

Israeli Aircraft In detail

strana 2

Na počátku třicátých let, s přibývajícím počtem židovských imigrantů z Evropy do Palestiny, přišlo do země také několik osadníků z Německa a z Polska s leteckými zkušenostmi. Přinášeli si znalosti a zkušenosti nejen z motorového i bezmotorového létání ale technické znalosti. V březnu roku 1933 založili pod vedením Yisraela Shocheta a Tzvi Nadava první aeroklub v Palestině, který nazvali Flying Camel Club, později přejmenovaný na Israel Aero club. V dubnu 1935 zahájili první plachtařské kurzy na hoře Carmel nad přístavem Haifa. Během let 1937-39 byly zakoupeny další dva polské větroně, Čajka a Wrona (zachovala se ve sbírkách muzea). V období 1937-39 probíhaly významné kurzy v lokalitě Givat Hamoreh, nedaleko Kfar Yeladimu v údolí Jezreel. Mnoha nadšencům se tak dostalo základů bezmotorového létání.

Letoun De Havilland DH.89A Dragon Rapide byl hlavním typem v inventáři Avironu (Palestine Aviation Co. Ltd.), první letecké společnosti provozující osobní dopravu ve Svaté Zemi. Společnost byla vlastněna židovskými subjekty a měla utajené kontakty s Haganou (Obranou), t.j. ilegální židovskou vojenskou organizací, sloužící na obranu Židů do vyhlášení nezávislého státu Izrael. Jeden de Havilland DH.89A byl získán Sherut Avirem (tajná letecká složka Hagany) v listopadu roku 1947. Společnost Palestine Airways oficiálně používala letoun pod místní palestinskou registrací VQ-PAC (ex-G-AFEN, 21. dubna 1947 předán Haganě, přeregistrován na již izraelskou registraci 4X-ACN, registrace zrušena 10. ledna 1950). Společnost Aviron využívala stroj registrovaný VQ-PAR (ex-RAF Dominie, s/n NR718, v květnu 1948 předán Haganě, 9. března 1953 jej převzala nově založená místní letecká společnost Arkia pod registrací 4X-ACU, registrace zrušena 18. prosince 1957). Další Rapidy byly získány v roce 1948 a sloužily jako bombardéry během války za nezávislost. Vystavený stroj byl po řadu let létajícím účastníkem všech místních airshow v Hatzerimu, obvykle pilotovaný ředitelem muzea brigádním generálem (v záj.) Ya'acovem Ternerem. Nicméně, pouštní klimatické podmínky s obvykle extrémně vysokými teplotami a suchým podnebím vážně a nenapravitelně narušily dřevěnou konstrukci stroje. Po pečlivé prohlídce nakonec došlo k nelehkému rozhodnutí krásný letoun navždy uzemnit.

strana 3

Boeing Stearman PT-17 Kaydet se koncem čtyřicátých let stal hlavním typem elementárního a základního leteckého výcviku. Během své služby byl piloty velmi oblíben. Kaydet byl v inventáři (147.) cvičné letky, tehdy pod vedením známého Meira Schefera (původně Mikuláš Fišer z Československa). Letoun byl vyřazen v polovině padesátých let. Perfektně renovanovaný stroj je stále v letuschopném stavu a účastní se všech letových ukázek, opět pilotovaný ředitelem muzea a současným starostou nedaleké Berševy Ya'acovem Ternerem.

strany 4 a 5

Jeden z prvních Piperů Super Cub, které sloužily během války za nezávislost. Pipery byly získány jako dar ze Spojených států v prvních letech existence izraelského letectva a sloužily pro přímou leteckou podporu včetně bombardování. Původně letci vyhazovali pumy a granáty ručně z otevřených (resp. vysazených) dveří a později byly stroje vybaveny nouzovými závěsníky pod křídly. Izraelské letectvo disponovalo v roce 1948 dvaceti dvoumístnými Pipery PA-11-90 Cuby, které dorazily v září t.r. ze Spojených států jako lodní náklad. Pravděpodobně se jednalo o nově vyrobené letouny. První stroje byly registrovány sériovými čísly 50-A až 69-A ("A" ve skutečnosti znamená hebrejské písmeno "Alef") a později byly přeznačeny 0401-0420. Pipery později dostaly důležitou roli v rámci leteckého výcvikového programu.

