m'approchai rapidement. Il ne virait pas très bien et je pense qu'entre de bonnes mains, le Shahak virait mieux que le MiG. Je m'approchai et il tenta quelques manœuvres désespérées. Je lâchai une courte rafale mais manquai ma cible. Je me calmai puis envoyai une seconde rafale : la visée arrivait sur son fuselage, à une distance de 250 m et trois obus le touchèrent, le MiG explosant en l'air, son pilote s'éjectant.

Crédité de deux victoires durant la guerre d'Usure alors qu'il servait comme premier commandant adjoint du *Squadron 101*, Sharon fut ensuite affecté à l'état-major de l'AI, volant toujours sur les avions de son ancienne unité pour ne pas perdre la main. Il prit ensuite le commandement du *Squadron 144* basé à Etszion en août 1973 et qui était équipé de Neshers. Bien qu'initialement acquis comme avion d'attaque, le Nesher fut plus souvent utilisé dans le rôle d'intercepteur, comme le Shahak, suite à l'achat par Israël d'Ahit et de Kurnass. Le Nesher était en fait très semblable au Mirage 5, en service dans certaines forces aériennes arabes et que l'AI considérait comme le plus dangereux appareil ennemi...

Le déclenchement de la guerre du Kippour en octobre 1973 pouvait laisser supposer que le *Squadron 144*, qui opérait presque exclusivement sur le front égyptien, aurait de nombreuses opportunités de montrer ses capacités mais il n'en fut rien. L'Égypte employa sa force aérienne dans des opérations offensives très encadrées et relativement restrictives durant la première phase du conflit. Il en résulta très peu d'occasions pour les pilotes du 144 (et des autres unités opérant sur ce front) d'intercepter des appareils ennemis. Mais quand une telle opportunité se présentait, le *Squadron 144* l'exploitait au maximum. Sharon remporta ainsi deux victoires en un seul combat le 8 octobre 1973 et en ajouta deux autres à son palmarès le 14 octobre suivant, dont la première lui permit de devenir un as.



Le commandant du Squadron 144, Menachem Sharon, en discussion avec l'un de ses pilotes durant la guerre du Kippour, à l'intérieur d'un abri bétonné qui sert de quartier général à l'unité pendant la durée du conflit ; un QG n'avait pas encore été construit pour l'unité.

Squadron 144 Commander Menachem Sharon discuss the situation with one of his pilots during the October 1973 War, inside the Hardened Aircraft Shelter that served as the Squadron HQ for the duration of that war because a proper squadron HQ had not been constructed yet.



Menachem Sharon

Date	Squadron	Avion	Victime	Armement	Notes
11 novembre 1969	101	Shahak 82	MiG-21 égyptien	canon	éjection
16 mars 1970	101	Shahak 77	MiG-21 égyptien	sans	crash vu
8 octobre 1973	144	Nesher 528	MiG-21 égyptien	Shafir 2	
8 octobre 1973	144	Nesher 503	MiG-21 égyptien	Shafir 2	
14 octobre 1973	144	Nesher 524	MiG-21 égyptien	Shafir 2	explosion reported



Le Shahak 59 du Squadron 101 affichant la marque d'une victoire remportée le 14 juillet 1966 comme la toute première créditée à un Mirage israélien. Cet appareil fut retiré du service en 1982, affichant alors les marques de 13 victoires. Il fut ensuite exporté vers l'Argentine mais revint en Israël comme Shahak 58 avant de reprendre le n° 59 et il est depuis exposé au musée de l'AI!
Squadron 101 Shahak 59 adorned with a single kill marking credited on 14 July 1966 as the first ILAF Shahak kill; Shahak 59 retired from ILAF service in 1982 when it was adorned with 13 kill markings; subsequently exported to Argentina it was, reportedly, returned to Israel as Shahak 58 before reverting back to Shahak 59 and it is ever since on display at the ILAF Museum.

