

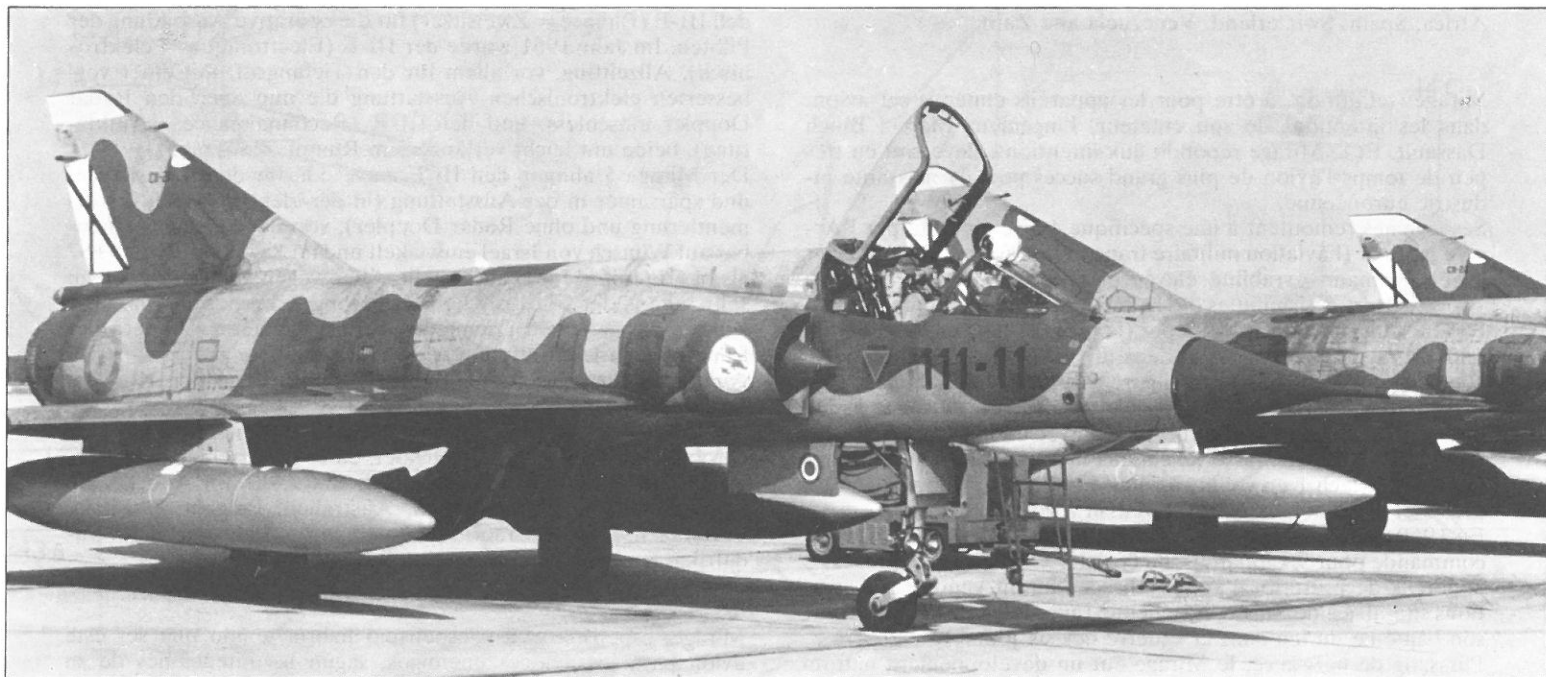
MIRAGE III E

KIT N. 4030



MADE IN ITALY

1/48th Scale - Echelle 1/48 ème



Mirage, miraggio: tale avrebbe dovuto essere per i velivoli nemici questo aereo, nella intenzione del suo creatore, l'ingegnere Marcel Bloch Dassault. E il Mirage corrispose alle intenzioni, diventando in breve tempo l'aereo di maggior successo per la nascente industria europea.

Le sue origini risalgono a una specifica emessa nel 1952 dall'Armée de l'Air (l'aviazione militare francese), per un caccia leggero con elevata manovrabilità e capacità di salire a 18000 metri entro 3 minuti dall'inizio della corsa di decollo.

La Dassault propose un delta puro (il primo in Europa), l'MD.550 «Mirage I», propulso da due turbogetti Armstrong Siddeley Viper, e un motore razzo ausiliario SEPR 66, che iniziò i voli il 25 giugno 1955; esso fu seguito da un Mirage II, che restò sulla carta, e dal prototipo del Mirage III, con un motore SNECMA Atar 101 G-2. L'aereo si rivelò subito molto valido, superando largamente Mach 1 in volo orizzontale. Nel 1958 il Mirage III-A di preserie, con motore Atar 09, riuscì a volare a Mach 2,0.

Nel 1960 l'Armée de l'Air concretizzò l'interesse per l'aereo con un ordine per 90 velivoli, del tipo III-C (Chasseur, caccia), più le 5 macchine di preserie; altri Mirage furono venduti alle aviazioni sudafricana, svizzera e israeliana (con cui il velivolo ebbe il battesimo del fuoco nella «guerra dei sei giorni»).

Purosangue di nascita, il Mirage ebbe un naturale sviluppo in diverse versioni. Nel 1959 era apparso il modello III-B (Biplance, biposto) per l'addestramento operativo dei piloti; nel 1961 vennero realizzati il III-E (Electronique, elettronico), ognitempo, prevalentemente destinato all'attacco al suolo, con dotazione elettronica migliorata comprendente ora il radar Doppler, e il III-R (Reconnaissance, ricognizione), entrambi con fusoliera leggermente allungata.

Al III-E si rifaceva il Mirage 5, edizione da attacco diurna e più economica (mancavano parte dell'avioelettronica e il Doppler) sviluppata dalla Dassault, pare, su richiesta di Israele, e presentata al Salone di Parigi del 1967 come M. 5J (Juif, ebreo). A causa, però, dell'embargo decretato nello stesso anno dal Governo francese nei confronti dello stato ebraico, gli esemplari prodotti non vennero consegnati, e furono presi in forza dall'aviazione francese.

