

LES VAUTOUR ISRAËLIENS

Par Shlomo Aloni (traduit de l'anglais par Michel Ledet)

Remarques

- L'auteur a préféré utiliser directement le nom des pilotes sans mention de leur grade, ce afin d'éviter toute répétition et confusion.
- Les codes radio des avions israéliens en opérations ont été traduits de l'hébreu en anglais afin d'en faciliter la lecture ; ils sont retranscrits en lettres majuscules.
- Les noms israéliens attribués aux divers avions mentionnés dans le texte n'ont pas été traduits et sont donc donnés en hébreu.
- Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur sauf autre mention.
- Le déroulement des événements respecte les horaires indiqués dans les sources consultées par l'auteur. Mais les opérations aériennes, comme le lecteur pourra le lire, mentionnent deux horaires : celui du départ et celui du début de l'action. Les horaires de départ sont supposés corrects ; ceux de début d'action sont la plupart du temps approximatifs.
- Les horaires indiqués dans le texte le sont à l'heure israélienne, sauf autre mention. Durant l'été 1967, le décalage horaire en Israël était de deux heures en avance de l'heure GMT et d'une heure en retard par rapport à l'heure égyptienne.
- Les unités sont présentées telles qu'en hébreu ; par exemple : Base 8, Wing 4, Squadron 110 etc.



Défilé du jour de l'aviation israélienne le 6 juillet 1967 : la formation centrale incluait quatre Vautour se suivant ; d'avant en arrière : Vautour IIB 4231 avec réservoirs de 1250 litres, certainement piloté par le commandant du Squadron 110 Levy Zur avec le navigateur Elhanan Raz, Vautour IIN 4470 avec réservoirs de 1300 litres piloté par Moses Saar, Vautour IIB 4233 avec réservoirs de 1250 litres piloté par Micha Gil avec le navigateur Menakhem Eini et un Vautour IIA avec réservoirs de 1250 litres. Sur la droite, un Vautour IIA et un IIN, tous deux avec réservoirs de 1250 litres ; sur la gauche, deux Vautour IIA, toujours avec réservoirs de 1250 litres.

Israël acheta initialement 17 Vautour IIA (numérotés 43xx), 4 Vautour IIB (42xx) et 7 Vautour IIN (44xx). Un IIN fut échangé contre un appareil que l'armée de l'Air dédia aux essais de radar, une machine de présérie fut acquise pour service cellule d'instruction et deux IIA furent ensuite achetés pour compenser les pertes ; les photos montrant les trois versions de cet appareil volant ensemble sont rares.

(toutes les photos coll. auteur sauf autre mention)

Sommaire

- p.006 Chapitre 1.
À la recherche d'un avion de combat polyvalent.
1948-1958
- p.026 Chapitre 2.
Deux escadrons pour quatre missions.
1958-1963
- p.071 Chapitre 3.
Les Vautour dans la Guerre de l'eau.
1963-1967
- p.099 Chapitre 4.
La Guerre des Six Jours.
1967
- p.109 Chapitre 5.
Pertes et retrait de service.
1967-1971
- p.117 Annexe A : les Vautour israéliens
- p.121 Annexe B : pilotes et navigateurs des Vautour
Abréviations, acronymes, codes, définitions et termes utilisés

Israël acquit 60 Mosquito en France qui furent en grande partie reconditionnés à Châteaudun où cette photo fut prise en 1951, lors de l'essai d'un appareil terminé. Le Mosquito FB.6 RF589 devint le 2121 mais lorsque celui-ci fut réformé en 1953, on l'identifia comme le RF900 qui était en fait le 2117 ! Très probablement des tracasseries administratives, assez courantes à l'époque dans l'aviation israélienne.



Chapitre 1 À la recherche d'un avion de combat polyvalent 1948-1958

1. Le Squadron 101 était en grande partie équipé de Spitfire mais disposait aussi de quelques P-51 Mustang ; le Squadron 69 de bombardement n'alignait que trois B-17 Flying Fortress.
2. Un sur Spitfire, un autre sur Mustang et un dernier équipé de jets français Triton et Ouragan.
3. L'un équipé de B-17 et éventuellement un second sur B-25 Mitchell, même si cet appareil ne constituait qu'une alternative au Mosquito.

Les trois Vautour II prototypes furent numérotés 001 (N pour nuit, 1^{er} vol le 16/10/1952), 002 (A pour Attaque, 1^{er} vol le 16/12/1953) et 003 (B pour Bombardement, 1^{er} vol 5/12/1954).

Après avoir proclamé son indépendance le 14 mai 1948, Israël est envahi dès le lendemain par les forces de la Ligue Arabe. Le jeune pays ayant survécu à cette « première manche » guerrière, le gouvernement organise alors ses forces armées sur la base d'un serment d'allégeance établi les 27 et 28 juin 1948. Le 29 juillet 1949, le Ministre de la Défense définit les missions de l'aviation militaire israélienne :

- destruction de la puissance aérienne ennemie ;
- soutien aux forces terrestres et navales nationales ;
- frappes stratégiques.

