



Scala 1/48 - 1/48th Scale - Echelle 1/48ème - 1/48 Maßstab - Escala 1/48- Schaal 1/48- Skala 1/48

La storia dello Kfir (in ebraico: «giovane leone») è piuttosto complessa e per diversi aspetti avventurosa. Come è noto, la Heil Ha'Avir (Aviazione Militare Israeliana), nella seconda parte degli anni sessanta, basò la sua prima linea sul caccia polivalente francese Dassault Mirage III; più tardi, al fine di ampliare la propria dotazione e, nel contempo, ridurre le spese, lo Stato Maggiore israeliano richiese alla ditta francese (Dassault) una versione semplificata del Mirage, priva dei sistemi di navigazione e di combattimento «ogni-tempo», che, nelle favorevoli condizioni metereologiche medio-orientali, potevano considerarsi non indispensabili. Nacque così il Mirage M.5J, presentato nell'estate 1967, ma non consegnato a causa della Guerra dei Sei Giorni, per la quale il Governo francese decise di sospendere le forniture militari ad Israele. Lo Stato Ebraico, al fine di garantirsi l'autonomia nel campo aeronautico, riuscì tuttavia (forse in modo non molto ortodosso) a venire in possesso dei piani costruttivi del Mirage M.5, del quale realizzò una versione nazionale: il Neshar («Aquila»); questo aereo, copia perfezionata del caccia francese, fu il primo passo verso lo Kfir, inizialmente noto come «Black Curtain» («Cortina Nera»), a causa dell'estrema segretezza che ne contraddistinse la progettazione. La caratteristica saliente del nuovo aereo fu l'adozione, come propulsore, del turboreattore americano General Electric J79-GE-17 (lo stesso del famoso F-4E Phantom II), già prodotto parzialmente in Israele su licenza. Il Neshar volò per la prima volta a Lod (presso Tel Aviv), nel settembre 1969, e lo Kfir seguì esattamente due anni dopo. Lo Kfir, con la caratteristica presa d'aria dorsale (raffreddamento del post-bruciatore), esiste ora in due versioni: lo Kfir 1 (originariamente: Barak - «Folgore») e lo Kfir C2 distinguibile per le alette «canard» ed il disegno a «dente di sega» del bordo d'entrata alare. E' nato così un nuovo aereo da caccia, che, alle proverbiali doti del Mirage (prima fra tutte la manovrabilità), unisce un incremento di potenza di oltre il 30%, con un'evidente miglioramento di tutto lo spettro di prestazioni. Dal 1975 le due versioni (la prima specializzata per l'attacco al suolo, la seconda per il combattimento manovrato aria-aria) sono prodotte in serie per l'Aviazione Israeliana e per l'esportazione.

The story of the Kfir (which means «young lion» in hebrew) is rather complicated and under certain aspects even adventuresome. As it is known, the Heil Ha'Avir (The Israeli Military Air Force) in the second part of the sixties based their first line on the French fighter Dassault Mirage III; later on, to extend their equipment and at the same time to cut down on expenses, the Israeli General Staff asked the French company (Dassault) for a simplified version of the Mirage, without navigation and «all weather» fighting systems, which, in the good middle-east weather conditions, could be considered not indispensable. This is how the Mirage M.5J was born and presented in the summer of 1967, but not delivered because of the six day war, as the French government decided to hold up military supplies to Israel. However, Israel to, guarantee independence in the aeronautic field, succeeded (in a not too orthodox way) in getting hold of the construction plans of the Mirage M.5 and made a national version: the Neshar (Eagle); this plane, an improved copy of the French fighter, was the first step towards the Kfir, initially known as the Black Curtain, due to the extreme secrecy which surrounded its planning. The main characteristic of the new plane was the use, as a propulsor, of the American turbojet General Electric J79-GE-17 (the same as the famous F-4E Phantom II) already partially manufactured in Israel upon licence. The Neshar first flew at Lod (near Tel Aviv) in September 1969 and the Kfir followed exactly two years later. The Kfir, with its characteristic back air intake (cooling of the backburner) is now available in two versions: the Kfir 1 (originally: Barak - lightning) and the Kfir C2 with its «canard» tabs and the «saw tooth» design of the edge of the wing inlet. Thus a new fighter was born which together with the proverbial advantages of the Mirage (first of all the manoeuvrability) has an increased power of over 30%, with an obvious improvement in all its performance. Since 1975 the two versions (the first specialized for ground attacks, the second for air-air fighting) are mass produced by the Israeli air force and for export.