První letouny Piper Cub ve výzbroji izraelského letectva byly původně L-4 (Model J-3) z inventáře US Army. Cub se vyznačoval nezakrytými hlavami vrtáčů vyčnívajících z krytu motoru. Současné Cuby jsou model PA-18A Piper Super Cub. Izraelské letectvo operuje se dvěma variantami; novější modifikovaná verze je vybavená indikátorem upozorňujícím nezkušeného pilotního žáka na nebezpečí pádové rychlosti. Další úpravy izraelských Cubů: větší, hranatá zadní okna kabiny, upravený palivový systém, neumožňující let na zádech (manuál výslovně zakazuje akrobacii). Po válce za nezávislost obdrželo izraelské letectvo model PA-11 a později bylo ještě získáno 150 strojů PA-18 ze Spojených států pro plnění spojovacích úkolů, průzkum a evakuaci raněných (medevac - medical evacuation). V současné době všechny Pipery Cub slouží v letecké škole a několik jich používají velitelé leteckých základů pro osobní dopravu. Piper PA-18 Super Cub je dosud ve službě pro elementární výcvik v letecké škole. Pomalý, na pilotáž nenáročný letoun poskytuje mnoha budoucím pi-

lotům první letecké zkušenosti.

strana 6

Také unikátní amfibie Republic RC-3 Seabee sloužila v Sherut Aviru. Byla získána ("mobilizována") od místního soukromného majitele pana Tzopecka a posléze sloužila jako spojovací stroj u 101. letky. 15. května 1948 byla zničena na zemi během náletu. Soudobé fotografie z doby služby u Sherut Avir v roce 1948 ukazují stroj jak s instalovanými tak i demontovanými stabilizačními plováky pod křídly.

Prototyp letounu Pilatus PC-6/B1 Turbo Porter byl zakoupen pro izraelské letectvo v roce 1963. Druhý exemplář (pravděpodobně výrobního čísla 729) tohoto výjimečného letounu kategorie STOL (s krátkým startem a přistáním) byl zakoupen v roce 1968 poté, co první stroj havaroval. Letoun byl vyřazen ze služby před několika lety a byl předán do sbírek leteckého muzea. Původnějším jeden ze strojů sloužil tehdejšímu ministerskému předsedovi Davidu Ben Gurionovi pro osobní dopravu z jeho domu v kibucu do úřadu vlády v Jeruzalémě.

strana 7

Dvumotorová verze letounu Do-27, Dornier Do-28B-1. Šest strojů bylo zařazeno do inventáře v roce 1971 a postupně nahrazovalo Dornier Do-27. Lehký víceúčelový letoun kategorie STOL byl v izraelském letectvu velmi ceněný pro své letové vlastnosti. Při jedné slavné příležitosti Do-28 zabránil teroristěmu pokusu o infiltraci do Izraele. Podle pramenů spatřil hlídající pilot gumový člun Zodiac s ozbrojenými muži na opuštěné části izraelského pobřeží. Protože Dornier nebyl ozbrojen, pilot držel muže na zemi opakovanými nálety v takřka nulové výšce a zoufale volal o pomoc. Zakrátko zug (pár) zalarmovaných bitevních vrtulníků Cobra (AH-1) ukončil teroristickou operaci ještě dříve, než začala. Od té doby byly Válcery údajně vyzbrojeny kulometem.