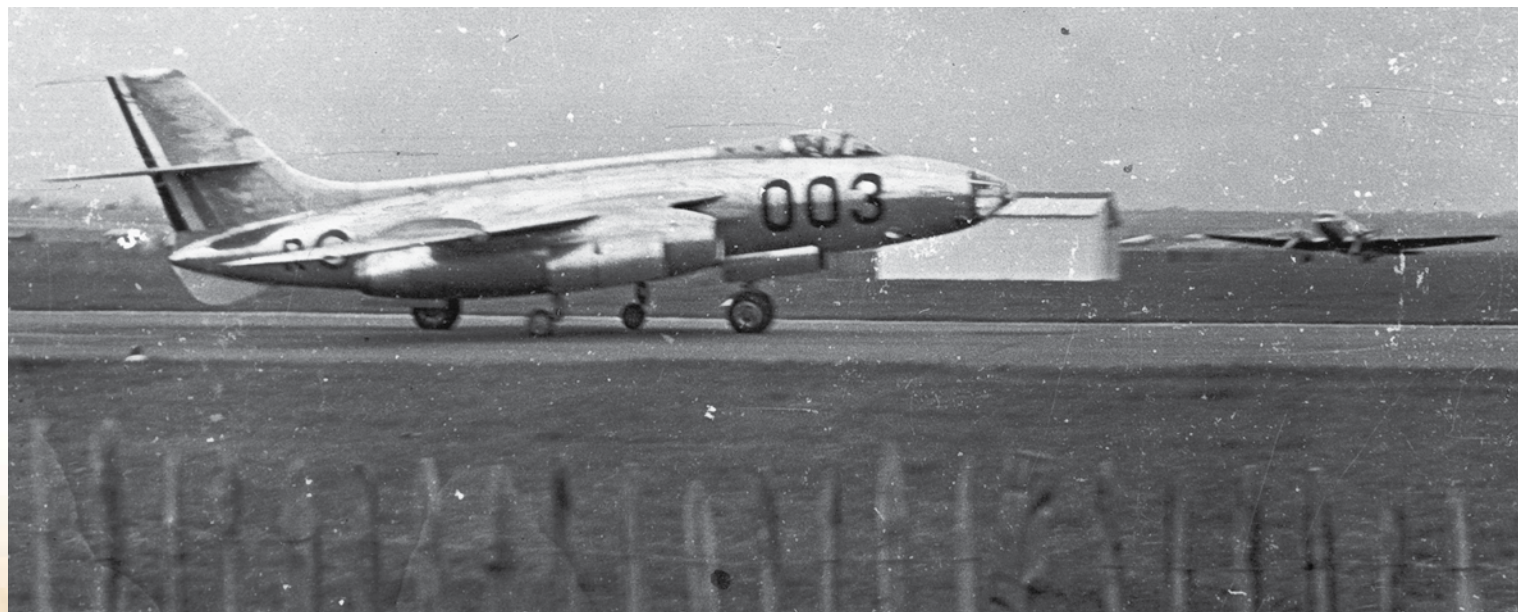
Pour accomplir ces missions, l'aviation doit alors tenter de mettre sur pied une force composée de chasseurs et de bombardiers en nombre suffisant ainsi que des unités de soutien. Mais l'acquisition d'avions n'est guère simple, les contraintes les plus sérieuses étant leur disponibilité pour Israël ainsi que le budget alloué par le gouvernement.

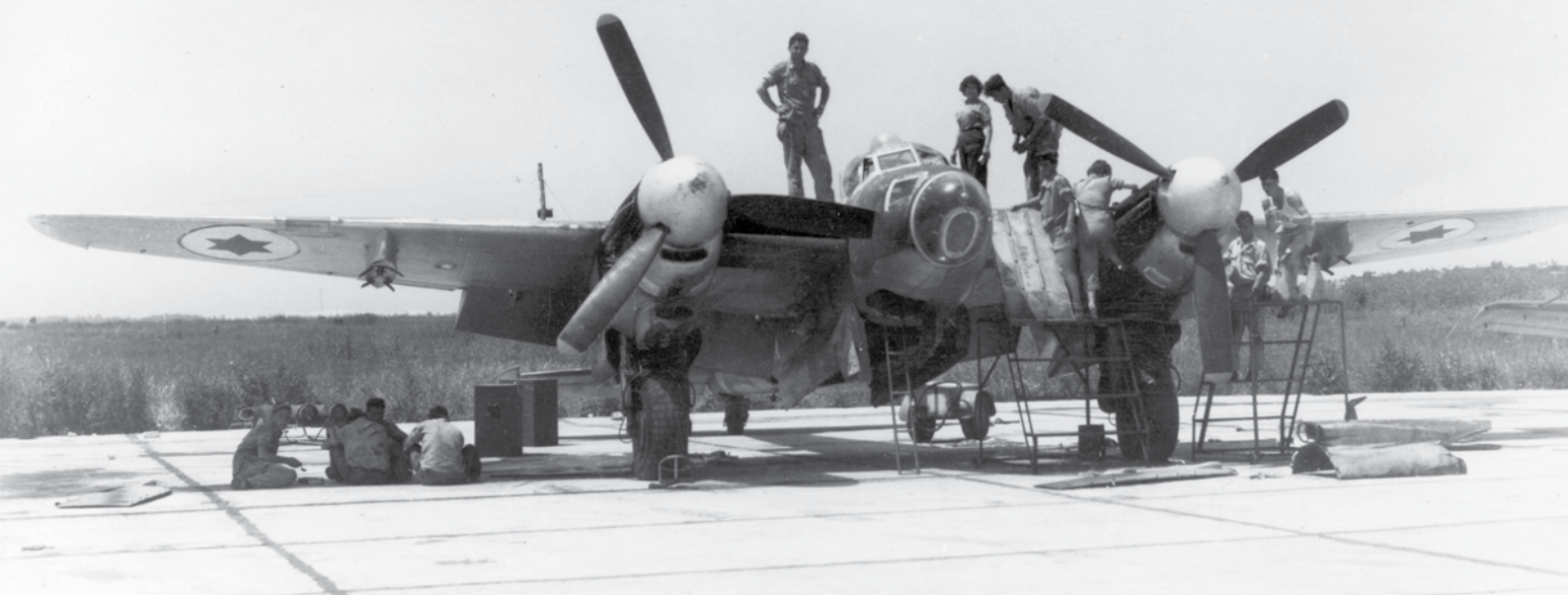
L'aviation israélienne émerge de la guerre de 1948 avec un unique escadron de chasse et un autre de

bombardement¹. Une telle force ne serait guère de taille à être engagée dans un autre conflit contre les nations de la Ligue Arabe. Le 9 mai 1950, l'aviation propose donc un nouvel ordre de bataille plus conséquent comprenant cinq ou six escadrons d'avions de combat à mettre sur pied pour la fin de juillet 1951, soit trois de chasse², un ou deux de bombardement³ et un autre multi-rôle devant recevoir 12 chasseurs-bombardiers De Havilland Mosquito.

Les Mosquito sont effectivement acquis de France, le premier arrivant en Israël en juin 1951 ; l'aviation israélienne prévoit alors de mettre sur pied un escadron d'attaque, un de chasse de nuit et un autre de reconnaissance.

Mais la mise en place de cette force sur Mosquito fut assez lente. Le Squadron 109 est opérationnel en 1951 ; il est suivi du Squadron 110 en 1953. La première mission de ces deux unités est l'attaque, avec des missions secondaires de chasse de nuit





et de reconnaissance respectivement. Le Flight 115 est créé en 1954 pour mettre en œuvre les Mosquito de reconnaissance mais il est impossible de créer le Squadron 119 de chasse de nuit et les Mosquito de cette spécialité n'entrèrent jamais en service en Israël. Mais à l'époque, l'aviation israélienne essaie d'acquérir un avion de combat à réaction afin de remplacer les Mosquito des Squadrons 109 et 110 et du Flight 115 et d'équiper le Squadron 119 et de remplacer les B-17 du Squadron 69.

