

## Sommaire

- 4. Israël en mal de technologie moderne dans le ciel – 1950-1956**
- 12. Ouragan et Mystère dans la guerre de 1956**
- 30. Fer de lance de l'aviation israélienne – 1956-1962**
- 60. Avions d'attaque – 1962-1967**
- 74. Ouragan, Mystère et Super Mystère dans le Guerre des Six-Jours**
- 88. Retrait des Ouragan et Mystère, refonte pour les Super Mystère et retrait du service pour les Saar – 1967-1975**

### Annexes

- 098. A : Ouragan israéliens**
- 100. B : Mystère israéliens**
- 101. C : Super Mystère israéliens**
- 101. D : Abréviations, acronymes, codes etc.**

### AVERTISSEMENT AU LECTEUR

L'auteur n'a pas utilisé les grades mais uniquement le nom des pilotes mentionnés, afin d'éviter des erreurs ou des répétitions.

Les codes israéliens ou les codes d'appel radio ont été traduits de l'hébreu en anglais afin d'en faciliter la lecture.

Les noms des avions et des différents systèmes (d'armes par exemple) n'ont pas été traduits en anglais mais proposés avec une traduction phonétique en hébreu ; une traduction est proposée dans l'annexe sur les "abréviations, acronymes, codes".

Les photos et autres documents de cet ouvrage sont issus de la collection de l'auteur (AC) sauf autre mention.

Comme le lecteur peut le comprendre, les heures mentionnées dépendent de la source consultée. Pour compliquer les choses, les opérations aériennes font souvent référence à deux heures : celle du décollage du ou des avions et celle de l'action. Les heures de départ sont probablement justes alors que celles de début de l'action sont la plupart du temps approximatives.

Les horaires mentionnés dans cet ouvrage font tous référence à l'heure locale israélienne, sauf autre mention. L'heure israélienne, lors de la guerre des Six-Jours par exemple, était de deux heures en avance sur celle du méridien de Greenwich et une heure en avance par rapport à l'heure égyptienne.

La terminologie utilisée pour les unités est conforme à celle utilisée en hébreu : Base 8, Division 38, Wing 4 ou Squadron 101 par exemple.

Toutes les photos sont de la collection de l'auteur sauf autre mention telle ILDA, signifiant que la photographie provient des archives de l'aviation israélienne.



Une rare photographie montrant un Ouragan, un Mystère IVA et un Super Mystère en formation serrée.  
A rare photo of ILAF Ouragan, Mystere and Super Mystere flying together in close formation. (ILDA)

Le Proche-Orient se dirigeait vers une guerre quand, à l'automne 1955, les affrontements aériens se multiplièrent le long des frontières, particulièrement entre l'Égypte et Israël. Les Meteor du *Squadron 117* furent déployés en alerte à Khatsor et, le 1<sup>er</sup> septembre 1955, ils interceptèrent des Vampire égyptiens dont deux furent abattus en territoire israélien, dont le n° 1569 dont l'épave est examinée par des représentants des Nations unies.

*The Middle East was seemingly heading for war during the autumn of 1955 when clashes along the borders - especially between Egypt and Israel - intensified and escalated as were incursions in the air; ILAF Squadron 117 Meteors were deployed for QRA at Khatsor - closer to the Egyptian Israeli border - and on 1 September 1955 Meteors from Khatsor intercepted Egyptian Vampires and shot down two with both Vampires crashing in Israeli territory including EGAF Number 1569 which was photographed while being inspected by a UN observer. (AC)*



dron de combat de première ligne. Toutefois, l'Ouragan ne présente plus à cette époque de différence technologique et il est plus ou moins équivalent au Meteor, déjà en service en Israël. La question qui se pose est simple : faut-il acquérir un second type d'avion de combat en attendant l'arrivée, essentielle, du Mystère IVA ? Non, il vaut mieux passer commande d'une seconde série de Meteor. Mais si le Royaume-Uni refuse de livrer ces avions, alors Israël acceptera la proposition française. Les propositions de l'aviation israélienne sont validées au cours d'un conseil de défense du gouvernement qui se déroule le 11 septembre 1955. Il faut alors accepter la proposition française de livraison de 12 Ouragan, négocier l'acquisition de 12 autres et remplacer la commande de Mystère II par celle de 24 Mystère IVA et ensuite de conclure une commande pour 18 Super Mystère à livrer à partir de 1958.