Dai piani dell'M.5 gli Israeliani svilupparono poi lo Kfir (kit ESCI

4007).

A tutt'oggi il Mirage ha segnato un record nelle esportazioni di velivoli europei, poiché è stato venduto, nelle varie versioni, a ben 18 paesi: Abu Dhabi, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Belgio, Brasile, Colombia, Gabon, Israele, Libano, Libia, Pakistan, Perù, Sud Africa, Spagna, Svizzera, Venezuela, Zaire.

Mirage: this is what this plane was supposed to have been for the enemies, at least in its designer's intention, engineer Marcel Bloch Dassault. And the Mirage came up to his hopes and soon became the most successful plane in the growing European industry.

It dates back to a specification issued in 1952 by the Armée de l'Air (The French air force) for a light fighter with high manoeuvrability and the ability to climb to 18,000 m within 3 minutes from take off. Dassault proposed a pure delta (the first in Europe) the MD.550 "Mirage I", driven by two Armstrong Siddley Viper turbojets, and a SEPR 66 ancillary rocket engine, which started to fly on June 25 1955; it was followed by a Mirage II, which remained on paper, and by the prototype of the Mirage III, with a SNECMA Atar 101 G-2 engine. The plane was an immediate success and easily exceeded Mach 1 in horizontal flight. In 1958 the preseries Mirage III-A, with Atar 09 engine, managed to fly at Mach 2.0.

In 1960 the Armée de l'Air ordered 90 planes of the III-C (Chasseur, fighter) version, plus the 5 Preseries machines; other Mirages were sold to the South African, Swiss and Israeli air forces (and the plane has its first encounter with active combat in the "war of six days".)

A thoroughbred right from the start, the Mirage was made in several versions. In 1959 the III-B (biplane, twin seater) for the operational training of pilots; in 1961 the III-E (Electronique, electronic), all weather, mainly used for ground attacks, with improved electronic equipment including the Doppler radar and the III-R (Reconnaissance) both with a slightly longer fuselage.

The Mirage 5, a more economical day time attack version imitating the III-E (there was no avioelectronics or Doppler radar) was developed by Dassault, possibly because of a request from Israel and was presented at the Paris show in 1967 as the M.5J (Juif, jew). However, in view of the embargo which the French government put on the state of Israel, these planes weren't delivered and were used

by the French air force.

The Israelis, however, from the plans of the M.5 later developed the Kfir (ESCI Kit 4007).

To date the Mirage has reached a record in exports of European planes as it has been sold in various versions to 18 countries: Abu Dhabi, Saudi Arabia, Argentina, Australia, Belgium, Brazil, Columbia, Gabon, Israel, Lebanon, Libya, Pakistan, Peru, South Africa, Spain, Switzerland, Venezuela and Zaire.

Mirage: tel aurait dû être pour les appareils ennemis cet avion, dans les intentions de son créateur, l'ingénieur Marcel Bloch Dassault. Et le Mirage répondit aux intentions, devenant en très peu de temps l'avion de plus grand succès pour la naissante industrie européenne.

Ses origines remontent à une spécifique émise en 1952 par l'Armée de l'Air (l'aviation militaire française) pour un chasseur léger avec une manoeuvrabilité élevée et une capacité de monter à 18000 mètres en 3 minutes dès le début de la course de décollage. La Dassault proposa un delta pur (le premier en Europe), le MD. 550 «Mirage I», propulsé par deux turbojets Armstrong Siddeley Viper, et un moteur fusée auxiliaire SEPR 66, qui commença les vols le 25 juin 1955; il fut suivi d'un Mirage II, qui resta sur le papier, et du prototype du Mirage III, avec un moteur SNECMA Atar 101 G-2. L'avion se révéla aussitôt très valable, dépassant largement Mach 1 en vol horizontal. En 1958 le Mirage III-A de présérie, avec moteur Atar 09, réussit à voler à Mach 2,0.

En 1960 l'Armée de l'Air concrétisa l'intérêt pour l'avion par une commande pour 90 appareils, du type III-C (Chasseur), plus les 5 appareils de présérie; d'autres Mirages furent vendus aux aviations sud-africaine, suisse, israélienne (avec laquelle l'appareil eut son baptême du feu dans la «guerre des six jours»).

Pur-sang de naissance, le Mirage eut un développement naturel en différentes versions. En 1959 avait fait son apparition le modèle III-B (Biplace), pour l'entraînement opératif des pilotes; en 1961 furent réalisés le III-E (Electronique), tous temps, en majeure partie destiné à l'attaque au sol, avec dotation électronique améliorée comprenant maintenant le radar Doppler, et le III-R (Reconnaissance), tous deux avec fuselage légèrement allongé.

Au III-E se refaisait le Mirage 5, édition d'attaque diurne et plus économique (une partie de l'avioélectronique et le Doppler manquaient) développée par la Dassault, semble-t-il, sur demande d'Israël, et présentée au Salon de Paris en 1967 comme M.5 J (Juif). Cependant, à cause de l'embargo décrété dans la même année par le Gouvernement français à l'égard de l'état hébreu, les exemplaires produits ne furent pas livrés, et furent pris en force par l'aviation française.

Des plans du M.5 les Israéliens développèrent ensuite le Kfir (Kit ESCI 4007).

Jusqu'à aujourd'hui le Mirage a marqué un record dans les exportations d'appareils européens, car il a été vendu, dans les différentes versions, à 18 pays: Abu Dhabi, Arabie Saoudite, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Colombie, Gabon, Israël, Liban, Vénézuéla, Zaïre, Libye, Pakistan, Pérou, Afrique du Sud, Espagne, Suisse.