Il n'existe que peu de possibilités. L'étude AIR2⁴ émise le 10 février 1954 recommande alors le B-26, le Canberra ou encore le Vautour pour remplacer le Mosquito.

Le B-26 Invader américain datait de la Seconde Guerre mondiale et même s'il est alors supérieur au Mosquito, il est tout de même obsolète. Le Canberra britannique, entré en service en 1951, est un superbe avion, tellement bon que l'USAF le commande comme B-57 ; mais il s'agit d'un jet de première génération⁵. Le Vautour⁶ français est un avion de combat à réaction de seconde génération⁷, alors en cours de développement et dont la mise en service est prévue en 1957, juste à temps donc pour remplacer le Mosquito.

Entretemps, un successeur intérimaire pour le Mosquito NF.30 est trouvé en octobre 1954. Le Royaume-Uni offre alors à l'Égypte, Israël et la

Syrie la possibilité d'acquérir chacune six Meteor NF.13⁸. Cette solution d'attente, après évaluation des capacités de l'avion, est recommandée au gouvernement par l'aviation israélienne le 12 décembre 1954⁹.

Le Comité d'évaluation du Vautour

L'aviation israélienne s'intéresse alors au développement du Vautour et créé le Comité d'évaluation du Vautour. Le président en est le chef du département Air Shlomo Lahat¹⁰. Le pilote d'essai du Comité est le commandant du Squadron 101 Benjamin Peled¹¹.

Avant son départ pour la France en juin 1956, en vue d'une évaluation, le Comité rassemble toutes les informations disponibles sur les trois versions : Vautour IIA d'attaque, Vautour IIB de bombardement et Vautour IIN de chasse de nuit.

L'armement principal du Vautour IIB comprend dix bombes de 400 kg dont six emportées en soute et quatre autres sur des lance-bombes ou 208 roquettes de 68 mm en soute plus quatre pods externes ou 50 roquettes T-10 en soute plus 24 autres externes. Cette version ne dispose d'aucun canon ou mitrailleuse ; le compartiment avant est vitré et abrite le navigateur-bombardier.

Le Vautour IIN est armé de 4 canons de 30 mm

L'aviation israélienne prévoyait le remplacement des Mosquito PR.16 du Squadron 115 par des Vautour en version de reconnaissance mais la France en retarda le développement à cause de la disponibilité du RF-84F Thunderflash.

Par la suite, la France transforma 12 Vautour IIB en IIBR de reconnaissance, durant les années soixante.

4. Le quartier-général de l'aviation israélienne comprend trois départements : l'Air, le matériel et le personnel. Le département « air » se divise en cinq branches ; Air1 se rapporte à l'organisation, Air2 aux systèmes d'armes, Air3 aux opérations, Air4 au renseignement et Air5 à l'entraînement aérien.

5. Subsonique.

6. Le SO 4000 Vautour était un jet de première génération qui vola pour la première fois le 15 mars 1951 mais ne fut pas produit en série. Le SO 4050 Vautour II effectua son premier vol le 16 octobre 1952 et entra quant à lui en service en France et en Israël. Ce texte fait référence au Vautour II, simplement désigné Vautour.

7. Transsonique à voilure en flèche.

8. Le Meteor NF.13 était un NF.11 amélioré pour le service au Proche Orient, la principale différence consistant en un cockpit à air conditionné. La RAF utilisait cette version au sein des Squadrons 39 (basé à Fayid en Égypte) et 219 (basé à Kabrit en Égypte également) à partir de 1953. Le Squadron 219 fut dissous le 1^{er} septembre 1954 et ses avions offerts pour exportation à l'Égypte, Israël et la Syrie.

9. L'aviation israélienne voulait des chasseurs de nuit pour contrer les Lancaster et Stirling égyptiens mais l'acquisition par ce pays d'armes soviétiques à partir de septembre 1955, dont des bombardiers Il-28, obligea Israël à acquérir un chasseur de nuit plus

performant.

10. Lahat figurait dans un groupe d'Israéliens étudiant dans des universités américaines lors du déclenchement de la guerre de 1948 et entraînés au pilotage militaire dans un réseau civil. Le chef du département Air était quasiment le commandant en second de l'aviation israélienne.

11. Peled fut breveté pilote lors de la seconde promotion de décembre 1950. Il essaya le Saab J29 et le Dassault Mystère II en 1954 avant de prendre le commandement du Squadron 113 sur Ouragan en 1955 puis du Squadron 101 sur Mystère IV en 1956. Il exerça le commandement de l'aviation israélienne de 1973 à 1977.

Le commandant du Squadron 119 Yoash Tsiddon (à dr.) et le chef des navigateurs Shibi Brosh (au centre) avant leur départ de France à bord du Vautour IIB 616, qui deviendra le 4231 en Israël.



Chapitre 2 Deux escadrons pour quatre missions 1958-1963

25. Daniela est le féminin de Daniel, probablement choisi parce que Daniel Shapira fut chargé des premiers vols de convoyage. Shula était le prénom de la femme de Shapira. Rebecca était le prénom de la femme d'Ezekiel Somekh. Ariela est le féminin d'Ariel et a peut-être été choisi parce qu'Ariel BarLev était l'officier technique du Squadron 119.

Lorsque Weizman prend la tête de l'aviation israélienne, celle-ci a pris livraison de 25 Vautour, soit 17 Vautour IIA, 7 IIN et le premier de 4 IIB. Les 25 appareils sont livrés en vol depuis la France au cours de dix vols de transfert baptisés de prénoms féminins : DANIELA 1 à 3, SHULA 1 à 3, REBECCA 1 à 3 et ARIELA 1²⁵.

REBECCA 3 et ARIELA 1

En attendant que le Squadron 110 soit opérationnel, les pilotes de Vautour continuent de voler sur Mystère. Le 23 mars 1958, le Squadron 109 alloue 70 heures de vol en avril, 150 en mai, autant en juin et 40 en juillet aux pilotes du Squadron 110.