La première phase du nouveau programme est validée le 4 octobre 1955 lorsque la France et Israël signent deux contrats :  
 - l'un portant sur l'acquisition de 12 Ouragan pour un montant de 1371960 dollars US (US\$);  
 - le second pour l'acquisition de 12 autres Ouragan en remplacement d'autant de Mystère II.

### L'opération Ouris

C'est ainsi que le *Squadron 113* passa sur Ouragan. Le *Squadron 101* (sur P-51) devait passer sur Mystère IVA. Les six pilotes du *Squadron 113* arrêtent alors de voler sur Mystère II le 13 septembre 1955 puis se rendent à Cazaux pour reprendre leur instruction sur Ouragan le 20 septembre. Ayant achevé leur conversion sur Ouragan avant d'avoir volé sur Mystère II, les six hommes effectuent des tirs au canon et à la roquette jusqu'au 26 septembre.

Les douze premiers Ouragan pour Israël sont livrés en deux lots de six les 6 et 12 octobre 1955 respectivement, à temps pour l'opération Ouris <sup>1</sup>. Les Ouragan s'étaient envolés d'Orange en France vers Khatsor via Rome et Athènes, pilotés par les six Israéliens accompagnés de pilotes français.

Le fait d'accepter l'Ouragan et de commander des Mystère IVA provenait en fait d'une information d'Égypte fournie aux États-Unis le 21 septembre 1955 relative à l'achat d'armes par l'Égypte auprès de l'URSS. Deux jours après, les États-Unis indiquèrent que ce contrat comprenait l'acquisition de 200 avions à réaction

1. OURagan vers Israël.



L'Ouragan n° 393 fut convoyé en Israël avec le n° 5644 et photographié à Khatsor en face de deux Meteor que le *Squadron 117* avait l'habitude de déployer à Khatsor pour les alertes, jusqu'à l'arrivée des Ouragan en décembre 1955.

*Ouragan 393 was ferried from France to Israel as 5644 and was photographed at Khatsor opposite two Meteors that Squadron 117 used to deploy from Ramat David to Khatsor for QRA until Squadron 113 Ouragan took over the Khatsor QRA in December 1955. (AC)*

## L'aviation israélienne

L'ordre de bataille de l'aviation israélienne le 29 octobre 1956 comprend <sup>1</sup> :

- Squadron 101 du Wing 4 à Khatsor avec 37 Mystère <sup>2</sup> et 22 pilotes;
- Squadron 113 du Wing 4 à Khatsor avec 29 Ouragan et 16 pilotes;
- Squadron 117 du Wing 1 à Ramat David avec 13 Meteor et 11 pilotes;
- Squadron 119 du Wing 1 à Ramat David avec 3 Meteor de chasse de nuit et un équipage <sup>3</sup>;
- Squadron 105 du Wing 1 à Ramat David avec 15 P-51 Mustang;
- Squadron 116 sur la Base 8 à Ekron avec 19 P-51 Mustang;
- Squadron 110 avec 13 Mosquito pour la plupart stockés à Sirkin;
- Squadron 69 avec 3 B-17 stockés à Lod <sup>4</sup>.