17 octobre 1973: Uri Gil

Breveté de l'école de l'air en juillet 1964 (promotion 44), Uri Gil pilota successivement l'Ouragan, le Super Mystère et le Mirage III. Durant les deux guerres de 1967 et d'octobre 1973, il vola au Squadron 117 comme pilote effectuant des périodes; cependant, durant la guerre des Six-Jours (1967), il vola principalement comme jeune ailier alors qu'en octobre 1973, il était devenu chef de patrouille. Il n'est guère douteux que la position au sein d'une paire d'avions peut influencer les chances d'un pilote de remporter une victoire au cours d'un combat. Gil ne remporta qu'une seule victoire lors de la guerre des Six-Jours; il volait alors comme ailier, dans un environnement où l'aviation ennemie était peu présente et où les chances de remporter des victoires aériennes étaient minces. Par contre, durant la guerre du Kippour, il remporta quatre victoires individuelles plus une en collaboration. Étant alors leader, ses chances étaient plus importantes bien que l'action de l'aviation ennemie au-dessus de la ligne de front ne fût pas si importante. Cependant, ce conflit dura un peu plus longtemps que la guerre précédente.

Gil devint donc un as le 17 octobre 1973 alors qu'il effectuait une patrouille de protection à l'ouest de la ligne de front syrienne,

en protégeant les troupes israéliennes des attaques aériennes arabes. Beaucoup de missions de couverture ne débouchèrent sur aucun combat aérien mais ce jour-là, Gil saisit sa chance. Le contrôle aérien repéra une formation de quatre MiG-17 partie de Mazzeh pour attaquer les troupes israéliennes du nord, escortée par quatre MiG-21 survolant le secteur oriental du front nord et devant ainsi couvrir les attaquants. Gil et son ailier furent dirigés pour une interception :

Lors du virage, un bidon externe se détacha de l'aile gauche, peut-être à cause parce que ce virage était serré. Je me remis à l'horizontale et me débarrassai du second réservoir d'aile. Nous avons terminé de virer, cap au 240 en nous dirigeant sur leur n° 2 qui volait à environ 1 200 m devant nous. J'ai lancé un Deker sur le MiG-17 n° 1 qui fit mouche et fit exploser l'avion... Le MiG-17 s'écrasa précisément sur la ligne de front.

Puis, les Shahak rompirent le combat afin de ne pas passer la frontière, conformément aux ordres de l'AI, afin d'éviter les tirs des batteries de DCA et de missiles syriennes.

Uri Gil passa ensuite sur Kurnass, avion sur lequel il vola durant la guerre d'Usure, avant de piloter le Netz. L'AI lui attribua deux victoires remportées durant la guerre du Liban en juin 1982, amenant son total à sept victoires aériennes.

Un personnel au sol du Squadron 117 sécurise le siège éjectable tandis qu'Uri Gil se tient debout dans le cockpit d'un Shahak montrant au moins trois marques de victoires, dont deux avions égyptiens et un syrien, à la fin de la guerre du Kippour.

A Squadron 117 maintainers secure the ejection seat as Uri Gil stands up in the cockpit of a Shahak adorned with at least three kill markings - denoting kills of two Egyptian aircraft and one Syrian aircraft - at the end of an October 1973 War mission.



Uri Gil fut crédité de ses deux dernières victoires (deux MiG-21 syriens) en pilotant le Netz 290 le 9 juin 1982. Cette photo nous montre cet appareil en 1985; il fut perdu dix ans après suite à un accident.

Uri Gil was credited with his final two kills - two Syrian MiG-21s - while piloting Netz 290 on 9 June 1982; this photo of Netz 290 was taken in 1985 but ten years later Netz 290 was lost in an accident.