Mirage: Illusion oder Luftspiegelung, sollte dieses Flugzeug für den Feind darstellen, das von Ing. Marcel Bloch Dassault projektiert wurde. Und die Maschine antwortete voll und ganz diesem Vorhaben, und wurde in kurzer Zeit für die anwachsende europäische Industrie das Flugzeug mit durchschlagendem Erfolg. Sein Ursprung geht auf eine Spezifikation zurück, die im Jahre 1952 von der Armée de l'Air (französische Luftwaffe) erlassen wurde und einen leichten Jäger mit hoher Wendigkeit und der Fähigkeit in 3 Minuten, vom Beginn des Starts, bis 18.000 m Höhe aufzusteigen, verlangte. Die Firma Dassault schlug einen reinen Delta vor (den ersten in Europa), den MD. 550 «Mirage I», von zwei Turbinen Armstrong Siddeley Viper und einem Hilfsraketenmotor SEPR 66 angetrieben, der seine ersten Flüge am 25. Juni 1955 begann. Diesem Typ folgte der Mirage II, der jedoch nur auf dem Papier blieb, und der Prototyp des Mirage III, mit einem Motor SNECMA Atar 101 G-2. Das Flugzeug zeigte sich sofort recht tauglich; im Horizontalflug lag es weit über Mach 1. Im Jahr 1958 gelang es dem Mirage III-A der Vorserie, mit Motor Atar 09, Mach 2,0 zu erreichen. 1960 konkretisierte die Armée de l'Air das Interesse für das Flugzeug mit einem Auftrag

auf 90 Maschinen des Typs III-C (Chasseur - Jäger) und auf 5 Maschinen der Vorserie.

Andere Mirage wurden an die Luftwaffen von Südafrika, Schweiz und Israel (hier erhielt das Flugzeug seine Feuertaufe während des «6-Tage-Krieges») verkauft.

«Vollblüter» von Geburt, hatte der Mirage eine natürliche Entwicklung in verschiedenen Versionen. 1959 erschien das Modell III-B (Biplace = Zweisitzer) für die operative Ausbildung der Piloten. Im Jahr 1961 wurde der III-E (Electronique = elektronisch), Allzeitflug, vor allem für den Tiefangriff, mit einer verbesserten elektronischen Ausstattung die nun auch den Radar Doppler einschloss, und der III-R (Reconnaissance = Aufklärung), beide mit leicht verlängertem Rumpf, realisiert.

Der Mirage 5 ahmete den III-E nach, d.h. für den Tagesangriff und sparsamer in der Ausstattung (in der elektronischen Instrumentierung und ohne Radar Doppler), von der Dassault scheinbar auf Wunsch von Israel entwickelt und im Salon von Paris 1967 als M.5 J (Juif = Jude) ausgestellt. Aber wegen dem in demselben Jahr seitens der französischen Regierung dekretierten Embargo wurden die gebauten Exemplare nicht ausgeliefert, sondern der französischen Luftwaffe übergeben.

Aus den Plänen des M.5 entwickelte Israel dann den Kfir (kit ESCI 4007).

Bis heute hat der Mirage einen Rekord in den Exportationen europäischer Flugzeuge verzeichnet, da er in verschiedenen Versionen an 18 Länder verkauft wurde und zwar an: Abu Dhabi, Saudisch Arabien, Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Columbian, Gabon, Israel, Libanon, Libyen, Pakistan, Peru, Südafrika, Spanien, Schweiz, Venezuela, Zaire.

Mirage, espejismo: y un espejismo habría tenido que ser este avión para los aviones enemigos, según las intenciones de su constructor, el ingeniero Marcel Bloch Dassault. Y el Mirage correspondió a las intenciones, volviéndose en corto tiempo el avión de mayor éxito para la naciente industria europea.

Sus orígenes remontan a una especificación emitida en 1952 por la Armée de l'Air (la aviación militar francesa), para un caza ligero con elevada manejabilidad y capacidad de subir a 18000 metros dentro de 3 minutos a partir del despegue.