strana 8

Lehký víceúčelový letoun Dornier Do-27 kategorie STOL sloužil v izraelském letectvu takřka třicet let. Plnil spojovací, pozorovací a dopravní úkoly spolu s celou řadou dalších úkolů. V muzeu vystavené stroje Do-27 byly využívány leteckou školou domovem taktéž na Hatzerimu. Valná část strojů byla posléze prodána soukromníkům do Spojených států v kategorii Experimental. Mezi stroji zaznamenanými ve Spojených státech jsou exempláře výrobních čísel: 211 (nesoucí původně evidenční číslo izraelského letectva 58), 515 (ex-61), 397 (ex-41), 141 (ex-157), 664 (?), 103 (ex-56), 103 (ex-56), 475 (?), 147 (ex-57), 391 (ex-59), 489 (?), 453 (ex-60) a 375 (ex-61).

strana 9

Dva letouny Britten Norman BN-2A Islander byly darovány do inventáře izraelského letectva koncem roku 1973, kde poté sloužily jako lehké transportní a pro navigační výcvik. Vystavený exemplář byl vyřazen z inventáře izraelského letectva v roce 1982.

strana 10

Nord N.2501 Noratlas byl zařazen do výzbroje izraelského letectva koncem roku 1955 a po dlouhou dobu zabezpečoval všechny transportní úkoly. 24 strojů bylo v průběhu několika let zakoupeno ve Francii a v Německu, zůstalo ve službě do roku 1976 a s úspěchem se zúčastnilo třech válek.

strana 11

Cessna U206 Super Skywagon byla hlavním typem pro plnění úkolů lehkého transportu v izraelském letectvu po mnoho let. Obvykle byla vybavena dodatečným rozměrným zavazadlovým prostorem připevněným pod trupem (není na tomto stroji). Jedním z nejdůležitějších úkolů byl rychlý transport stíhacích pilotů z malých ploch nedaleko měst a osad na letecké základny v případě mimořádných poplachů.

strana 12

Známý veterán Avenger z 2. světové války byl údajně zakoupen pro hašení nebezpečných požárů, častých v letních měsících v Izraeli. Později muzeum získalo nejméně dva exempláře. Jeden z nich byl nedávno důkladně rekonstruován do původního stavu z období 2. světové války (dvě spodní fotografie). Za povšimnutí stojí rozměrný nákladový prostor v místě původní pumovnice a pozice radisty/střelce dobře viditelný zvláště na zbývajícím nerestaurovaném stroji (není součástí oficiální expozice).

strana 13

Legendární Douglas DC-3/C-47 Dakota slouží nepřetržitě v izraelském letectvu od svého zařazení do výzbroje v roce 1948 do současnosti a dosud se vážně neuvažuje o její náhradě. Během války za nezávislost Dakoty sloužily jako bombardéry. Bomby se vozily v nákladovém prostoru, kutářely se po podlaze a ručně se vyhazovaly ze dveří. Šestnáct C-47 bylo nasazeno během Sinajské kampaně v roce 1956 (Operace "Kadesh") pro shoz parade-

santního výsadku nad sinajským průsmykem Mittla hluboko v týlu nepřítele - jediném oficiálně známém bojovém seskoku v izraelské historii. Při této památné operaci byl shozen prapor elitních izraelských výsadků pod velením legendárního starého válečníka Rafula Eitana, pozdějšího náčelníka generálního štábu izraelské armády. Vedoucí Dakota ve formaci byla pilotována paní Yael Rom (Finkelstein), první a jedinou ženou v izraelském letectvu, která se podílela na tak nebezpečné operaci. Ta skončila svou vojenskou kariéru s 1800 hodinami operačních letů.

strana 14

Ve Válce za nezávislost a v Sinajské kampani v roce 1956 North American AT-6 Harvard sloužil jako „Šturmovik“ pro přímou leteckou podporu, vyzbrojený kulomety a lehkými pumami na závěsnících pod křídly.

strana 15

AT-6 Harvard byl standardním typem izraelského letectva padesátých let pro pokračovací výcvik. Sloužil ve velkých počtech pro přeškolení výcvik na tehdejší stíhací letouny první linie. Letecké muzeum stále disponuje překvapujícím množstvím těchto strojů (zobrazené stroje nejsou součástí oficiální expozice).