Les Israéliens évaluent la puissance de l'aviation égyptienne à :

- 135 MiG-15, dont 50 stockés, plus 20 autres en cours d'assemblage; 65 MiG-15 opérationnels équipent deux escadrons opérationnels, une unité de transformation avec 10 appareils et un escadron syrien en cours de qualification en Égypte avec 25 MiG-15. L'aviation israélienne évalue à 40 le nombre de pilotes égyptiens qualifiés sur MiG-15.
- 49 Il-28 mais seulement 24 équipant deux escadrons avec 16 pilotes; les autres sont en réserve;
- 65 Vampire mais seulement deux escadrons opérationnels avec 30 pilotes;
- 22 Gloster Meteor équipant un seul escadron avec 10 à 15 pilotes;
- 6 Meteor de chasse de nuit pas encore opérationnels.

La balance penche donc de façon évidente, numériquement, en faveur de l'aviation égyptienne mais d'un point de vue opérationnel, cette supériorité n'est pas aussi flagrante; cependant, Israël n'a pas d'équivalent à opposer aux Il-28 de bombardement <sup>5</sup>.

1. Selon des recherches effectuées après la guerre.

2. Plus 24 Mystère stockés et entretenus par le personnel de maintenance du Wing 1 à Ramat David en l'attente de pilotes disponibles.

3. Un second équipage se trouve en cours de qualification au Royaume-Uni et trois Meteor de chasse de nuit supplémentaires doivent être livrés à Israël.

4. Les Squadrons 69, 105 et 110 sont des unités de secours, la plupart des personnels servant comme instructeurs dans les écoles ou ayant le statut de réserviste.

5. Avant l'heure H de 20h 15 franco-britannique le 31 octobre 1956, les forces aériennes des deux pays ont accompli 11 reconnaissances photographiques sur l'Égypte afin d'essayer de connaître le potentiel aérien de ce pays. La lecture des photographies permet alors de déterminer la présence de 110 MiG-15, 48 Il-28, 44 Vampire et 14 Meteor. Les avions se trouvant dans les hangars ne pouvaient de toute évidence pas être détectés et il est fort probable que ces avions n'étaient pas opérationnels.

La plupart des pilotes du Squadron 101 commencèrent à piloter le Mystère peu avant le conflit de 1956. Les quatre pilotes photographiés quelques semaines avant cette guerre sont, de g. à dr. : Ran Ronen, Isiah Bareket, Jacob MorGan et Amos Lapidot. Bareket et Lapidot volèrent sur Ouragan pendant la guerre de 1956 avec le Squadron 113.

*Most of ILAF Squadron 101 pilots initiated flying the Mystere a short while prior to the 1956 War; the four pilots photographed weeks before the 1956 War are, from left to right: Ran Ronen, Isiah Bareket, Jacob MorGan and Amos Lapidot; Bareket and Lapidot flew Ouragans with Squadron 113 during the 1956 War. (AC)*



L'aviation israélienne prit en compte 61 Mystère IVA d'avril à septembre 1956 mais le manque de pilotes qualifiés ne permit la constitution que d'un seul escadron opérationnel, le Squadron 101 à Khatsor avec 37 appareils alors que les 24 autres destinés au second escadron furent stockés à Ramat David. Ces trois appareils du Squadron 101, les n° 4552, 4562 et 4563, ont été photographiés à Khatsor peu avant octobre 1956.

*ILAF accepted 61 Mysteres from April until September 1956 but shortage in pilots dictated that by October 1956 there was only one operational Mystere squadron - Squadron 101 at Khatsor - with a nominal strength of 37 Mysteres while 24 Mysteres assigned for a second Mystere squadron were stored at Ramat David; these three Squadron 101 Mysteres - 4552, 4562 and 4563 - were photographed at Khatsor some time before October 1956. (AC)*

La prévision établie avant-guerre pour l'activation du *Squadron 109* sur Mystère à Ramat David demeure inchangée à décembre 1956. Cependant, quelques ajustements doivent être faits. Le *Squadron 117* sur Meteor est transféré d'Ekron à Ramat David le 6 novembre 1956 <sup>1</sup>, prenant ses quartiers dans ceux du *Squadron 105* (P-51) au cœur de la grande base; ses anciens quartiers, situés à l'est de la base, doivent être affectés au *Squadron 109* sur Mystère, plus appropriés pour des intercepteurs.