Uri Gil

Date	Squadron	Avion	Victime	Armement	Notes
5 juin 1967	117	Shahak 70	MiG-21 syrien	canon	
10 octobre 1973	117	Shahak 83	Su-7 syrien	canon	
10 octobre 1973	117	Shahak 83	Su-7 syrien	Shafir 2	victoire partagée
12 octobre 1973	117	Shahak 50	MiG-17 syrien	Shafir 2	confirmation AIR 4
12 octobre 1973	117	Shahak 03	MiG-21 syrien	canon	éjection
17 octobre 1973	117	Shahak 03	MiG-17 syrien	AIM-9D	explosion

21 octobre 1973 : Eli Menachem

Eli Menachem fut breveté pilote en novembre 1966 (promotion 51) et prit part à la guerre des Six-Jours au *Squadron 116* sur Mystère. Il passa ensuite sur Shahak après la guerre et rejoignit le *Squadron 119* au sein duquel il fut crédité de sa première victoire le 27 juin 1970 lorsque deux paires d'avions furent chargées d'intercepter un hélicoptère égyptien. La formation était commandée par Asher Snir (déjà un as, voir plus haut), Menachem étant son ailier ; le futur commandant en chef de l'AI, Ethan Ben-Eliyahu commandait alors la paire du *Squadron 201* mais c'est bel et bien le plus jeune pilote du lot qui descendit l'hélicoptère égyptien.

Quand le *Squadron 119* se transforma sur Kurnass en octobre 1970, Menachem fut certainement le seul pilote d'active à ne pas vouloir y rester, préférant continuer à voler sur Shahak. En 1972, il devint premier commandant adjoint du *Squadron 144* lors de la formation puis de l'activation de cette unité. L'année suivante, en 1973, l'AI prévoyait la création d'un second squadron sur la nouvelle base d'Etszion et Menachem occupa le même poste au sein de la toute nouvelle unité. Cette affectation allait toutefois contre sa volonté car le nouveau squadron devait être doté d'Ahit alors que Menachem préférait continuer sur Shahak ou Neshet. Lors du déclenchement de la guerre du Kippour, la nouvelle unité n'était pas opérationnelle. Le 6 octobre 1973, une moitié des hommes rejoignit le *Squadron 116* à Tel Nof avec le commandant tandis que la seconde moitié fut affectée au *Squadron 110* à Ramat David avec Menachem, qui se souvient :

Le soir (du 6 octobre) nous étions consignés dans les dortoirs ; seulement trois ou quatre avaient un appartement. J'appelai le Squadron 144 et demandai comment les choses se déroulaient : « Bien, nous avons déjà abattu des avions ennemis, nous avons des avions mais pas assez de pilotes. » Je répondis : « Je n'ai pas piloté de Mirage depuis quelques mois mais voulez-vous de moi ? » La réponse fut : « Immédiatement ! ». J'empruntai un Cessna et on me demanda d'embarquer quatre ou cinq personnes devant se rendre à Eilat puis nous sommes partis en direction de Ramat David vers minuit. C'était le black-out ; on n'y voyait rien. Le temps était beau mais il y avait pourtant des nuages au-dessus d'Eilat et nous sommes entrés dans un nuage avec beaucoup de perturbations dont une nous fit faire un tonneau. Après avoir remis l'avion dans le bon sens, nous sommes posés à Etszion avant l'aube. Je me présentai au Squadron 144



Eli Menachem descend d'un Ahit à Etszion en août 1973, lors de la "mise en route" de la nouvelle unité sur ce type d'appareil. Eli Menachem disembark an Ahit at Etszion, in August 1973, upon opening of the new Etszion Ahit squadron.



Le Neshet 524 montrant quatre marques de victoires et photographié chez le constructeur IAI en 1980 avant d'être exporté en Argentine.

Eli Menachem pilotait cet appareil quand il fut crédité de deux victoires le 19 octobre 1973.

Neshet 524 adorned with four kill markings as photographed at IAI in 1980 prior to export to Argentina, Eli Menachem reportedly flew Neshet 524 when he was credited with two kills on 19 October 1973.

23 octobre 1973 : Moshe Melnik

Moshe Melnik devint pilote en novembre 1967, à sa sortie de l'école de l'air (promotion 54). Il termina son entraînement sur Ouragan à partir de décembre puis passa sur Ahit en avril 1968. Il commença ensuite à piloter le Kurnass en août 1970 et fut affecté au *Squadron 119* qui passa du Shahak au Kurnass en octobre de la même année.