strana 16

V Československu vyrobená stíhací Avia S-199 (verze Messerschmittu Bf 109G s motorem Junkers Jumo engine) byla prvním skutečným stíhacím typem izraelského letectva. Dvacet čtyř strojů bylo zařazeno do výzbroje (jeden byl ztracen během transportu). První čtyři poprvé zasáhly do bojů 29. května 1948. Jeden z „Mezků“ pčí této historické misi byl pilotován veteránem RAF z 2. světové války Ezerem Weizmanem, současným prezidentem Státu Izrael. Jediný skutečný bojový typ izraelského letectva na začátku války sloužil pro vybojování vzdušné převahy a při útocích na pozemní cíle, jeho účinnost však byla sporná a byl velmi náročný na pilotáž. Všechny stíhací Avie byly během války v inventáři 101. "První stíhací" letky.

Izraelští piloti dokázali sestřelit šest nepřátelských letadel, včetně dvou egyptských Spitfirů ale S-199 trpěla vysokou poruchovostí a poslední zbylé stroje byly s úlevou vyřazeny v květnu 1949.

strana 17

Spitfire ze stavu 101. letky. Supermarine Spitfire byl izraelský stíhací letoun první linie v letech 1948 - 1953. Zhruba 90 jich bylo získáno z Československa a Itálie, většinou se jednalo o verzi Mk IX s křídlem typu C nebo E a s motorem Merlin 66. Spitfire číslo 26 byl původně vystaven před bránou letecké základny Hatzor. Nedávno byl perfektně restaurován v markingu stroje, se kterým přelétl legendární zalétávací pilot Dany Shapira z československých Kunovic během operace "Velvet". Další pohled na Spitfire Mk IX číslo 26 (20-11). Za zmínku stojí pozdější větší, špičatá směrovka. Letoun pochází z první dodávky československých Spitfirů. Spitfire LF Mk IXE se křídlem typu E se zkráceným rozpětím a podvěšenými neřízenými raketami. V lednu roku 1949 izraelské Spitfiry sestřelily pět britských Spitfirů, které během průzkumné mise pronikly do izraelského vzdušného prostoru.

strana 18

V roce 1953, po dodávce 25 strojů ze Švédska, převzal North American P-51D Mustang roli stíhacího letounu první linie v izraelském letectvu. První čtyři izraelské Mustangy však byly propašovány ze Spojených států v roce 1948 a v omezené míře zasáhly do Války za nezávislost. Další Mustangy byly zakoupeny v Itálii v roce 1955. Dvě letky Mustangů (kolem 29 letadel) byly připraveny na začátku Sinajské kampaně v roce 1956 a byly použity k přímé letecké podpoře. Na fotografii (číslo 53) je jeden z Mustangů 101. letky v barvách z počátku padesátých let.

P-51D Mustang v modro-hnědé kamufláži, se kterou sloužil v padesátých letech. Po Sinajské kampani byly zbylé Mustangy předány 105. letce (OTU) a v roce 1960 vyřazeny z inventáře.

strana 19

Hlavní a nejslavnější bojovou misí izraelských Mustangů bylo "Stíhání drátů" - operace zaměřená na přerušení polních komunikací egyptské armády před zahájením operací Sinajské kampaně. Protože speciálně upravené háky na lanech selhaly, piloti trhali dráty v nulové výšce křídly a vrutlemi strojů. Jedním z nich byl i populární Cheeta Cohen, který nedávno ukončil svou pestrou leteckou kariéru jako kapitán Boeingu 747 společnosti El Al a ujal se svého poslaneckého mandátu v Knesetu (Parlamentu).