La qualification sur Vautour des pilotes de l'équipe de formation du Squadron 110 leur permet de prendre part aux vols de convoyage. Ces vols constituent un excellent entraînement en vue des futures opérations à longue distance. La première participation de ces pilotes aux vols de transfert a lieu avec REBECCA 3. Le but de cette mission est de convoier vers Israël deux Vautour IIA et deux Vautour IIN. Les pilotes concernés sont le commandant du Squadron 119 Yoash Tsiddon et les pilotes du Squadron 110 Ezekiel Somekh, Simon Ash et Reuben Harel. Les quatre hommes

quittent Tours pour Tebessa, en Algérie, le 20 juin 1958. Tsiddon et Somekh pilotent les IIN avec les navigateurs du Squadron 119 Shibi Brosh et Isaac Erez. Reuben se souvient : « Tebessa est situé à une altitude de 750 m et nous devons donc décoller très tôt le matin, dans la fraîcheur mais il faisait déjà très chaud et nous ne savions pas si les Vautour IIN, plus lourds, pourraient décoller sans danger. Il n'y avait pas de manuel et Tsiddon décida d'observer le décollage des Vautour IIA en se tenant en bout de piste. Il pourrait ainsi savoir si le IIN pouvait décoller. Aujourd'hui, après 36 ans de vol avec El Al, cette approche peut sembler d'un amateurisme sans pareil mais à l'époque, nous n'avions aucun point de repère.

Malheureusement, le sirocco soufflait à Tebessa. Ce vent est chaud et souffle depuis le Sahara vers le nord ; la température à trois heures du matin atteignait déjà 35° Celsius. Yoash se tenait en bout de piste, nous avons pris l'air et il décida que cela ne serait pas possible (pour les IIN). Nous avons poursuivi notre vol. Les réservoirs des IIN ne furent pas complètement remplis et ils décollèrent pour Bizerte sur la côte tunisienne, un aéroport situé à une altitude moins élevée et un peu plus proche d'Israël, surtout non touché par le sirocco. Ils ont fait le plein et nous ont suivis vers Israël. »

SNCASO Vautour IIN n° 329, futur 4467, tel qu'il arriva à Tebessa le 20 juin 1958, piloté par Ezekiel Somekh, Isaac Erez occupant le poste de navigateur.





Le Vautour 616 photographié juste après son accident à Ekron, toujours porteur de ses marquages français.

Le convoi suivant, ARIELA 1, incluait aussi deux Vautour IIA, le septième et dernier IIN pour le Squadron 119 ainsi que le premier Vautour IIB, dont l'affectation n'avait toujours pas été décidée. Les quatre Vautour s'envolent de Tours pour Bizerte le 25 juillet 1958, poursuivant leur vol vers Israël le lendemain. Daniel Shapira et Reuben Harel posent les Vautour IIA à Ramat David alors le IIB et le IIN vont à Ekron. Le Vautour IIN se pose sans problème mais le IIB est endommagé à l'atterrissage suite à un problème technique sur la profondeur monobloc²⁶.

Lever le voile

Les Vautour IIA du Squadron 110 sont déclarés « bons de guerre » vers la fin de la première période d'entraînement²⁷. Les périodes d'entraînement s'achèvent sur un exercice baptisé « jour de combat »²⁸. Le premier exercice des Vautour du Squadron 110 se déroule le 9 juillet 1958 et a pour but d'évaluer la rapidité de succession des missions. Il s'agit d'une façon pratique d'augmenter son potentiel²⁹ et cela constitue surtout une réponse à la supériorité numérique adverse. Au cours de leur premier exercice, les pilotes des Vautour du Squadron 110 accomplissent quatre missions chacun ; la durée moyenne d'une mission est alors de 55 minutes.

Le secret entourant la mise en service du Vautour en Israël est levé suite au convoi ARIELA 1,

au cours duquel sont livrés les derniers Vautour IIA et IIN. La veille de l'arrivée de ces appareils, les avions du Squadron 110 prennent part à la parade aérienne organisée pour le changement de commandant de l'aviation. Le lendemain du convoi ARIELA 1, le tout nouvel avion de combat de l'aviation israélienne est présenté aux attachés militaires lors de leur visite de la base de Khatsor. La présentation au public a lieu le 12 août 1958, jour de l'aviation. Daniel Shapira fait une démonstration des possibilités acrobatiques tandis que six autres Vautour volent en formation.

Second stage de formation sur Vautour

Le second stage de formation sur Vautour fait appel à six pilotes de Mystère³⁰. L'objectif est de doubler le nombre de pilotes réguliers du Squadron 110 qui doit atteindre 12. Deux pilotes du Squadron 119 participent aussi à ce stage³¹. Jonathan Shahar raconte : « J'étais si heureux au Squadron 101 et ne comprenais donc pas cette affectation, pourquoi moi ? Mais un ordre est un ordre et je me suis donc présenté à Ramat David. La réception au Squadron 110 fut un choc pour moi ; l'attitude différait totalement de mon expérience précédente à Khatsor ; une autre aviation. Le commandant du Squadron 110 (Ezekiel) Somekh nous accueillit et nous informa sur ce que nous allions faire.

La première surprise concernait les deux vols nocturnes par semaine ; à Khatsor, nous n'en faisons

26. Yoash Tsiddon et Shibi Brosh étaient à bord du IIB ; Jacob Agassi et Isaac Erez à bord du IIN.

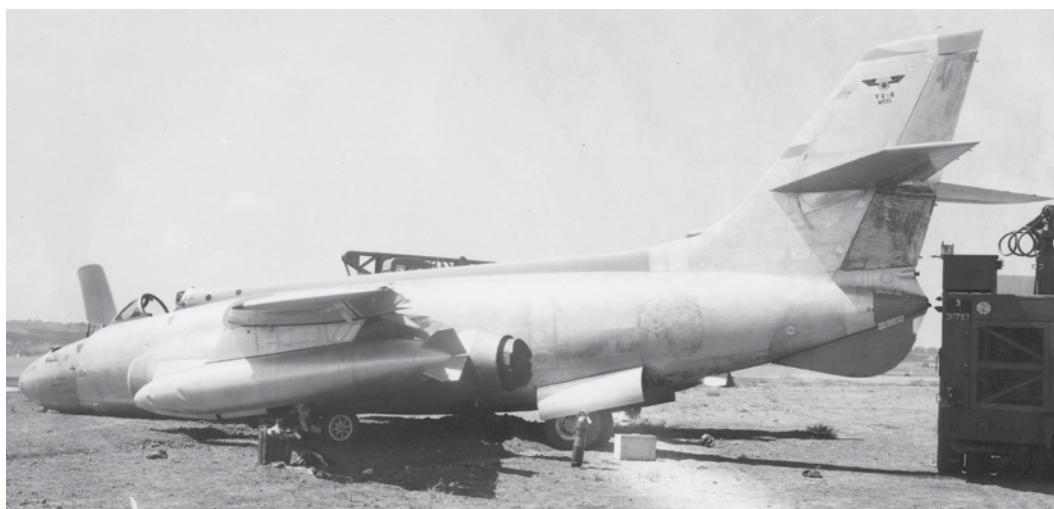
27. À l'époque, l'année de l'aviation israélienne débutait en avril et comprenait trois périodes d'entraînement : la 1^e d'avril à juillet, la 2^e d'août à novembre et la 3^e de décembre à mars. L'année étant divisée elle-même en semaines, la date de début de période différait d'une année à l'autre, selon le premier jour de la semaine.