Ayant remporté sa première victoire le 13 septembre 1973, ce fut la première mission effectuée durant la guerre du Kippour, le 6 octobre 1973, qui semble l'avoir le plus marqué ; il se rappelle :

J'étais un jeune chef de patrouille et le vendredi 5 octobre, mon commandant de squadron Eliezer Prigat me dit : « Il va y avoir la guerre ! » Nous étions spécialisés dans la reconnaissance et sentions en effet une certaine tension mais c'était la première fois que j'entendais le mot guerre. Il ajouta : « Je te veux à Refidim et je veux que tu commandes notre patrouille d'alerte rapide sur place ; prends un Cessna, arrête-toi à Hatserim et embarque Tsvi Tal, David Sivan et Jacob Jacobi qui sont instructeurs à l'école de l'air et rattachés à l'unité, va à Refidim et remplace les équipages d'alerte sur place ».

Quand je me posai à Hatserim, je réalisai que la guerre allait devenir réalité ; Hatserim était remplie d'avions de transport destinés au transfert de troupes du sud vers le nord. Au contraire de ce tumulte, le calme régnait à Refidim, ce qui me permit de réunir les personnels chargés de la maintenance des appareils d'alerte et de les informer de l'imminence de la guerre. Nous leur avons distribué des fusils car nous savions que les Égyptiens préparaient des raids de commandos et nous avons passé la soirée à garnir les chargeurs.

Nous avons ensuite préparé notre souper, joué aux cartes et nous nous sommes couchés plutôt tardivement. Le lendemain à 10h00, la sirène nous réveilla : une alerte. Nous nous sommes précipités vers nos appareils, avons décollé et avons été dirigés vers le canal de Suez afin d'escorter un appareil de reconnaissance égyptien qui volait du sud au nord, le long du canal. Nous volions parallèlement à environ 30 km à l'est de l'avion égyptien ; nous ne pouvions donc pas le voir mais le contrôle aérien nous guidait. Nous nous sommes posés vers 10h30.

Nous avons préparé les avions pour la prochaine alerte et attendu. Nous n'étions pas anxieux ; nous savions que si les Égyptiens déclenchaient une guerre, nous les battrions en très peu de temps. Tel était notre état d'esprit à ce moment-là. La sirène retentit pour la seconde fois à 14h00. Nous avons couru vers les avions et, tandis que je mettais mon casque, j'entendis des dizaines ou des cen-

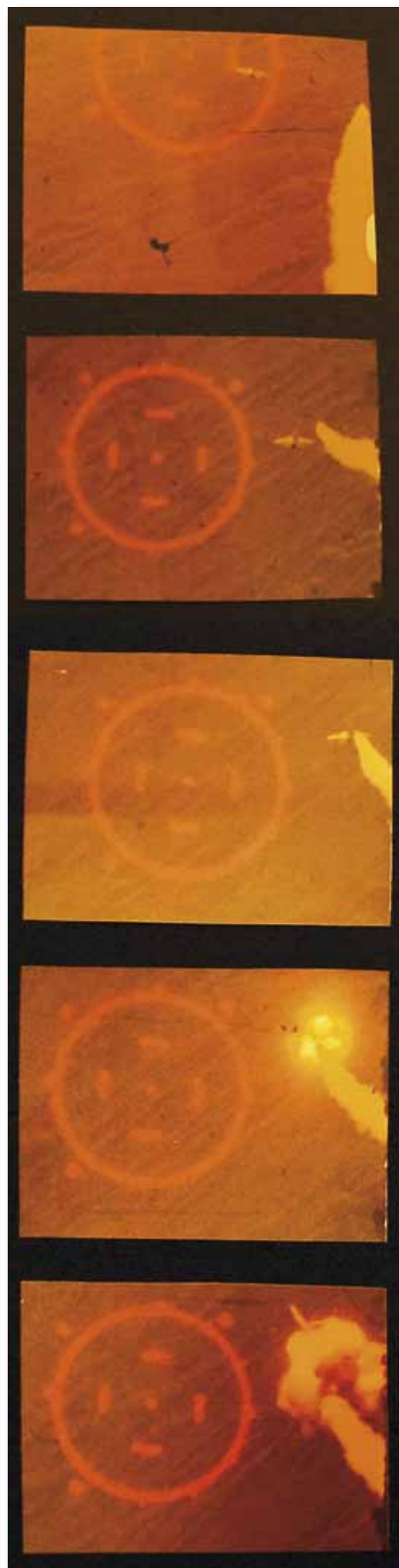
Cinq extraits de film provenant de la caméra du Kurnass 162 du *Squadron 119*, avec l'équipage Moshe Melnik et Chaim Katz en train d'abattre un MiG-21 à l'aide d'un missile Deker le 23 octobre 1973 ; ce fut la dernière victoire créditée à ce type d'appareil pendant le conflit.