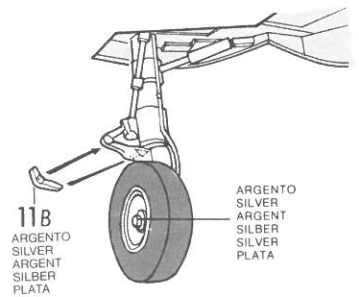
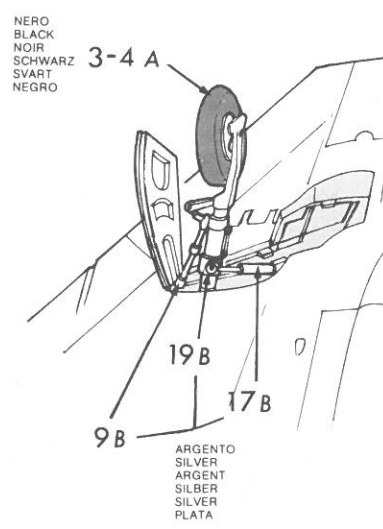
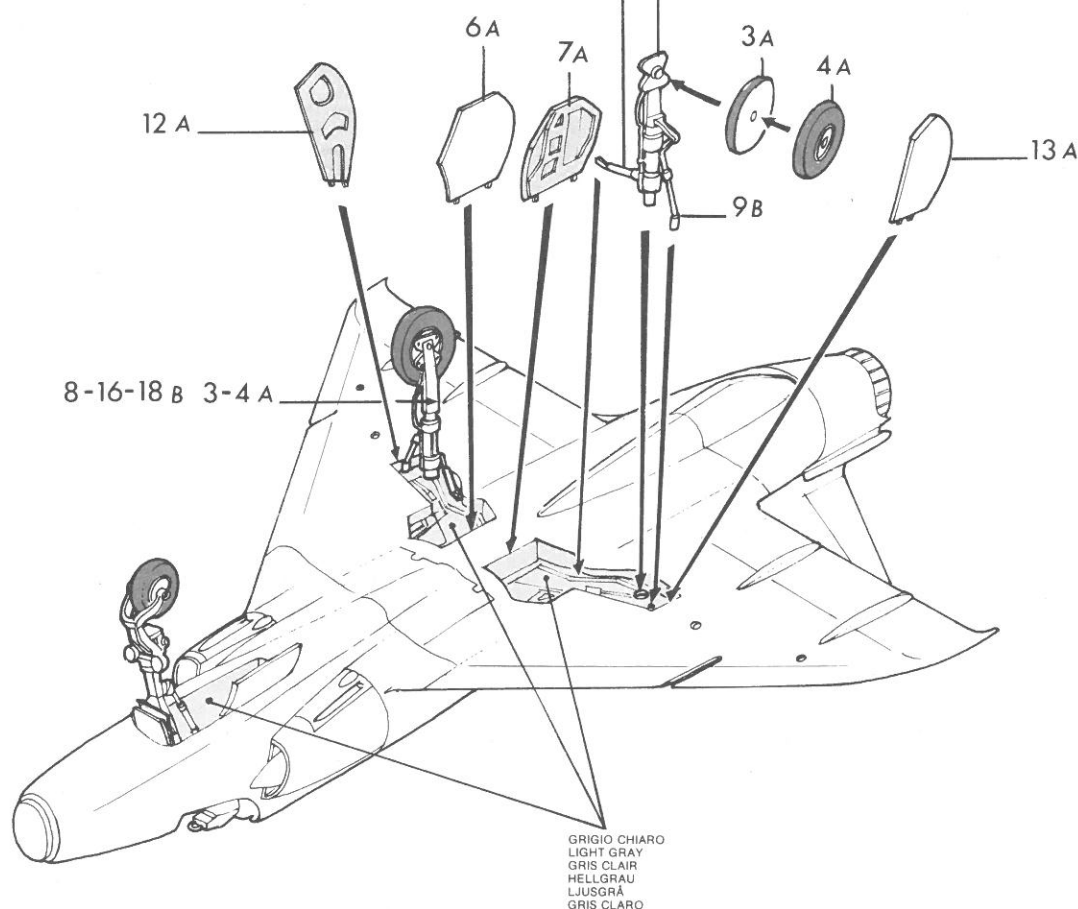
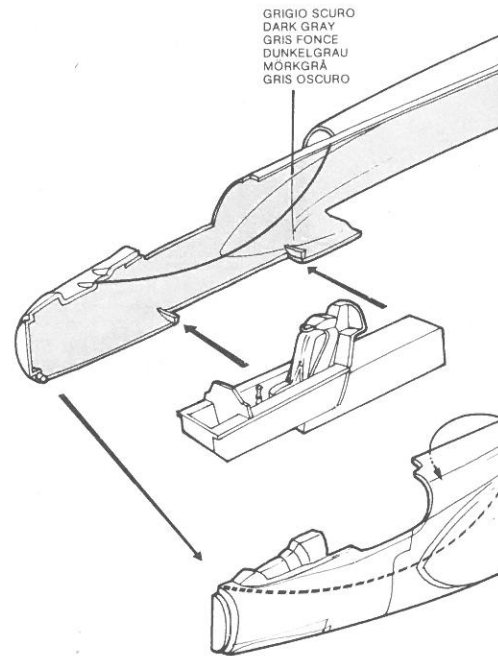
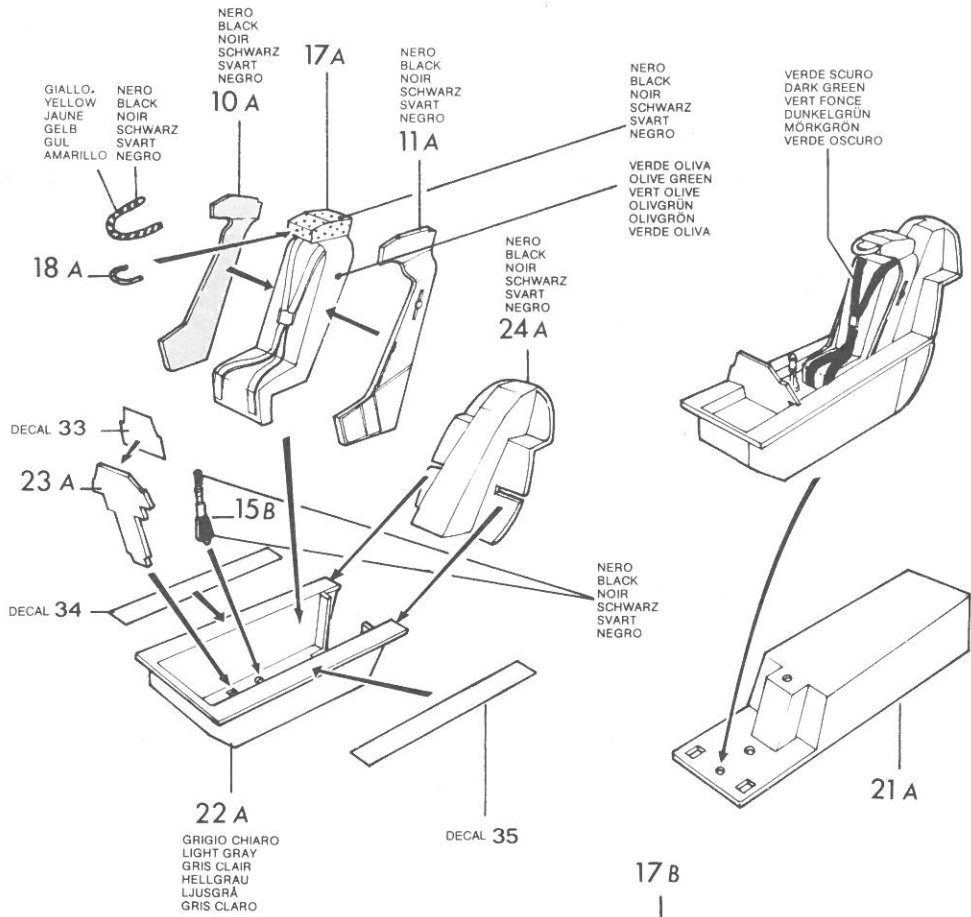
Dassault propuso un delta puro (el primer en Europa), el MD 550 «Mirage I», propulsado por dos turbochorros Armstrong Sideley Viper, y un motor choete auxiliar SEPR 66, que empezó sus vuelos el 25 de Junio de 1955; fue seguido por un Mirage II, que se quedó en el papel, y por el prototipo del Mirage III, con un motor SNECMA Atar 101 G-2. El avión se demostró en seguida válido, superando ampliamente Mach 1 en vuelo horizontal. En 1958 el Mirage III-A de preserie, con motor Atar 09, consiguió volar a Mach 2,0.