28. Cet exercice débute au niveau de l'escadron pour se poursuivre au niveau d'un wing ou d'une base à la fin de la 2^e période puis concernant toute l'aviation israélienne une fois par an.

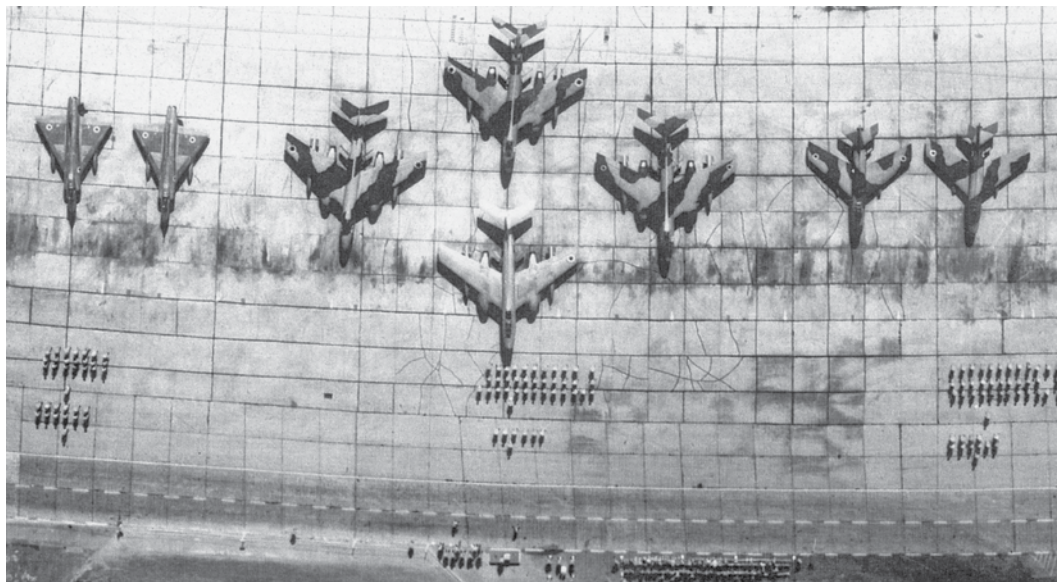
29. Il s'agit de raccourcir le plus possible l'escala de l'avion qui doit être réarmé, ravitaillé en carburant alors que l'équipage est remplacé ou qu'il se repose, prend connaissance de la mission suivante et revient vers son avion.

30. Maoz Poraz, Jonathan Shahar et Oded Marom du Squadron 101 à Khatsor ; Eli Bahat, Oded Einav et Moses Saar du Squadron 109 à Ramat David.

31. Adam Zivoni et Meir Livneh.



...et peu de temps après, cette fois sans ses marquages français.



Un Vautour IIB photographia la parade organisée pour le changement de commandement au Wing 1 en août 1963, lorsque Menakhem Bar passa ses fonctions à Ezekiel Somekh. Des Vautour IIA du Squadron 110 (avec un IIN non camouflé) voisinent avec des Mirage III du Squadron 117 (à g.) et des Mystère IV du Squadron 109 (à dr.).

Chapitre 3 Les Vautour dans la Guerre de l'Eau 1963-1967

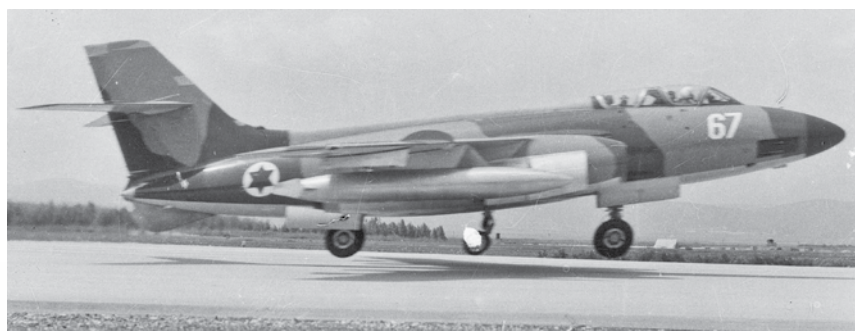
À l'été 1963, le Vautour demeurait le meilleur avion d'attaque à long rayon d'action de l'aviation israélienne ; cependant, les défenses antiaériennes ennemies s'étaient considérablement améliorées avec la mise en service du chasseur MiG-21 et des missiles SA-2. C'est donc à cette époque que l'aviation israélienne commença à réfléchir au remplacement du Vautour à partir de 1968 tandis que le Mirage fut modifié pour la reconnaissance ; sa mise en service devait intervenir aussi vite que possible afin de remplacer le Vautour IIB. Pendant ce temps-là, l'activité opérationnelle s'intensifia alors que les affrontements de la Guerre de l'Eau augmentèrent entre 1963 et 1967.

Standardisation des avions

Le Squadron 119 cessa ses missions de chasse de nuit le 7 juillet 1963. Les Vautour IIN furent donc transférés au Squadron 110 et l'ancien commandant du 119, Ovadia Nachman, succéda à Jacob Agassi à la tête du 110. Avant cela, Agassi signa un mémorandum concernant la standardisation des Vautour le 2 juillet : « Il y a plusieurs mois, lors d'une discussion avec le chef du Département Air, il avait été accepté que les Vautour N seraient mis

au standard, sauf en ce qui concernait la soute, avant leur transfert au Squadron 110. Au cours de cette même discussion, je fis mention du problème du viseur du Vautour N et le chef du Département Air m'assura que les avions seraient dotés du viseur Mark IVE. Or, les Vautour N ont effectivement été transférés au Squadron 110 sans ces viseurs. Les avions disposent d'un viseur qui peut être utilisé pour quelques types de missions d'attaque mais en aucun cas pour des exercices air-air.

Transfert du Vautour 4462 du Squadron 119 au Squadron 110 ; l'appareil est équipé de réservoirs de 1250 l et il va quitter Ramat David, seul le pilote étant présent pour ce vol.