Le commandant de l'unité de maintenance du *Wing 1 Israël Roth* indique que 24 Mystère sont affectés au *Squadron 109*, portant les numéros suivants: 4505 à 4516, 4525, 4526, 4531, 4532, 4565, 4570 à 4573, 4575, 4581 et 4582 (tous des avions livrés lors de l'opération Hightide). 12 Mystère demeurent donc en réserve sur un inventaire de 60 exemplaires, pour les périodes de maintenance et l'attrition.

Les pilotes du *Squadron 109* proviennent de la même équipe que celle du *Squadron 117* qui devait être transformée sur F-86; ces pilotes se rendent donc à Ramat David. Le personnel technique de l'unité est formé autour d'un noyau de techniciens provenant du *Wing 1* ayant auparavant servi au *Squadron 105* ou au *Squadron 117*. Le commandant du nouvel escadron est Samuel Sheffer; il pilote pour la première fois un Mystère IVA le 2 décembre 1956.

1. Le *Squadron 117* avait été déployé à Ekron car l'autonomie des Meteor était trop réduite, Ekron étant plus proche du Sinaï.

Dassault Mystère IVA codé "26" (ex-4526) vu peu après les opérations d'octobre 1956.



(Ci-dessus et à droite) Alignement des Mystère du *Squadron 109* à Ramat David (auparavant le parking des Meteor du *Squadron 117*) peu après l'activation de l'unité le 12 décembre 1956. Les appareils portent toujours les marquages de la guerre de 1956 mais les codes à quatre chiffres ont été remplacés par ceux à deux chiffres; les marquages français du *Squadron 199* ont aussi disparu.

*The Squadron 109 Mystere line at Ramat David - formerly the Squadron 117 Meteor line - a short while after the activation of the squadron on 12 December 1956; the Mysteres are still painted with the 1956 War Stripes but the four digits numbers had been replaced by two digits numbers and the Squadron 199 FRAF markings are gone, the tricolor rudder had been painted over and the FRAF badges were replaced with ILAF badges. (AC)*



Dassault MD-450 Ouragan "4051" du Squadron 113 vu à Khatsor en janvier 1959.



Dassault Mystère IVA codé "43" (4543) du Squadron 101 à Khatsor en février 1958.





Le SMB2 n° 5120 fut perdu accidentellement le 10 novembre 1960.  
*SMB2 ILAF Number 5120 was lost in a fatal accident on 10 November 1960. (AC)*

Alignement des Ouragan du *Squadron 113* à Khatsor en février 1961. Lors des expositions et dans le but de gêner les observateurs, l'aviation israélienne ajoutait un troisième chiffre au numéro et l'insigne de l'unité était surpeint. Toutefois, il arrivait que l'avion continue de porter ce numéro fictif pendant quelque temps. Ici, l'Ouragan n° 4047 est devenu n° 447 et l'insigne de l'unité a bien été recouvert, tout comme le numéro sur la derive.  
*The Squadron 113 Ouragan line at Khatsor in February 1961; ILAF practice for aircraft displayed in public was to add a third digit as prefix to the number and to cover the squadron badge in order to confuse and puzzle observers but those aircraft usually continued to fly with a fake number and a covered badge for some time after the public display either because removing the extra digit from the number and the cover from the badge was considered less urgent than prior to the public display or to save the trouble of adding a digit and covering the badge prior to the next public display; it is for these reasons that Ouragan ILAF Number 4047 is presented as 447 with covered squadron badge on the vertical stabilizer as well as the true number painted on the vertical stabilizer. (AC)*



### *Mystère remorqueur de cible*

Habituellement, à l'époque, le tir air-air se pratique sur des cibles remorquées dans un premier temps par des P-51, jusqu'à ce que des Meteor et Ouragan prennent la suite. Le retrait des Meteor est prévu durant l'année fiscale 1962-1963, et celui des Ouragan en 1963-1964. Toutefois, des problèmes techniques sur les Meteor et Ouragan remorqueurs de cible ont un effet négatif sur l'entraînement au tir air-air dans l'aviation israélienne.