strany 20 až 23

Gloster Meteor byl první proudovou stíhačkou, která vstoupila do služby v izraelském letectvu. Jedenáct stíhacích Meteorů F.8 bylo zakoupeno ve Velké Británii v roce 1953. Původně standardní model RAF byl později modifikován pro bitevní úkoly instalací závěsníků pro osm neřízených raket pod křídly. V letech 1954-55 sedm průzkumných Meteorů FR.9 doplnilo stavy nákupem ve Velké Británii. V září 1955 dva Meteory zachytily čtyři egyptské Vampiry na vlastním území a dva z nich sestřelily. Příkladně devět dvoumístných strojů Meteor T.7 bylo získáno z Velké Británie a Belgie a posléze modifikováno na model Meteor "T 7.5" či T.8 (verzáčkami). Neobvyklé označení zdůrazňovalo spojení trupů T.7 s ocasní částí F.8. Nakonec ještě šest nočních stíhacích Meteorů NF.13 nastoupilo do služby v období 1956-58, a nahradilo Mosquita NF Mk.30. Meteory NF.13 byly vybaveny radarem AI Mk 10 a plnily noční stíhací úkoly. Jediným sestřelem NF.13 byl egyptský Iliušin Il-14 dopravující vysoké štábní důstojníky zpět do Káhiry z porad na nejvyšší úrovni v Damašku těsně před zahájením Sinajské kampaně.

strany 24 a 25

Proudový De Havilland Vampire FB.6(?) zde reprezentuje stroje protivníka, se kterými se střetli izraelské piloti před a v průběhu Sinajské kampaně v roce 1956.

strana 26

Vystavené Vampiry jsou v barvách libanonského a švýcarského letectva.

strana 27

Cvičný proudový Potez/Fouga Magister slouží po více než třicet let pro základní letecký výcvik. Prvních padesát Magisterů vyrobených v Izraeli společností IAI vstoupilo do služby od července 1960. Další stroje stejného typu byly později koupeny ve Francii a Spolkové republice Německo. Během Šestidenní války letouny podnikaly nebezpečné úkoly přímé letecké podpory vyzbrojení lehkými pumami a raketami.

Fouga Magister ve speciální modro-bílé barevné úpravě použité akrobatickým týmem izraelského letectva. Množství Magistrů je nyní uloženo v leteckém muzeu na základně Hatzetim a očekává se eventuálně rozhodnutí o jejich náhradě novým typem proudového cvičného letounu.

strany 28 a 29

Stíhací Huntery Královského Jordánského letectva byly velmi vysoko hodnocenými protivníky v leteckých soubojích před a během Šestidenní války. Hunter, jakkoli zastaralý a pomalý, byl nejlepším protivníkem mnohem modernější Mirage. Izraelští veteráni dodnes vyzdvihují vynikající obratnost Hunterů a také vysokou profesionální úroveň a motivaci jordánských pilotů. Původní muzejní exemplář Hunteru byl získán v Chile, jak je patrné z výsostného označení čísla 747.

strany 30 a 31

Dassault MD.450 Ouragan jako první typ zahájil "Francouzské Období" izraelského letectva, předcházejíc mnohem modernější stroje. Jednoduchý proudový stíhací letoun záhy přešel do role bitevníka, ve které se výborně osvědčil. Prvních 24 Ouraganů dorazilo do Izraele v říjnu-listopadu roku 1955 a po krátkou dobu sloužilo - než přišly modernější Mystery IVA - jako stíhací letoun. Z této doby pochází namalovaná "žraločí tlama" na přední. Ouragany podnikaly nejúspěšnější útoky na egyptské, jordánské a syrské základny v prvních hodinách Šestidenní války a zničily mnoho protivníkových letounů na zemi. Při jedné příležitosti Ouragan sestřelil egyptský MiG-21. Celkem 75 Ouraganů sloužilo jako výzbroj dvou letek. Ouragany na fotografiích jsou v různých barevných úpravách ilustrujících postupné etapy služby letounu: Sinajská kampaň z roku 1956 a kamufláž z období služby OTU (pokračovací výcvik) koncem šedesátých let a novější kamuflážní schéma zavádné od počátku sedmdesátých let. Číslo 113 reprezentuje povrchovou úpravu strojů, účastních se Šestidenní války. Ouragany byly vyřazeny v lednu roku 1973, po 17 letech nepřetržité služby.