Le Vautour IIN 67 « new look » au Squadron 110. Le 13 août 1963, AIR 2 suggéra de repeindre les IIN avec le même camouflage que les IIA. Le 67 fut certainement le tout premier à recevoir sa nouvelle livrée. Il est photographié ici au départ de Ramat David équipé de réservoirs de 1300 litres.

SNCASO Vautour IIN n° 329/4467 tel qu'il fut transféré du Squadron 119 au Squadron 110 en 1963.



Cela impactera sans aucun doute la planification des vols au sein de l'unité. Le changement de viseur (également valable pour le Vautour IIB) devrait être une priorité absolue car l'escadron fait face à d'autres problèmes à cause de cette absence de standardisation. »

T-4 Syrie

Le service de renseignement israélien sut que l'aviation syrienne venait de construire une nouvelle base aérienne à proximité de la station de pompage T-4, le long de l'ancien pipeline de l'Iraq Petroleum Company, reliant l'Irak à Tripoli en Syrie.

Le commandant du Flight A du squadron 110 Jonathan Shahaar, accompagné du navigateur Oded Erez à bord du Vautour 33 ainsi que Gideon Magen avec Alex Inbar sur le Vautour 31, décollèrent de Ramat David le 29 juillet 1963 pour localiser et photographier cette base. Il était prévu de survoler la Méditerranée en direction de Tripoli, de grimper jusqu'à 12 000 m et de longer le pipeline jusqu'à la localisation de la nouvelle base aérienne qui serait ensuite photographiée. Oded Erez se souvient : « Nous savions que les Syriens construisaient une nouvelle base aérienne près de Palmyre mais nous ne l'avions pas encore localisée. C'était dans

l'après-midi, le soleil était derrière nous et nous volions en toute sécurité à haute altitude ; pas de missile SA-2 encore et en cas d'interception, nous avions l'avantage de l'altitude et pouvions nous échapper avant que les MiG ne nous rattrapent. Nos cartes étaient affreuses, l'échelle trop grande et il était impossible d'y discerner les détails ; mais soudain, je vis quelque chose scintiller. Cela pouvait être n'importe quoi, la surface d'une route ou une source. Je prévins Jonathan et tandis que nous approchions, nous avons vu qu'il s'agissait bien d'une base aérienne, l'objet scintillant étant une piste juste enduite. Quelques jours plus tôt, il eut été très difficile de la repérer. Nous avons pris les photos comme convenu puis, étant sur place, nous sommes descendus à basse altitude pour regarder les vieux monuments de Palmyre. » Il était prévu que les deux avions se séparent après les prises de vues. L'ailier devait rentrer en Israël via les hauteurs du Golan, en photographiant d'autres objectifs. Le leader devait se diriger vers le nord et photographier la base aérienne d'Alep. Jonathan Shahaar raconte : « Nous nous sommes dirigés sur Alep et je fus étonné par ce que je vis. Nous avions l'habitude de vivre dans le désert et de le survoler mais le nord de la Syrie, vue depuis notre altitude, ressemblait beaucoup à l'Angleterre ou la France, avec beaucoup de rivières et de magnifiques prairies partout ; c'était merveilleux de survoler un tel paysage. »

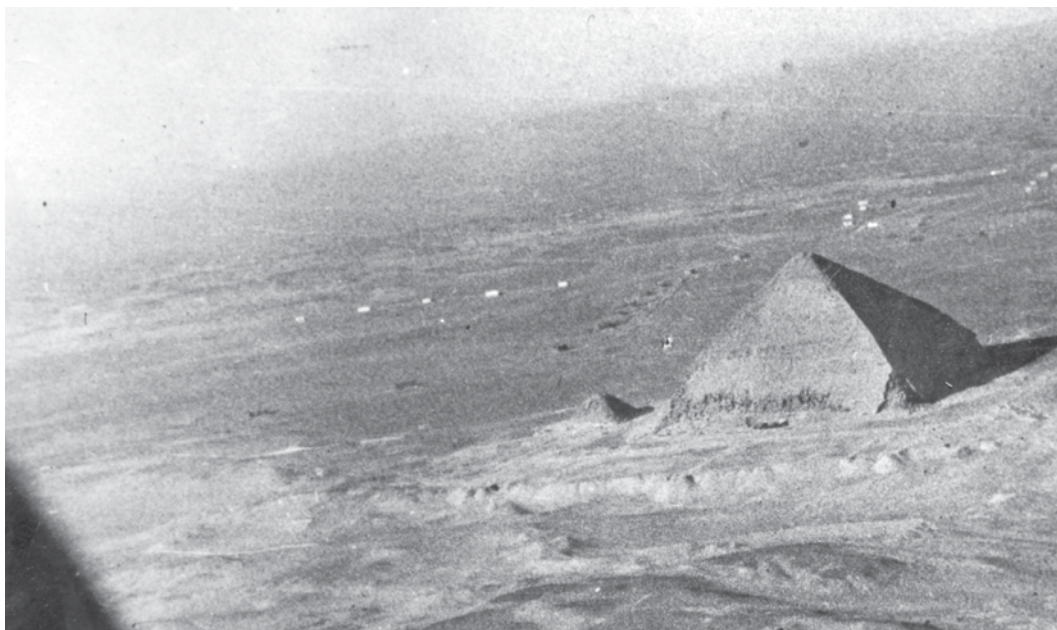
Du DRAC 25 au Cyrano

Comme on le sait, les Vautour IIN furent livrés au Squadron 110 toujours équipés du radar DRAC 25 mais maintenir deux systèmes en condition opérationnelle s'avéra plus difficile que prévu. Le 12 août 1963, AIR 3 nota que le rapport de disponibilité émis par le Squadron 110 ne faisait aucune mention des deux DRAC 25. Le commandant de l'unité, Ovadia Nachman, répondit à AIR 3 comme suit : « Il est impossible de conserver les deux radars DRAC 25 en condition opérationnelle à cause de l'absence de techniciens qualifiés et d'équipement adéquat. »

Un Vautour IIN camouflé survolant un camion de l'armée dans le désert du Negev. Les pilotes de Vautour maîtrisaient le vol à basse altitude afin de pouvoir pénétrer les défenses ennemies sans être repérés par les radars.



Une pyramide photographiée depuis le cockpit d'un Vautour lors de la mission du 18 octobre 1963.



SNCASO Vautour IIA n° 19/4312 servant au Squadron 110.
Baptisé TORNADO en 1967, il fut retiré du service en 1971.