L'histoire du Kfir (en hébreu: «Jeune Lion») est assez complexe et, sous, certains aspects, aventureuse. Notoirement la Heil Ha'Avir (Aviation militaire israélienne), au cours de la seconde moitié des années soixante, fonda sa première ligne sur le chasseur polyvalent français Dassault Mirage III; plus tard, afin d'amplifier sa propre dotation et, par la même occasion, pour réduire les frais, l'Etat-Major israélien demanda à l'entreprise française (Dassault) une version simplifiée du Mirage, dépourvue des systèmes de navigation et de combat «tout temps» qui, compte tenu des conditions météorologiques favorables du Moyen Orient, pouvaient être considérés comme non indispensables. C'est donc ainsi que naquit le Mirage M.5J présenté en été 1967, mais non livré à cause de la Guerre des Six Jours pour laquelle le gouvernement français décida d'interrompre les fournitures militaires à Israël. Afin de garantir son autonomie dans le domaine aéronautique, l'Etat Juif parvint toutefois (peut-être d'une façon peu orthodoxe) à entrer en possession des plans de construction du Mirage M.5 dont il réalisa une version nationale: le Neshar («Aigle»); cet avion, copie perfectionnée du chasseur français, fut le premier pas vers le Kfir, initialement connu sous le nom de «Black Curtain» («Rideau Noir»), à cause du caractère extrêmement secret de son élaboration. La principale caractéristique du nouvel appareil fut l'adoption, comme propulseur, du turboréacteur américain General Electric J79-GE-17 (le même que le fameux F-4E Phantom II), déjà fabriqué partiellement sur licence en Israël. Le Neshar vola pour la première fois à Lod (près de Tel Aviv) en septembre 1969, et le Kfir suivit deux ans après exactement. Avec sa prise d'air dorsale caractéristique (refroidissement du brûleur postérieur), le Kfir existe aujourd'hui en deux versions: le Kfir 1 (à l'origine: Barak - «Foudre») et le Kfir C2 qui se différencient par les ailerons en «canard» et le dessin en «dent de scie» du bord d'entrée de l'aile. C'est ainsi que naquit un nouvel avion de chasse qui alliait aux qualités proverbiales du Mirage (dont la plus importante incontestablement est la manœuvrabilité) une augmentation de puissance de plus de 30%, avec une amélioration évidente de toute la gamme des performances. Depuis 1975 les deux versions (la première spécialisée pour l'attaque au sol, la seconde pour le combat manœuvré air-air) sont fabriquées en série pour l'Aviation israélienne et pour l'exportation.