L'avion suivant appelé à jouer le rôle de remorqueur est évidemment le Mystère IVA; il semble donc normal de tester les capacités de cet appareil dans ce rôle pour seconder les Meteor et Ouragan puis de leur succéder le moment venu. Mais l'étude d'un tel projet semble avoir pris pas mal de temps avant de voir le jour.

Le *Squadron 101* est chargé de tester l'innovation mais comme on peut s'y attendre, le premier essai qui se déroule le 17 mai 1961 est un échec. L'avion ne parvient pas à accélérer à 155 nd



La capacité offensive limitée du SMB2 est évidente sur cette photo du n° 5105. L'avion ne disposait que de quatre points d'emport sous la voilure, les deux points intérieurs étant la plupart du temps occupés par les réservoirs externes; seulement deux bombes ou conteneurs de napalm étaient normalement emportés. Yehuda Koren pilota le n° 5105 pour la première fois le 23 août 1962.

*The rather limited offensive load and weapon options of the SMB2 are evident in this view of 5105; the SMB2 had only four stations under the wings with the inner stations almost invariably occupied by drop tanks so that only two weapons - bombs or napalm - were normally lifted; Yehuda Koren first flew the SMB2 in 5105 on 23 August 1962. (AC)*

### La journée du Squadron 101

Le Squadron 101 célèbre son 15<sup>e</sup> anniversaire le 23 juillet 1963; une date inhabituelle car la création de l'unité est datée au 29 mai 1948 et l'anniversaire est en principe célébré à cette date ou au moins en mai. Quoi qu'il en soit, l'unité demande à être exemptée de patrouille d'alerte en ce jour. L'Égypte célébrant ce même jour la révolution de 1952, comprenant un survol du Caire, l'absence des avions du Squadron 101 n'est donc pas un problème en principe. Les appareils du Squadron 117 sont en alerte à Ramat David mais ils ont en principe la charge de surveiller le nord du pays.

Tout comme les manœuvres, les défilés aériens ne passent guère inaperçus des observateurs. Un tel événement entraîne bien souvent la mise en alerte d'unités de protection alors que le gros des autres unités se consacre au défilé. L'Égypte ne fait pas exception et pendant qu'une grande partie de son aviation survole Le Caire, les MiG-17 d'El Arish poursuivent leurs patrouilles sur le Sinaï et une paire de ces avions semble s'être trop approchée de la frontière.

Les Shahak du Squadron 117 décollent et se précipitent vers la frontière israélo-égyptienne. L'avion étant encore récent pour les pilotes, ils activent la postcombustion à moyenne altitude et consomment alors trop de carburant pour pouvoir intercepter les MiG!

Au même moment, une paire de SMB2 du Squadron 105 décolle aussi sur alerte; le pilote Yehuda Koren <sup>1</sup> raconte :

*Nous en étions en alerte et il y avait aussi des Mirage prêts à décoller; nous nous trouvions dans le jardin, face au bâtiment de notre unité, quand nous avons entendu la sirène. Je fus le premier à réagir. Je me précipitai vers le bâtiment, attrapai mon équipement de vol et fonçai vers mon avion. J'étais jeune (et joueur de football très actif) et courrais donc vite. En regardant au-dessus de mon épaule, je vis Tsvi Umschweif juste derrière moi. Je déci-*