Chapitre 4 La Guerre des Six Jours 1967

Il y avait presque dix ans que le Vautour était en service en Israël. Il n'équipait guère plus d'un escadron depuis 1963 et de 28 appareils d'origine, seuls 21 étaient encore en ligne à la fin de 1966. Le processus de remplacement du Vautour avait bien commencé mais aucun résultat n'avait encore été obtenu. Pendant ce temps-là, les affrontements de la Guerre de l'Eau se multipliaient mais l'état-major israélien ne prévoyait aucune guerre en 1967.

Le plan A incluait cinq missions pour les avions du Squadron 110 :

- les Missions 110/1 et 2 contre la base de Minya à H + 30 et H + 45 ;
- les Missions 110/3 et 4 contre la base de Louqsor à H + 30 et H + 45⁶¹ ;
- la Mission 110/5 ne mettant en œuvre qu'un seul Vautour Moshel pour aller photographier les bases égyptiennes dans le Sinaï de H + 55 à H + 90.

61. Pour l'aviation israélienne, Minya et Louqsor abritaient des bombardiers Il-28 et elles figuraient donc parmi les objectifs de premier ordre, au même titre que celles abritant des MiG-21.

Le Vautour 70 mis au standard

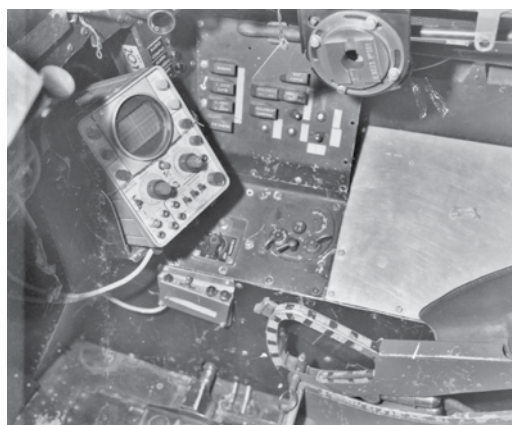
La mise au standard du Vautour 70 devint un réel problème après sa livraison au Squadron 110. Il en fut alors discuté lors d'une réunion organisée par AIR 2 le 27 février 1967, à laquelle assistèrent le commandant du Squadron 110 Levy Zur, le commandant de l'unité technique Nathan Segall et des représentants d'AIR 2, MAT 2 et MAT 8.

Il fallut rapidement accepter que le Vautour 70 ne pourrait jamais être mis au standard complet des autres appareils du Squadron 110. L'avion n'avait pas ses canons, avait un nez différent et ne pouvait emporter de réservoir dans la partie avant de la soute ; tout cela ne pouvait être changé. Les changements possibles consistaient à standardiser le cockpit du pilote, à remplacer le viseur CSF-95 par un Mark IVE, de peindre l'appareil avec un camouflage standard et d'évaluer les possibles configurations d'utilisation car à cause du centre de gravité, on ne pouvait simplement pas faire n'importe quoi. On suggéra alors d'utiliser le Vautour 70 pour des missions de reconnaissance, le remorquage de la cible Del Mar ou encore l'attaque de cibles maritimes avec le radar Combine.

Le plan Focus

L'opération FOCUS fut préparée par AIR 3 qui la publia le 16 mars 1967. Son objectif consistait essentiellement en l'acquisition de la supériorité aérienne par la destruction des pistes des bases aériennes ennemies ainsi que des appareils au sol. Quatre scénarios furent pensés :

- Plan A contre l'Égypte ;
- Plan B contre la Syrie ;
- Plan C contre l'Égypte, la Syrie ou l'Égypte, la Syrie et la Jordanie ;
- Plan C plus contre les pays ci-dessus plus l'Irak et le Liban.



Séance photo le 15 janvier 1967 ;
Isaac Golan photographia depuis
le cockpit arrière du Vautour 61 et
Shlomo Keren pilotait le 4309.

Le cockpit du Vautour 70 n'était
pas standard ; la poignée du siège
éjectable se trouve à la droite du
siège.

Le Squadron 110 à la fin de la Guerre des Six Jours ; debout, de g. à dr. : Herzle Bodinger, Shabty BenShoah, Ran Goren, Uri Margalith, Uri Talmor, Menakhem Eini, Jacob Rafaeli, Oded Erez, Beni Zohar, Achikar Eyal, Yoash Tsiddon, Adam Zivoni, Ovadia Nachman, Levy Zur et Zeev Tavor ; assis sur le fuselage et l'aile, de g. à dr. : Daniel Elan, Absalom Friedman, Gideon Magen, Micha Gil, Michael Dvir, Moses Saar, Jacob Gal, Elhanan Raz et Ran Tsur ; debout sur le fuselage et l'aile, de g. à dr. : Giora Goren, Jacob Tal, Simon Zimon and Isaac Nir.



SNCASO Vautour IIA codé « 109 », tel qu'il servait au Squadron 110, juste après la Guerre des Six Jours.