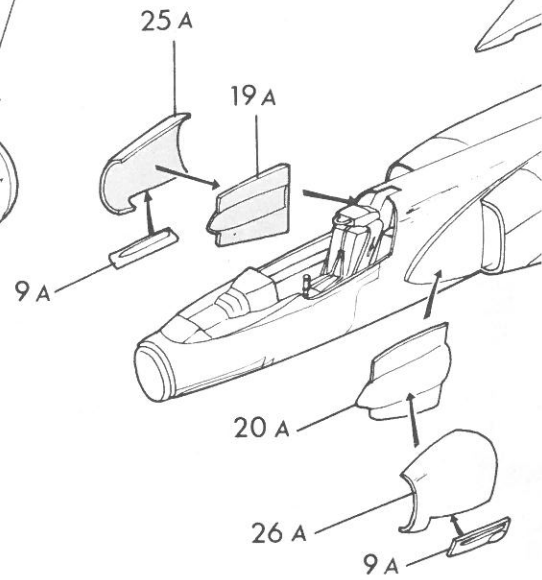
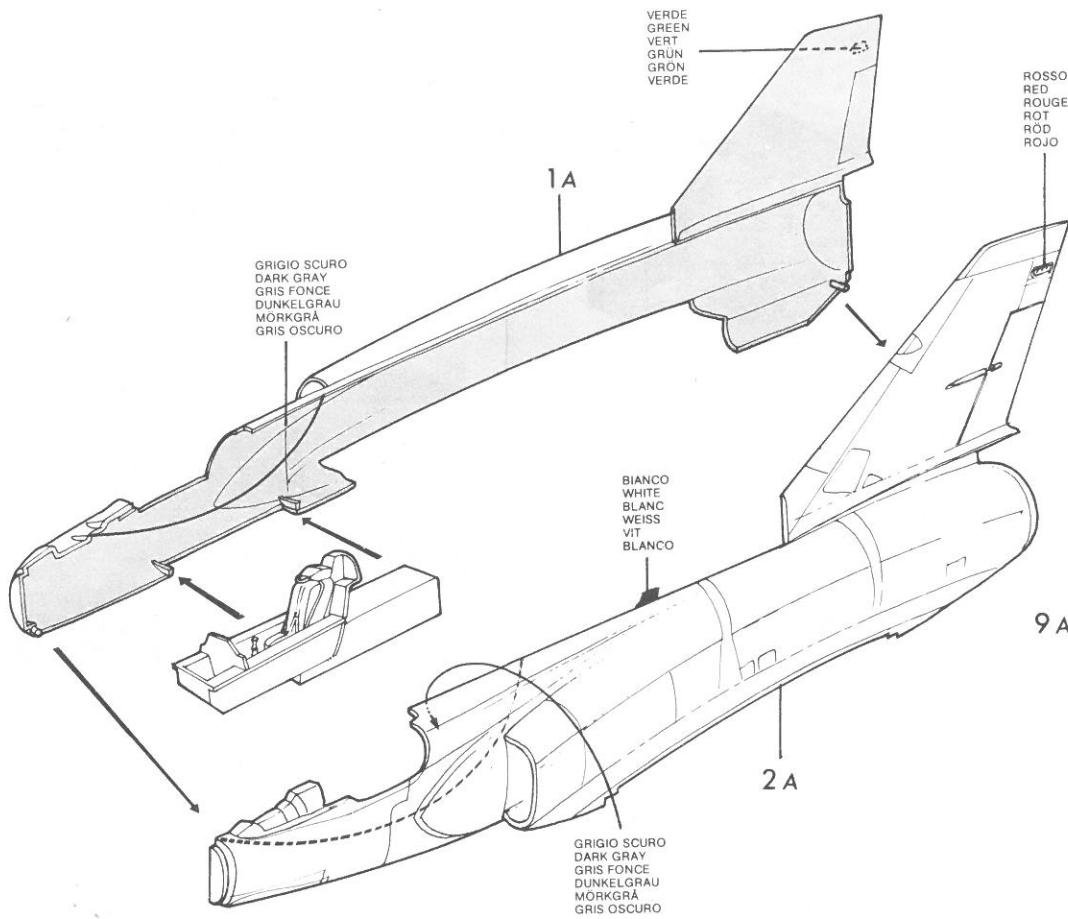
En 1960 la Armée de l'Air concretizó el interés para el avión con un pedido de 90 aviones, del tipo III-C (Chasseur, caza), más las cinco máquinas de preserie: otros Mirage fueron vendidos a las aviaciones sudafricana, suiza, israelí (con la que el avión tubo el bautizo del fuego en la «guerra de los seis días»).

Pura sangre de nacimiento, el Mirage tuvo un natural desarrollo en distintas variantes. En 1959 había aparecido el modelo III-B (Biplace, biplaza) para el adiestramiento operativo de los pilotos: en 1961 se realizaron el III-E (Electronique, electrónico), todo-tiempo destinado sobre todo por la ataque al suelo, con dotation electrónica mejorada comprendiendo ahora el radar Doppler, y el II-R (Reconnaissance, reconocimiento), ambos con fuselaje levemente alargado.