Die Geschichte des Kfir (in hebräisch «Junger Löwe») ist recht verwickelt und unter verschiedenen Aspekten abenteuerlich. Wie bekannt, ist, basierte die Heil Ha'Avir (Israelische Militärluftwaffe) im zweiten Teil der 60er Jahre ihre erste Linie auf das französische Jagdflugzeug Dassault Mirage III; später, um die eigene Luftflotte zu erweitern und gleichzeitig um die Spesen zu reduzieren, verlangte der israelische Befehlsstab von der französischen Firma (Dassault) eine einfachere Version des Mirage, ohne besondere Navigationssysteme und für die «Allwetter-Einsätze» geeignet, die bei den günstigen Witterungsverhältnissen des Mittelorientes als nicht unbedingt erforderlich erwogen wurden. So entstand der im Sommer 1967 vorgeführte M.5J, der aber infolge des 6-Tage-Kriegs nicht ausgeliefert wurde und weshalb die französische Regierung entschied die militärischen Lieferungen nach Israel zu unterbrechen. Um sich die Autonomie der Luftwaffe zu garantieren gelang es dem hebräischen Staat dennoch (vielleicht in nicht sehr korrekter Weise) in den Besitz der Konstruktionspläne des Mirage M.5 zu gelangen, von dem er eine nationale Version baute: den Neshar («Adler»). Dieses Flugzeug - eine vervollständigte Kopie des französischen Jagdflugzeuges - war der erste Schritt zum Kfir, anfänglich als «Black Curtain» («Schwarze Wand») bekannt, da die Planung ausserordentlich geheim durchgeführt wurde. Die hervorragenden Eigenschaften des neuen Flugzeuges waren durch den Einbau des amerikanischen Turbinenstrahltriebwerkes General Electric J79-GE-17 (dasselbe des famosen F-4E Phantom II) gegeben, das teilweise schon in Israel auf Lizenz gebaut wurde. Der Neshar startete im September 1969 zum ersten Mal von Lod (bei Tel Aviv) und der Kfir folgte genau zwei Jahre nachher. Der Kfir mit dem charakteristischen Rückenluffang (Kühlung des Nachbrenners) ist gegenwärtig in zwei verschiedenen Versionen vorhanden: der Kfir 1 (ursprünglich «Barak - Blitz») und des Kfir C2 der sich durch das Quersteuer «canard» (Entenschwanz) und den Sägezahnbord am Flügelansatz unterscheidet. Es entstand also ein neues Jagdflugzeug das, ausser den bekannten Eigenschaften des Mirage, (vor allem die leichte Wendigkeit) eine über 30% höhere Potenz aufweist, d.h. eine sichtbare Verbesserung des gesamten Leistungsbildes. Seit 1975 werden die beiden Versionen (die erstere für den Tiefangriff die zweite für das Luft-Luftgefecht) in Serie für die israelische Luftwaffe und für den Export gebaut.

La historia del Kfir (joven león, en hebreo) es bastante compleja y por muchos aspectos, avventurosa. Como es sabido, la Heil Ha'Avir Aviación Militar Israelí, durante la segunda mitad de los años sesenta, basó su primera línea sobre el caza polivalente francés Dassault Mirage III. Más tarde, a fin de ampliar su dotación y también, reducir sus gastos, el Ejército Israelí lo requirió a la casa francesa Dassault una versión amplificada del Mirage, que no llevara los sistemas de navegación y combate «con cualquier tiempo», que en las favorables condiciones atmosféricas del Cercano Oriente podían ser considerados menos importantes. Nació entonces el Mirage M.5J, presentado en verano de 1967 pero que no fue entregado a causa de la Guerra de los Seis Días, por la cual el Gobierno francés decidió suspender los suministros militares a Israel. A fin de garantizar su propia autonomía aeronáutica, el Estado Israelí, quizá de forma poco ortodoxa, logró apoderarse de los planes de construcción del Mirage 5, del cual realizó una versión nacional; el Neshar (Aguila). Este avión es una copia perfeccionada del caza francés, fue el primer paso hacia el Kfir, llamado al principio «Black Curtain» (Cortina negra) debido al secreto extremado que había caracterizado su proyecto. La característica principal del nuevo avión fue el turboreactor americano General Electric J79-GE-17 (el mismo que montaba el F-4E Phantom II) que ya se producía en parte en Israel, sobre patente. El Neshar voló por primera vez en Lod, cerca de Tel Aviv, en setiembre de 1969 y el Kfir dos años después exactamente. El Kfir con su característica toma de aire dorsal (enfriamiento del postquemador), ahora existe en dos versiones: Kfir 1 (al origen el Barak «Saeta») y el Kfir 2C, que se destaca por las alitas «canard» y el diseño en diente de sierra del borde de entrada alar. Nació así un nuevo avión de caza que a las proverbiales cualidades del Mirage (siendo la primera su maniobrabilidad) agrega un incremento de potencia de más del 30% con evidente mejora de todo el arco de sus prestaciones. Desde 1975 las dos versiones - la primera especializada para el ataque al suelo, la segunda para el combate maniobrado aire-aire - son producidas en serie por la Aviación Israelí para la exportación.



### IMPORTANTE

Prima di iniziare il montaggio del modello studiare attentamente le varie fasi d'assemblaggio indicate nei disegni. A) Staccare con cura le parti dalle stampate. B) Eliminare con una limetta o con una carta-vetro fine le eventuali sbavature, controlla l'incastro di ogni pezzo prima di incollarlo. Verniciare, prima di assemblare, gli eventuali particolari interni del modello o le parti difficilmente raggiungibili ad assemblaggio effettuato. Seguire sempre l'ordine di montaggio illustrato nelle tavole, e, nel caso di parti alternative che consentano di realizzare differenti versioni, scegliere prima dell'assemblaggio la variante preferita.