Five frames taken by sight camera of Squadron 119's Kurnass 162 - flown by pilot Moshe Melnik and navigator Chaim Katz - shooting down of MiG-21 with Deker on 23 October 1973; last Kurnass air-to-air credited kill during the October 1973 War.



Moshe Melnik sortit de l'école de l'air en novembre 1967 et passa sur Kurnass lors du cours de transformation n° 2 de 1970 ; il servit ensuite au *Squadron 119* comme officier des systèmes d'armes. Melnik fut crédité d'une victoire aérienne avant la guerre du Kippour et de quatre autres plus une en collaboration durant cette guerre avant d'en remporter trois autres sur F-15.

Moshe Melnik graduated Flying School Class 54 in November 1967, was assigned to Kurnass conversion course during ILAF Year 1970 Term 2 and by October 1973 served as Squadron 119 Weapons System Officer. Melnik was credited with one air-to-air kill prior to the October 1973 War, four kills plus one shared kill during October 1973 War and three kills during later years as F-15 pilot.





Israel Shafir pilotait le Baz 692 (F-15A USAF 76-1520) le 24 septembre 1979 lorsqu'il fut crédité de sa première victoire aérienne. Shafir fit le seul pilote de Baz affecté à l'équipe de mise en œuvre du F-16 et le seul pilote israélien à avoir remporté des victoires à la fois sur F-15 et F-16. Le Baz 692 n'affiche qu'une seule marque de victoire, comme on le voit sur cette photo. L'avion fut baptisé "Galaxy" à partir de 1981 et sur cette photo datant de 1980, l'écriture en hébreu est assez différente de celle utilisée plus tard.

Israel Shafir flew Baz 692 (F-15A USAF 76-1520) on 24 September 1979 when he was credited with his first air-to-air kill; Shafir was the only Baz pilot assigned the ILAF F-16 Set-Up Team and was the only Israeli pilot to be credited with kills while flying both the F-15 and the F-16. Baz 692 was not so fortunate and Shafir's first kill remained the jet's only kill as indicated by the solitary kill markings with which the jet is adorned in this image.

Baz 692 was named Galaxy from 1981 and in this early 1980s photo the Hebrew spelling is significantly different from later spelling.



Israel Shafir

Date	Squadron	Avion	Victime	Armement	Notes
24 septembre 1979		Baz 692	MiG-21 libanais	AIM-9J)	Avion syrien
9 juin 1982	Netz 232		MiG-21 libanais	AIM-9L	Avion syrien\éjection
9 juin 1982	Netz 223		MiG-21 libanais	AIM-9L	Avion syrien\crash vu
11 juin 1982	Netz 225		Su-22 libanais	AIM-9L	Avion syrien\crash vu
11 juin 1982	Netz 225		Su-22 libanais	AIM-9P	Avion syrien\explosion



Israel Shafir remporta sa troisième victoire aux commandes du Netz 223 le 9 juin 1982. Sur cette photo, postérieure de 21 ans, l'avion porte une seule marque de victoire.

Israel Shafir was credited with his third kill while flying Netz 223 on 9 June 1982; Netz 223 was photographed 21 years later adorned with a single kill marking.