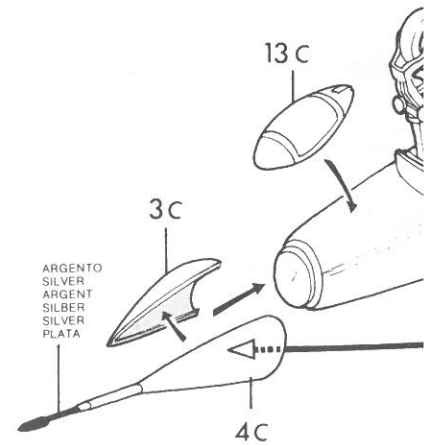
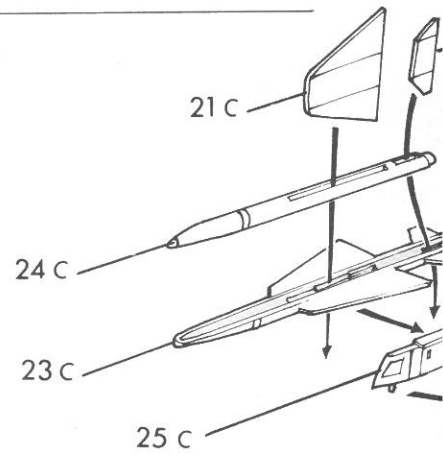
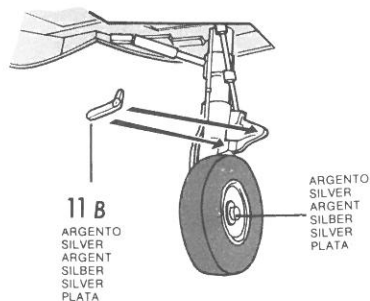
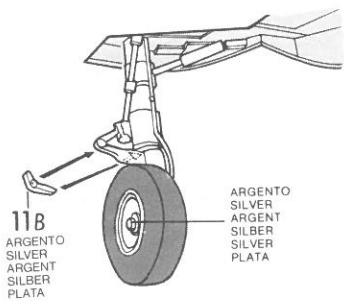
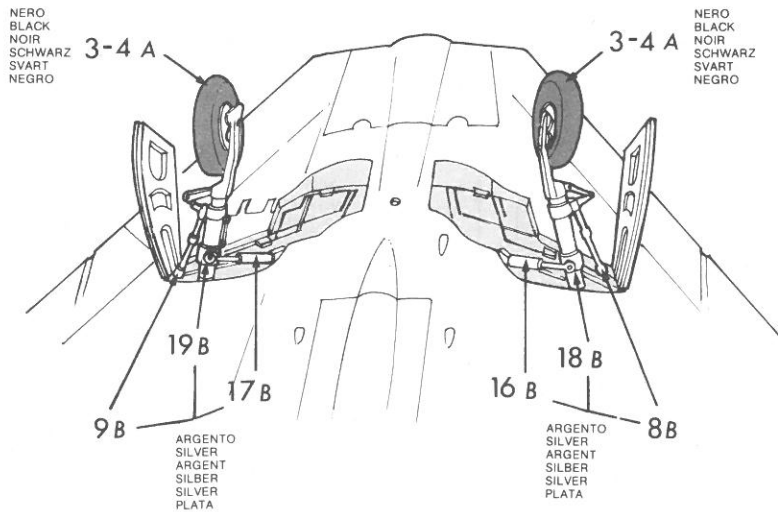
Al III-E se parecía el Mirage 5, edición de ataque diurna y más económica (faltaban parte de la avioelectrónica y el Doppler) desarrollada por Dassault, parece, sobre demanda de Israel, y presentada en el Salón de París de 1967 como M.5 J (Juif, judío). Sin embargo, a causa del embargo decretado el mismo año por el Gobierno francés hacia el estado judío, los ejemplares producidos no fueron entregados y fueron asumidos por la aviación francesa. A través de los planos del M.5, los Israelíes desarrollaron luego el Kfir (Kit Esci 4007).

Hasta la fecha el Mirage ha tenido el record de las exportaciones de los aviones europeos, ya que ha sido vendido, en sus distintas variantes, a nada menos que 18 Países: Abu Dhabi, Saudi Arabia; Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Colombia, Gabon, Israel, Líbano, Libia, Pakistán, Perú, Sudáfrica, España, Suiza, Venezuela, Zaire.





VERDE GREEN VERT GRÜN GRON VERDE



VERDE
GREEN
VERT
GRÜN
GRÖN
VERDE

ROSSO
RED
ROUGE
ROT
ROD
ROJO

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO

GRIGIO SCURO
DARK GRAY
GRIS FONCE
DUNKELGRAU
MÖRKGRÄ
GRIS OSCURO

VERDE
GREEN
VERT
GRÜN
GRÖN
VERDE

1A

12C

12B

25A

19A

9A

20A

26A

9A

2A

3-4A

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO

18B

16B

ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
SILVER
PLATA

8B

11B

ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
SILVER
PLATA

ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
SILVER
PLATA

21C

22C

24C

23C

25C

1C

2C

13C

3C

ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
SILVER
PLATA

4C

5 grms.