*dai de prendre le second appareil sur la ligne pour qu'Umschweif, chef de patrouille, puisse grimper dans le premier. Nous avons reçu l'ordre de décollage immédiat mais, au roulage, je me rendis compte que mon viseur ne fonctionnait pas. J'ignorai ce problème; nous étions habitués aux décollages sur alerte mais je ne me figurais pas que sous peu j'aurais à utiliser mon viseur! Nous nous sommes dirigés vers le sud, vers la frontière avec l'Égypte et deux MiG-17 volaient de l'autre côté. Alors que nous nous sommes dirigés vers le nord, ils ont passé la frontière et nous avons viré à 180°.*

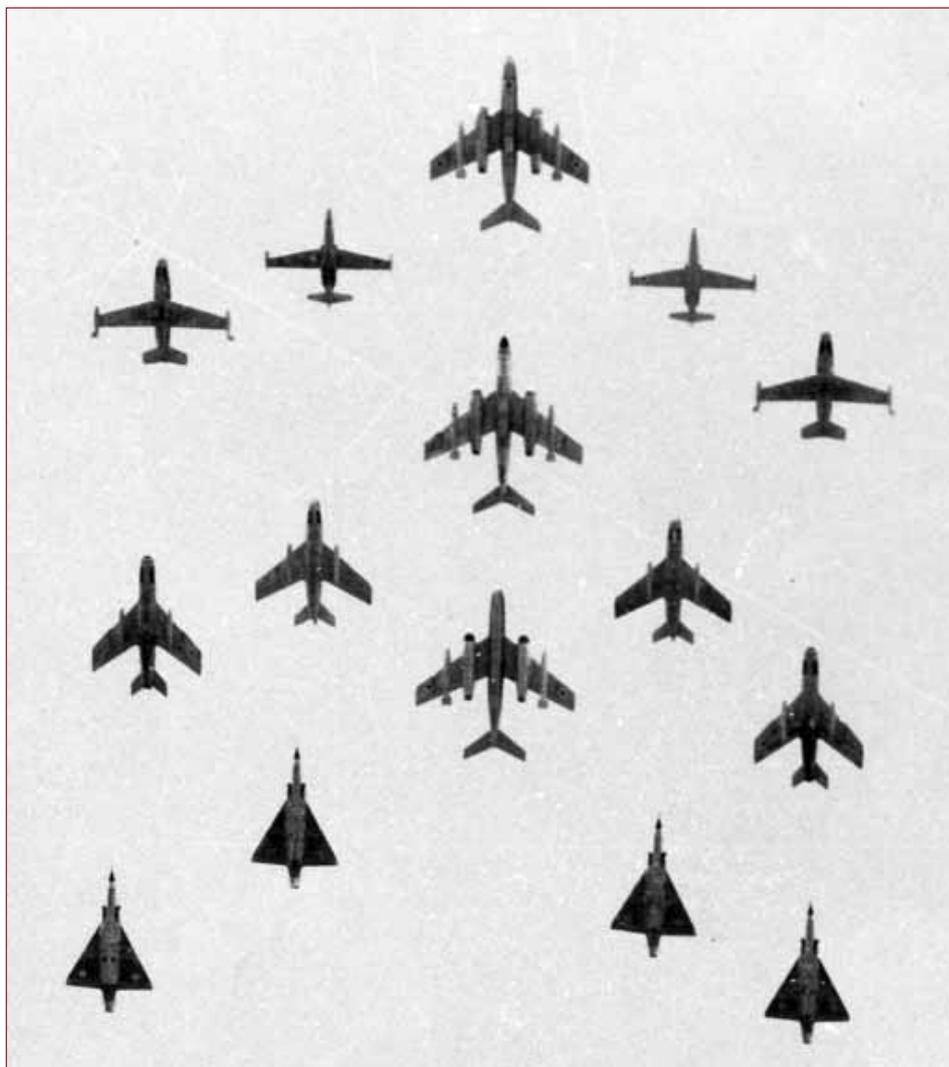
*Nous les avons rattrapés mais ils s'étaient aperçus de leur erreur ou ils ont été prévenus de notre présence et ils ont commencé à faire demi-tour. Umschweif n'a pas assigné les cibles car je lui avais indiqué quel MiG-17 je poursuivais, nous en avions donc chacun un. Le SMB2 était plus maniable que le MiG-17 mais ce dernier était plus rapide et à chaque fois que je prenais l'avantage, il mettait les gaz et j'étais incapable de le suivre. Alors que je poursuivais mon MiG, Umschweif signala qu'il avait perdu le sien et il demanda ma position. Juste au moment où je cherchais à indiquer ma position, un MiG me dépassa; il s'agissait de celui qu'Umschweif avait perdu de vue. Le nez de mon avion pointait vers le haut, le MiG mit les gaz et tous deux se trouvaient devant moi, un en haut, le second plus bas. Étant incapable de poursuivre celui qui grimpait, je décidai de chasser l'autre. Je surveillai quand même celui du haut tandis que je commençai à piquer. Mon viseur ne fonctionnait pas et je plaçai la croix juste au-dessus du MiG pour provoquer un peu de déflexion; j'ouvris le feu comme si j'attaquai une cible au sol. Le MiG se trouva un moment dans un nuage de sable et j'espérai voir rapidement un champi-*