strana 32

Z nástupem proudových letounů Dassault Mystere IVA v roce 1956 dostalo izraelské letectvo poprvé ve své historii stíhací letoun přinejmenším rovnocenný typům ve výzbroji nepřítele - v tomto případě MiGu 15. Během Sinajské kampaně v roce 1956 izraelské piloti s novými Mystery dokázali sestřelit sedm protivníkových letadel. Nejméně 64 strojů Mystere IVA bylo získáno z Francie a tvořilo výzbroj dvou letek. Během Šestidenní války v roce 1967 Mystere již plnil bojové úkoly na podporu pozemních bojů a přímé letecké podpory ale piloti obstarožních letounů ještě dokázali sestřelit tři nepřátelské stíhací letouny. Koncem šedesátých let byly Mystery zařazeny k OTU a začátkem roku 1971 byly vyřazeny. 101. letka je vyřadila z výzbroje koncem roku 1961 a nahradila je supersonickými stíhacími letouny Mirage IIICJ.

strana 33

Dassault Super Mystere B.2 byl první nadzvukový stíhací letoun izraelského letectva, u kterého sloužil jako stíhací letoun v období 1959-1962. První dodávka 24 Super Mystere proběhla v letech 1958-59 a všechny stroje převzala 105. letka. Po příchodu Mirage IIICJ v roce 1962 Super Mystery byly postupně přeřazovány k bitevním úkolům. Dodatečná dodávka dvanácti strojů proběhla v roce 1963 a opět do inventáře jedné letky. Super Mystere se jako bitevní stroj osvědčil hlavně v Šestidenní válce. V jednom ze soubojů zastarávající Super Mystery sestřelily dva MiGy 21 - pozoruhodný úspěch pro francouzské stroje a jejich izraelské piloty. Největší slabinou Super Mystere byl proudový motor SNECMA Atar 101G. Ve snaze prodloužit aktivní službu letounu a zlepšit jeho výkony při bitevních útocích se do zbývajících 26 Super Mystereů instalovaly motory Pratt & Whitney J52-P-8A (stejně jako u typu A-4 Skyhawk). Práce probíhaly u společnosti Israel Aircraft Industries v období 1969 - 1972. Vyobrazený je "přemotorovaný" Super Mystere s charakteristickou prodlouženou částí odtokové trysky motoru. Modifikovaný Super Mystere, přejmenovaný na Sa'ar (Bouře), měl navíc instalované dva další závěsné body pod křídly pro dodatečné pumy nebo rakety, neboť nový motor vyžadoval vyšší nosnost a také delší dolet. Letoun byl nakonec vyřazen z výzbroje v roce 1975. Jeho nový uživatel honduraské letectvo (FAH) provozuje 11 modifikovaných původně izraelských strojů Dassault Super Mystere B.2 (Sa'ar). Ty byly dodatečně upravovány v roce 1998 po dvou letech ztrávených v hangárech.

strana 34

Sud Aviation SO.4050 Vautour II poskytoval izraelskému letectvu vynikající služby, zvláště pak v Šestidenní válce, kdy se vyznamenal jako jediný typ ve

výzbroji, schopný zasáhnout vzdálené arabské letecké základny. Celkem osmnáct stíhacích bombardérů Vautour IIA bylo získáno koncem roku 1957. Ukázalo se, že jsou schopné unést pozoruhodný náklad zbraní. Izraelské letectvo používalo také dvoumístný průzkumný Vautour IIBR s prosklenou předovou částí, ve které se nacházelo pracoviště navigátora. Tři byly získány v roce 1960 a čtvrtý o několik let později jako náhrada na ztracený. Na fotografii je Vautour IIA číslo 09 pojmenovaný "HaMashchit" (Ničitel), a Vautour IIB číslo 33 (původní francouzské sériové číslo B 624) pojmenovaný "Ha'Ach HaGadol" (Velký Bratr), který byl později modifikován na průzkumnou verzi BR.