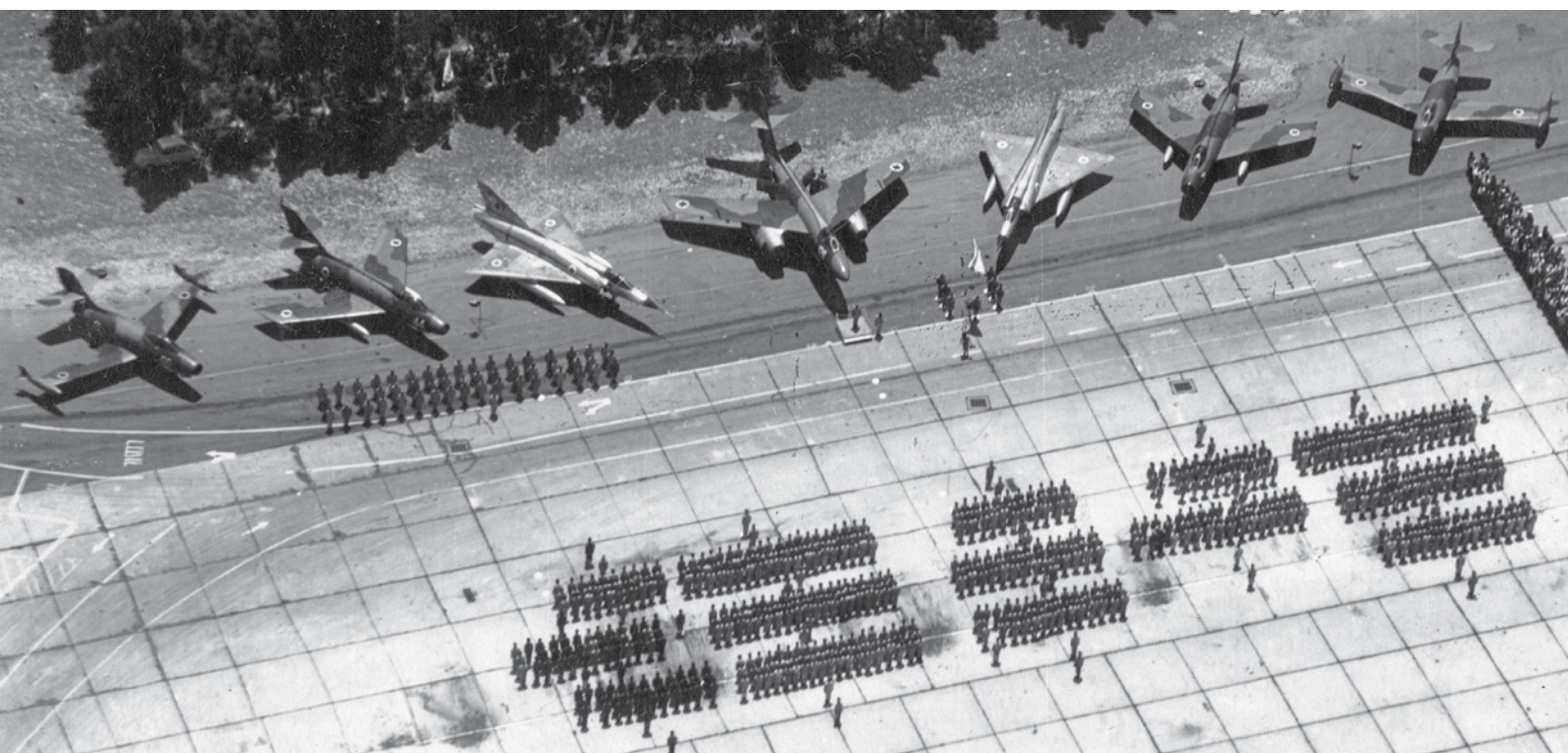
Chapitre 5 Attrition et retrait 1967-1971

La guerre de juin 1967 (dite des Six Jours) changea radicalement la situation stratégique au Proche Orient. Israël n'allait pas disparaître de sitôt et l'aspiration arabe d'éliminer les conséquences de la guerre de 1948 devait pour le moins être revue.

Le gouvernement israélien prépara un plan offrant la remise des territoires occupés contre la paix. Les États-Unis soutinrent Israël suite à l'action égyptienne de juin 1967 qui provoquait la décision américaine de 1957 de garantir

la liberté de navigation dans les détroits de Tiran ; suite à cette garantie, Israël avait rendu le Sinaï en 1957. Les actions égyptiennes de 1967 entraînèrent une radicalisation de la politique israélienne : le Sinaï ne serait rendu qu'en échange d'un accord de paix. De plus, suite à la guerre de 1967, les États-Unis ne pouvaient non seulement plus répéter l'accord de 1957 mais ils devaient également aider Israël à s'armer.

Parade lors de la passation de commandement du Wing 1 à Ramat David le 30 juin 1967 ; Ezekiel Somekh transmet son commandement à Jacob Agassi. On voit le Vautour 26 (codé 126) au centre flanqué de deux Shahak du Squadron 117, deux Mystère du Squadron 109 et deux Ouragan du Squadron 107. À partir de décembre 1967, la composition du Wing 1 changea, le Squadron 109 passant sur Ahit (Skyhawk). En novembre 1969, le Squadron 69 vint s'y ajouter avec ses Kurnass (Phantom). Le passage sur matériel américain s'accéléra après la Guerre des Six Jours à cause de la politique égyptienne qui remettait en cause les engagements américains. Israël fut ainsi soutenu par les États-Unis tandis que l'Égypte le fut par l'URSS.





Les essais pratiques du 21 mai au 15 septembre 1968 concernèrent en fait deux types de pods : celui avec les engins de 2,75 pouces et l'autre emportant 4 roquettes de 5 pouces.

L'étape suivante de l'américanisation de la charge offensive des Vautour consistait en la certification des bombes. AIR 2 ordonna le 2 juillet 1969 de texter une configuration avec des bombes Mark 82, toujours sur le Vautour 62, ce en deux phases distinctes : exploration du domaine de vol avec bombes installées sous les ailes et définition des paramètres de lancement.

BOXER

L'intérêt de l'aviation israélienne commença à passer de la Jordanie à l'Égypte tandis que des affrontements avec la Syrie se poursuivaient. L'opération BOXER, entreprise du 20 au 28 juillet 1969, avait pour objectif de réduire l'agressivité égyptienne le long du Canal de Suez grâce à une activité aérienne israélienne renforcée. Les avions du Squadron 110 effectuèrent 58 sorties, la plupart

d'attaque mais aussi quelques missions Yabelet. Les Vautour bombardèrent des ponts, des camps militaires, des fortifications et le canal d'eau douce situé à l'ouest du Canal de Suez. BOXER eut l'effet désiré mais l'accalmie fut temporaire.

Kurnass

Les quatre premiers F-4 Phantom arrivèrent en Israël le 5 septembre 1969 mais le nouvel avion d'attaque lourd d'Israël ne remplaça pas le Vautour. L'aviation israélienne voulait en effet porter le nombre de ses avions de combat de 200 à 400 et les 50 F-4 devaient ainsi équiper deux nouvelles unités tandis que les Vautour resteraient en service aussi longtemps que possible.

Le même jour, le Squadron 110 attaqua des objectifs palestiniens au Liban et les Vautour attaquèrent pendant presque une année (de septembre 1969 à août 1970) des objectifs répartis dans quatre pays : l'Égypte, la Jordanie, le Liban et la Syrie.

L'effet de BOXER ne dura qu'un temps et en septembre 1969, l'Égypte reprit ses opérations. Afin

Parade lors du changement de commandant au Squadron 110, Jacob Terner laissant la place à Moti Yeshurun. Le commandant du Flight A Herzle Bodinger fait face à la parade. Les navigants sont, de g. à dr. : Dani Haloutz, Abraham Vilan, Isaac Gat, Ami Alkaly, Daniel Wittmann, Moses Goldwasser, Haggai Tamir, Abraham Rodan, Jacob Shmueli et Eli Tovel.



Deux cadets brevetés de la promotion 58, Ariel Cohen et Joel Feldshuh, furent affectés au Squadron 110 au début de la troisième période de 1969 et pilotèrent le Vautour en solo au printemps. À l'époque, le style de marquage de victoire sur le Vautour 17 avait changé.