- PER UN
- FOR PRI
- POUR U
- ZWECKS
- LAGG IN
- PARA U

* 21-22-23-24 C

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO

* 5-6-10-14 B

ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
SILVER
PLATA

same assembling on the opposite side

15 A
14 A
7 B
ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
SILVER
PLATA

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO

5 A

4 B

6 B

14 B

5 B

10 B

15 A

14 A

4 B

16 A

2 B

METALLO BRUNITO
BURNISHED METAL
METAL BRUNI
BRUNIERTER METALL
OXIDERAD METALL
METAL BRUNIDO

15 C

14 C

GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO

2 B

13 B

ROSSO
RED
ROUGE
ROT
ROD
ROJO

TRASPARENTE
CLEAR
TRASPARENT
KLARSICHTEILE
TRANSPARENT
TRANSPARENTE

2 D

TRASPARENTE
CLEAR
TRASPARENT
KLARSICHTEILE
TRANSPARENT
TRANSPARENTE

3 D

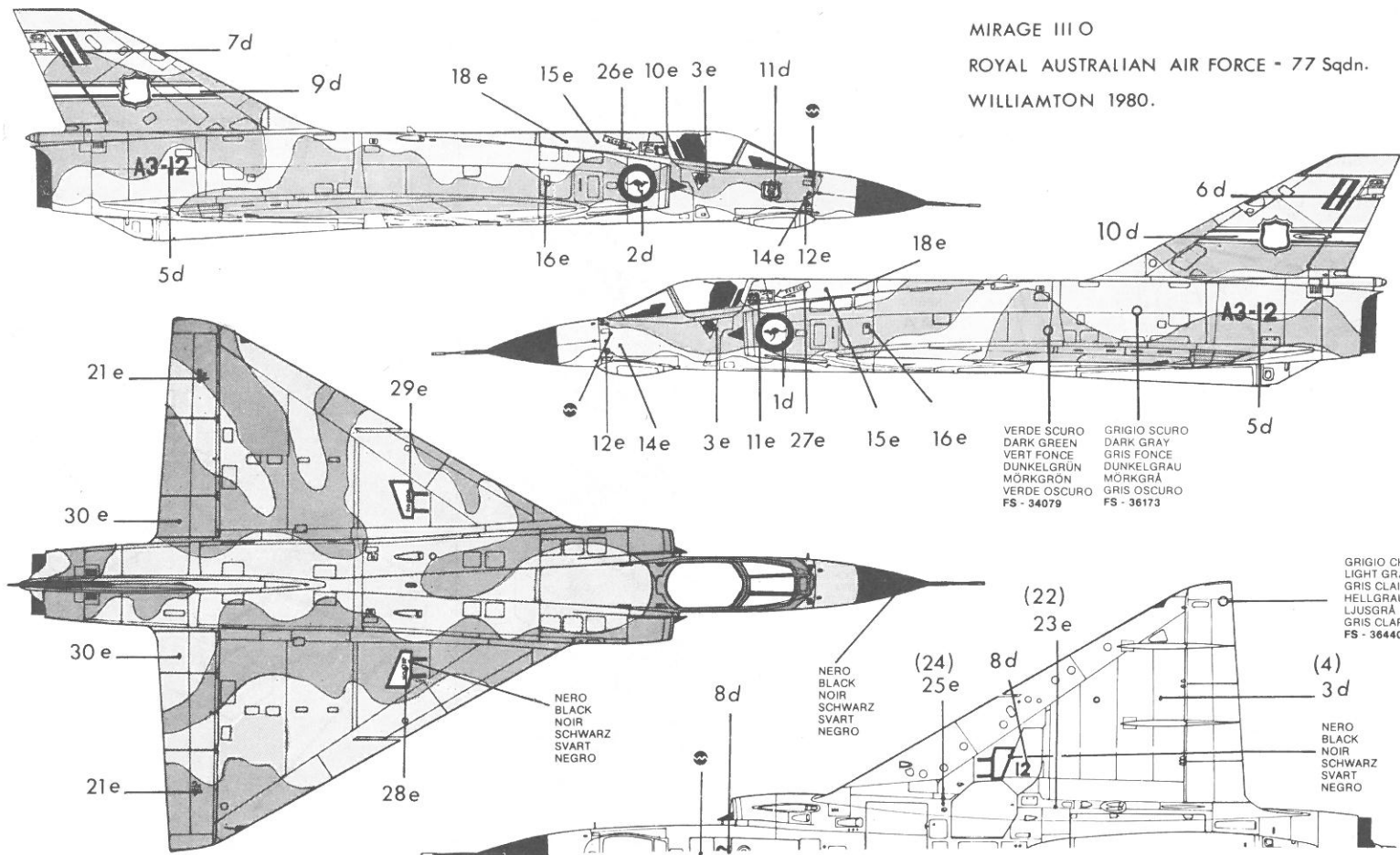
1 D

alternative position

4 B

3 B

CORRETTO ASSETTO. APPESANTIRE
PER SET UP. ADD WEIGHT.
E MISE EN PLACE CORRECTE. ALLOURDIR
EINER KORREKTEN ANORDNUNG BESCHWEREN.
EN TYNGD AV NÅGOT SLAG FÖR ATT GE BALANS.
CORRECTO AJUSTE PONER CARGA.



MIRAGE III O
ROYAL AUSTRALIAN AIR FORCE - 77 Sqdn.
WILLIAMTON 1980.

VERDE SCURO
DARK GREEN
VERT FONCE
DUNKELGRÜN
MÖRKGRÖN
VERDE OSCURO
FS - 34079

GRIGIO SCURO
DARK GRAY
GRIS FONCE
DUNKELGRAU
MÖRKGRÄ
GRIS OSCURO
FS - 36173

GRIGIO CHIARO
LIGHT GRAY
GRIS CLAIR
HELLGRAU
LJUSGRÄ
GRIS CLARO
FS - 36440

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO

Attenzione! Gli attrezzi e i materiali solitamente consigliati ed impiegati per la realizzazione dei modelli (tagliabalsa, limette, spilli, colla, vernici, solventi, fiammiferi, etc.), possono chiaramente rappresentare un pericolo, se affidati, senza opportuno controllo da parte di adulti, a bambini troppo piccoli!
Per quanto tutto ciò possa sembrare ovvio, vi invitiamo a non trascurare questa nostra raccomandazione.
Grazie e..... buon divertimento.

Attention please! Tools and materials usually recommended and used for kit assembling (files, pins, glue, paints, solvents, matches, etc.) can obviously represent a danger if entrusted to children without adequate control by adults!
All modellers should exercise care in the use of heat or naked flames when modelling and that the practice should not be attempted by young persons under any circumstances.
Even if the above can appear an evident precaution, we kindly ask you not to disregard our advices.
Thank you..... and have a good time!

Attention! Les outils et les matériaux habituellement conseillés et employés pour la réalisation des modèles (coupe-balsa, lames, épingles, colle, vernis, solvants, allumettes, etc.), peuvent clairement représenter un danger, si confiés, sans un opportun contrôle de la part des adultes, à des enfants en bas âge!
Bien que tout cela puisse sembler évident, nous vous invitons à ne pas négliger notre recommandation.
Merci et..... bon amusement.

ACHTUNG! Die für die Konstruktion der Modelle angegebenen und verwendeten Werkzeuge und Materialien (Schneiden, Feilen, Stecknadeln, Klebstoff, Lacke, Lösungsmittel, Streichhölzer etc.) können eine Gefahr darstellen, sofern sie ohne genügende Kontrolle seitens der Erwachsenen noch zu kleinen Kindern anvertraut werden. Obwohl das Vorgesagte klar und logisch erscheinen mag gestatten wir uns darauf aufmerksam zu machen, diese unsere Empfehlungen nicht ausser Acht zu lassen.
Danke..... und viel Vergnügen.