Ben-Ami Peri et Isaac Amity composaient l'équipage du Kurnass 109 lorsqu'ils abattirent les trois Mi-8 le 6 octobre. Cet appareil du *Squadron 201* fut celui sur lequel le plus grand nombre de victoires furent remportées ; sur cette photo prise après la guerre, il porte sept marques de victoires.

Ben-Ami Peri and Isaac Amity flew Kurnass 109 when they were credited with three kills on 6 October 1973, Squadron 201's Kurnass 109 emerged from the October 1973 War as top air-to-air Kurnass killer; photographed postwar painted with seven kill markings.

Le *Squadron 201* envoya deux groupes de quatre avions, codés Crab et Tiger, Ben-Ami Peri pilotant le Crab 3, sous-chef de son groupe de quatre. L'avion de Crab 1 ne fonctionnant pas correctement, le pilote passa la main à Crab 3 ; la mission ne comprenait donc que sept avions. Ben-Ami Peri raconte :

Un vol ennuyeux au-dessus de la mer, un virage vers la plage, virage à droite au point donné mais pour une raison quelconque, je pensais que nous devions virer à gauche pour approcher l'objectif alors que c'était à l'opposé. Alors que je virai vers l'objectif, les bombes lancées par la seconde formation explosèrent car ils avaient effectivement effectué leur approche par la droite. C'était un peu le bazar entre nos deux formations mais les résultats semblaient excellents ; l'objectif était en feu, de la fumée noire montant dans le ciel.

Sur le chemin du retour, ma formation suivait Tiger, un autre groupe de quatre Neshers du Squadron 113 se trouvant sur notre gauche. Le contrôle aérien nous informa de l'approche de MiG et je vis alors deux MiG se plaçant derrière les Neshers ; j'appris plus tard qu'ils avaient lancé des missiles. J'ordonnai à mon ailier de larguer les réservoirs externes, mis en route la postcombustion et commençai à poursuivre les MiG qui ne nous avaient pas vus et se trouvaient juste devant nous. Je pointai le nez de mon avion vers le second MiG et essayai de lancer un Deker mais il ne partit pas. Je criai au navigateur Ilan Lazar : « Radar sur la cible ! » Puis je lançai un Lavid. Le missile partit sur une trajectoire un peu éloignée mais qu'il corrigea, se plaça derrière le MiG et le toucha au centre du fuselage, le coupant littéralement en deux.

Près de neuf années plus tard, le 11 juin 1982, Peri devint un as. Il volait alors au *Squadron 105* pour des périodes et il fut chargé d'effectuer une patrouille en tant que chef d'une patrouille de deux Kurnass volant en formation mixte avec deux Baz. Durant la patrouille, contre toute attente, les équipages des Kurnass aperçurent des avions ennemis non pas une mais deux fois. Ce fut d'abord le navigateur de Peri qui vit deux MiG-21 à basse altitude. Peri en informa le contrôle aérien ainsi que les pilotes de Baz mais lorsque les pilotes des MiG virent les intercepteurs israéliens, ils s'enfuirent. Les Baz suivirent l'un des MiG-21 et Peri poursuivit le second mais sans succès. La patrouille se poursuivit et ce fut cette fois Peri qui aperçut un MiG-21 solitaire qui tenta d'échapper aux F-15... pour fournir une cible de choix au Kurnass. Un Python 3 fut lancé à 1500 m de distance qui toucha le MiG-21 et le transforma en une boule de feu ; le pilote ne s'éjecta pas.

Le Kurnass 238 au retour d'une mission le 11 juin 1982 sans ses réservoirs externes qui ont été largués, tout comme les trois missiles Python 3 dans le combat au cours duquel Ben-Ami Peri devint un as. Ce pilote décéda le 17 janvier 1988.

Kurnass 238 returns from the 11 June 1982 CAP mission without external fuel tanks and with three Python 3 missiles as the tanks had been jettisoned and the fourth Python 3 was launched in the combat that elevated Ben-Ami Peri to ace status; Ben-Ami Peri passed away on 17 January 1988.