strana 35

Spolu s Vautourem IIA izraelské letectvo si v roce 1957 také pořídilo sedm dvoumístných nočních stíhacích Vautourů IIN, vybavených radarem. Ty byly původně zařazeny do výzbroje 119. noční stíhací letky, kde sloužily současně se zmiňovanými Meteory NF.13. V roce 1963, poté, co Mirage IIICJ dosáhly plné bojové pohotovosti, byly Vautoury IIN převedeny do inventáře 110. bombardovací letky. Se 110. letkou Vautoury IIN pilně pracovaly jako dálkové stíhací bombardéry v Šestidenní a Vyčerpávací válce (1968-70). Na zadním sedadle však nyní seděl místo radarového operátora navigátor. Na fotografii je osmý dodaný Vautour IIN, exotické číslo 70 "Fantomas" modifikovaný s prodlouženým špičatým radarem. Letoun byl dodán z Francie Dany Shapirou 21. prosince 1966 a byl vyvaven pro vedení radioelektronického boje. Všechny zbylé Vautoury byly vyřazeny ze služby na počátku roku 1972.

strana

S nástupem Mirage IIICJ v roce 1962 vstoupilo izraelské letectvo do dvoumístné éry, s k boji připravenými nejmodernějšími stíhacími letouny své doby. Celkem 72 jednomístných stíhacích strojů Mirage

IIICJ bylo zakoupeno ve Francii a dodáno do roku 1964. První z nich dostala slavná 101. "První Stíhací" letka na základně Hatzor. Dvě další letky vyzbrojené novým typem byly 117. "První Proudová" letka na severní základně Ramat David a 119. "Netopyři" letka na Tel Nofu. Legendární Mirage IIICJ byla vynikajícím bojovníkem, pyšnicím se největším počtem leteckých vítězství ze všech nadzvukových stíhacích letounů. Vyobrazený stroj je slavné číslo 59 "Eso Es" od 101. "První Stíhací" letky se třinácti sestřelenými egyptskými a syrskými letadly na kontě, jak je patrné ze symbolů vítězství na přídě. Po Šestidenní válce Mirage dostaly zeleno-hnědo-pískovou kamufláž, což dokládá Mirage číslo 111 (původně číslo 11) z inventáře 117. "První Proudové" letky. Mirage číslo 11 pilotovaná nejspěšnějším izraelským stíhacím pilotem Giorou Epsteinem sestřelila egyptský vrtulník Mi-8 nad Suezským průplavem nedaleko Deversioru 18. října 1973 během Války Jom Kipur. Na počátku sedmdesátých let všechny zbývající Mirage dostaly výkonější motory Atar 9C místo původních Atar 9B.

Krátce po Šestidenní válce Francie uvalila embargo na export veškerého vojenského materiálu do Izraele, a tak se musel řešit naléhavý úkol náhrady ztrát po válce. Řešení se našlo v podobě Neshery, domácí varianty Francouzské Mirage 5, která byla vyvinuta speciálně na základě izraelských zkušeností se stíhačkou Mirage IIICJ. Výrobní výkresy pro Mirage a motor Atar 9C byly "získány" ve Švýcarsku s vydatnou pomocí izraelské zpravodajské služby. Takřka všechny izraelské Neshery byly později prodány Argentíně, kde se významně podílely na útocích proti lodím britského královského námořnictva během války o Falklandské ostrovy v roce 1982. Na zobrazeném Nesheru číslo 501 je oproti původní stíhačce Mirage IIICJ snadno rozeznatelný delší, štíhlejší radom, kupředu posunutý vstupní tvory motoru a odlišný tvar výstupní trysky motoru.

36