CARATTERISTICHE E DATI TECNICI

Dassault Mirage III-E

Motore:

Un turboreattore a flusso assiale SNECMA Atar 09 C-3 da 4280 kgs a secco e 6200 kgs con postcombustione — possibilità di installare un motore a razzo ausiliario SEPR 844 da 1680 kgs.

Dimensioni:

Lunghezza 15,03 m (senza sonda anteriore 14,08 m.) — altezza 4,25 m. - apertura alare 8,22 m. - superficie alare 34,85 mq.

Pesi:

A vuoto 6520 kg - totale (in configurazione pulita) 9603 kg - massimo al decollo 13500 kg.

Prestazioni:

Velocità max. 2335 km/h (Mach 2,2) a 12000 m. - 1390 km/h (Mach 1,135) a livello del mare - di crociera 955 km/h (Mach 0,9) a 11000 m. - di salita a 11000 m.: 3 minuti; a 15000 m.: 6 minuti e 50 secondi - tangenza operativa 17000 m. - autonomia di trasferimento 1210 km. - raggio d'azione 490-760 km.

Armamento:

2 cannoni DEFA 552 o 553 da 30 mm. in caccia con 125 colpi per arma e tre punti d'attacco per carico bellico fino a 3500 kg.

CARACTERISTIQUES ET DONNEES TECHNIQUES

Dassault Mirage III-E

Motore:

Un turboreacteur à flux axial SNECMA Atar 09 C-3 de 4280 kgs à sec et 6200 kgs avec postcombustion - possibilité d'installer un moteur à fusée auxiliaire SEPR 844 de 1680 kgs.

Dimensions:

Longueur 15,03 m. (sans sonde antérieure 14,08 m.) - hauteur 4,25 m. - ouverture alaire 8,22 m. - superficie alaire 34,85 m².

Poids:

A vide 6520 kg. - total (en configuration nette) 9603 kg - maximum au décollage 13500 kg.

Prestations:

Vitesse max. 2335 km/h (Mach 2,2) à 12000 m. - 1390 km/h (Mach 1,135) au niveau de la mer - de croisière 955 km/h (Mach 0,9) à 11000 m. - d'ascension à 11000 m.: 3 minutes; à 15000 m.: 6 minutes 50 secondes - tangence opérative 17000 m - autonomie de transfert 1210 km - rayon d'action 490-760 km.

Armement:

2 canons DEFA 552 ou 553 de 30 mm. en chasse avec 125 coups par arme et trois points d'attaque pour chargement de guerre jusqu'à 3500 kg.

CHARACTERISTICS AND TECHNICAL DATA

Dassault Mirage III-E

Engine

Axial flow SNECMA Atar 09 C-3 turbojet. 4280 kgs dry and 6200 kgs with after burner — a 1680 kg SEPR 844 ancillary rocket engine can be installed

Size

Length 15.03 m (with front probe 14.08 m) — height 4.25 m — wing span 8.22 m — wing surface 34.85 sq.m.

Weights

Empty 6520 kgs — total (clean configuration) 9603 kgs — maximum at take off 13,500 kgs

Performance

Maximum speed 2335 km/h (Mach 2.2) at 12,000 m — 1390 km/h (Mach 1.135) at sea level — cruising speed 955 km/h (Mach 0.9) at 11,000 m — climbing speed to 11,000 m: 3 minutes; 15,000 m: 6 minutes and 50 seconds — operational ceiling 17,000 m — transfer range 1210 km — range of action 490-760 km.

Armament

2 30 mm DEFA 552 or 553 guns with 125 shots per gun and three points of attack for war load up to 3500 kgs.

CARACTERÍSTICAS Y DATOS TÉCNICOS

Dassault Mirage III-E

Motore:

Un turboreactor de flujo axial SNECMA Atar 09 C-3 de 4280 kgs en seco y 6200 kgs con postcombustión - posibilidad de instalar un motor de cohete auxiliar SEPR 844 de 1680 kgs.

Dimensiones:

Largo 15,03 m. (sin sonda anterior 14,08 m.) - alto 4,25 m. - apertura alar 8,22 m. - superficie alar 34,85 m².

Pesos:

En vacío 6520 kg. - total (en configuración limpia) 9603 kg. - máxima al despegue 13.500 kg.

Prestaciones:

Velocidad máxima 2335 km/h (Mach 2,2) a 12.000 m. - 1390 km/h (Mach 1,135) a nivel del mar - de crucero 955 km/h (Mach 0,9) a 11.000 m. - de subida a 11.000 m.: 3 minutos; a 15.000 m.: 6 minutos y 50 segundos - tangencia operativa 17.000 - autonomía de traslado 1210 km. - radio de acción 490 - 760 km.

Armamento:

2 cañones DEFA 552 ó 553 de 30 mm en caza con 125 golpes por arma y tres puntos de ataque para carga bélica hasta 3500 kg.

NICHT BETRETEN 40 NE PAS MARCHER
 NICHT BETRETEN 41 NE PAS MARCHER
 NE PAS MARCHER 20 NE PAS MARCHER
 NE PAS MARCHER 19 NE PAS MARCHER
 NO STEP 28 NO STEP 29
 NO STEP 30 NO STEP 25
 NE PAS MARCHER 6 7 NE PAS MARCHER
 NE PAS MARCHER NICHT BETRETEN 38
 NE PAS MARCHER NICHT BETRETEN 39
 37 36 10 11 31 32 9 8
 12 14 17 18 15 21 21 NO STEP
 STENCILS AND COMMON PARTS 16

2-LH 2-LH
 SNECMA ATAR 9
 FRENCH AIR FORCE
 2 2 2 2 1 5

J-2301 J-2301
 SWITZERLAND AIR FORCE
 2 2 2 2 1 3

111-9 111-9
 C.11-17 C.11-17
 SPANISH AIR FORCE
 AUSTRALIAN AIR FORCE
 2 2 2 2 1 7 8 4 5 17

77 12 12 12
 ART. 4030
 MADE IN ITALY MIRAGE III E
 6 7 5 8 1 2