1. Yehuda Koren fut breveté pilote dans la classe 36 de mars 1962 puis fit sa qualification opérationnelle au Squadron 113 sur Ouragan au cours du premier terme de l'année fiscale 1962-1963; il rejoignit ensuite le Squadron 105, un privilège à l'époque. Il pilota pour la première fois un SMB2 le 23 août 1962 (le 5105) et était, ce jour de juillet 1963, un pilote régulier de l'unité effectuant alors son troisième terme comme pilote de SMB2, qualifié ailier.

## La journée de combat du 7 avril

Les affrontements se poursuivent. Les Mystère du *Squadron 109* entrent une nouvelle fois en action contre la Syrie le 15 août 1966. Le 13 novembre 1966, ce sont cette fois les Ouragan du *Squadron 113* qui sont en action au-dessus de la Jordanie. Le 7 avril 1967, un petit affrontement dégénère au point que l'aviation doit encore intervenir. L'échange de coups de feu devient très important, le plus important même jamais enregistré. L'aviation israélienne effectue 171 sorties contre 34 pour l'aviation syrienne; des 93 attaques aériennes israéliennes organisées, 84 sont effectives. Au cours des combats aériens, les pilotes de Shahak sont crédités de la destruction de 6 MiG-21.

Ces attaques aériennes israéliennes mettent en jeu la solidarité des pays arabes et la revendication israélienne de destruction de 6 MiG-21 met à mal le prestige tant arabe que soviétique. La tension le long de la frontière israélo-syrienne demeure vive et va mener, dans les deux mois qui vont suivre, à une autre guerre au Proche-Orient.



Une rare formation de 15 appareils défilant au cours de la parade en l'honneur des pilotes brevetés de la classe 50 le 7 juillet 1966 et comprenant 4 Shahak, 3 Vautour, 2 SMB2, 2 Mystère, 2 Ouragan et 2 Fouga Magister.

Six jours plus tard, le 13 juillet, les Mystère du *Squadron 109* attaquèrent des cibles syriennes.

*A unique 15-ship formation flown during Flying School Class 50 graduation parade flyover on 7 July 1966 encompassed four Shahaks, three Vautours, two SMB2s, two Mysteres, two Ouragans and two Fougas; six days later Squadron 109 Mysteres attacked Syrian targets on 13 July 1966. (AC)*

Alignement des Ouragan du *Squadron 113* à Khatsor le 13 avril 1967. Tous les avions sont camouflés et tous sauf les n° 4077 et 4096 portent leur nombre à deux chiffres. Le n° 4077 s'est vu ajouté un "7" et le n° 4096 a reçu un "9".

*The Squadron 113 line at Khatsor on 13 April 1967; all photographed Ouragans are camouflaged; all Ouragans except for 4077 and 4096 are in the then standard ILAF two digits aircraft identification numbering; Ouragan 77 had the digit 7 added as a prefix and Ouragan 96 had the digit 9 added as a prefix. (AC)*





L'ingénieur Ovadia Harari <sup>51</sup> est chargé d'examiner la proposition de Karem ; il conclut rapidement que cette modification est possible. À ce moment-là, il ne s'agit plus uniquement de changer le moteur du SMB2 mais de le transformer en véritable avion d'attaque. Les objectifs de cette refonte sont :

- la modification de la structure en vue du remplacement du réacteur, incluant un remodelage de l'entrée d'air et un nouvel empennage avec une sortie réduite du réacteur ;
- le remplacement des systèmes français obsolètes par de plus récents américains ou israéliens ;
- l'étude des circuits électrique, de circulation de carburant, du système hydraulique, en conformité avec le réacteur J52, relocaliser certains systèmes sensibles du ventre de l'avion vers le haut du fuselage et enfin laisser plus d'espace à l'intérieur du fuselage entre certains systèmes ;
- l'ajout de réservoirs dans le volume libéré après le remplacement de l'Atar ;
- l'ajout de deux points d'emport externes situés à la racine des ailes.

L'aviation israélienne donne son autorisation à ce programme en août 1968 et charge l'unité de maintenance 22 de modifier le SMB2 n° 5109 en un prototype rapidement baptisé Super Super Mystère. L'appareil effectue son premier vol aux mains du pilote Daniel Shapira le 13 février 1969.

L'unité de maintenance n° 22 d'Ekron transforma le SMB2 n° 09 en un prototype désigné au début Super Super Mystère, nom qui fut peint sur le fuselage de l'avion qui effectua son premier vol le 13 février 1969.

*ILAF Air Maintenance Unit 22 at Ekron transformed Super Mystere 09 into the prototype Super Super Mystere and this title was painted on the fuselage the Super Mystere that was first flown on 13 February 1969. (AC)*

### Guerre d'usure

Israël avait rapidement tiré les leçons des arrangements diplomatiques de la guerre de 1956, qui avaient duré à peu près dix ans et suite à la guerre de 1967, le pays fait un pas en faveur d'une paix durable. L'Égypte se voit proposer le retour du Sinaï en échange d'un véritable traité de paix avec Israël et non d'un arrangement temporaire <sup>2</sup>. À cela, le président Gamal Abdel Nasser répond : *Ce qui a été pris par la force, sera repris par la force*. En septembre 1967, les chefs arabes adoptent les "trois non" lors

1. Concepteur de l'IAI Lavi à partir de la fin des années 1970.

2. La proposition israélienne formulée à la fin de juin 1967 était presque la même que celle du traité de paix signé avec l'Égypte en 1979. Il est donc fort probable que si Israël avait accepté un arrangement temporaire incluant le retour de ses territoires à l'Égypte après la guerre de 1967, il n'y aurait pas eu de paix.



Les essais du prototype furent ensuite effectués par IAI à Lod. Lorsque cette photo fut prise, lors d'un essai de réacteur, l'avion avait été repeint avec le camouflage plus clair.

*Subsequent testing of the prototype Super Super Mystere was transferred to IAI at Lod ; by the time this photo of an engine run at Lod was taken the Super Super Mystere had been repainted in the lighter shade camouflage scheme that ILAF applied at that time. (AC)*

Dassault Super-Mystère B2 "30" (5130) servant au Squadron 105 à Khatsor en octobre 1959.  
Cet appareil fut détruit le 4 décembre suivant.



00\_PROFILVD\_SMB2\_IS05\_84

Dassault Super-Mystère B2 "84" du Squadron 105 portant son camouflage français après son transfert ;  
peut-être s'agit-il de l'un des 8 exemplaires mis en service entre 1969 et 1971.