### WARNING

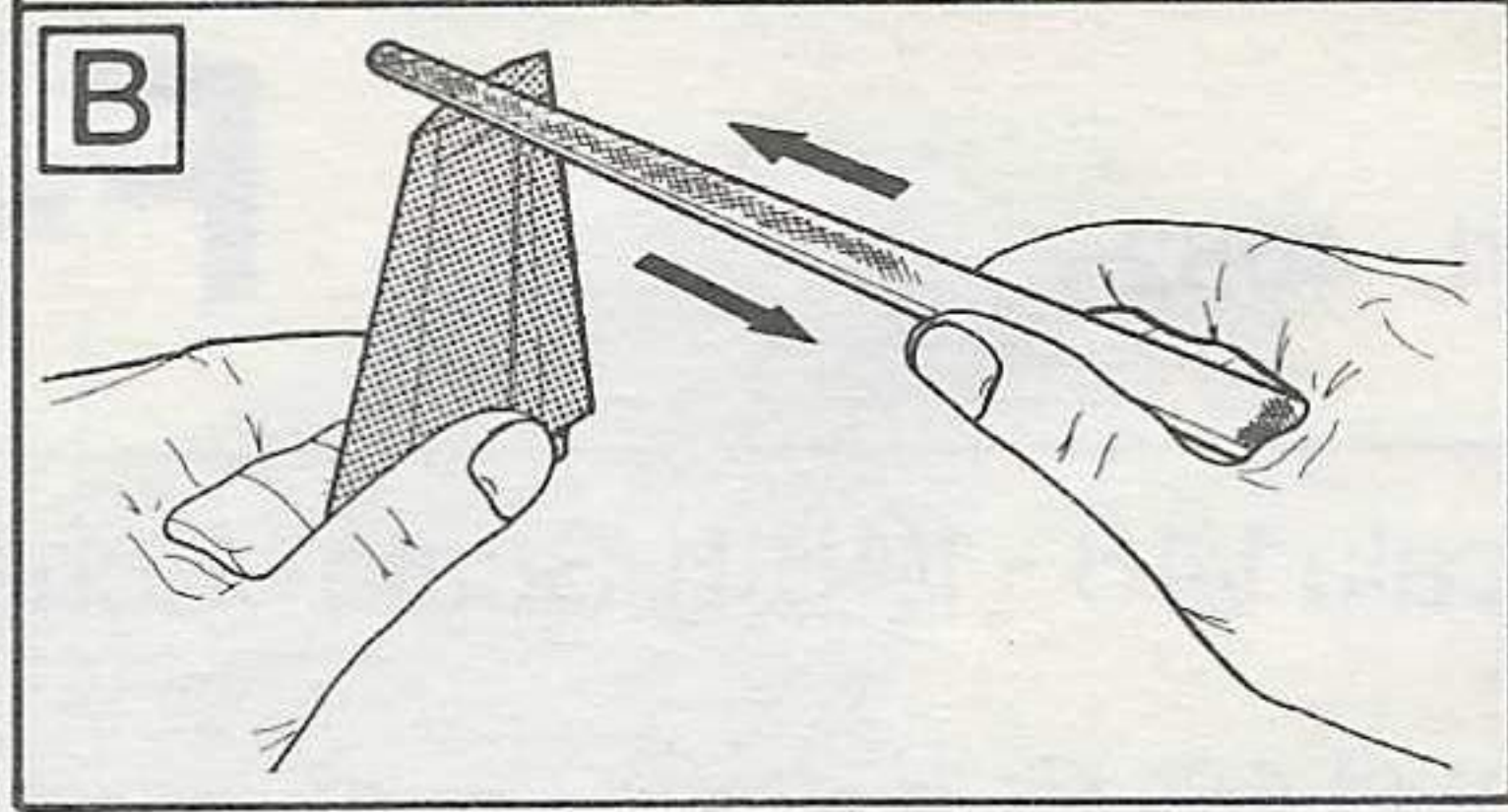
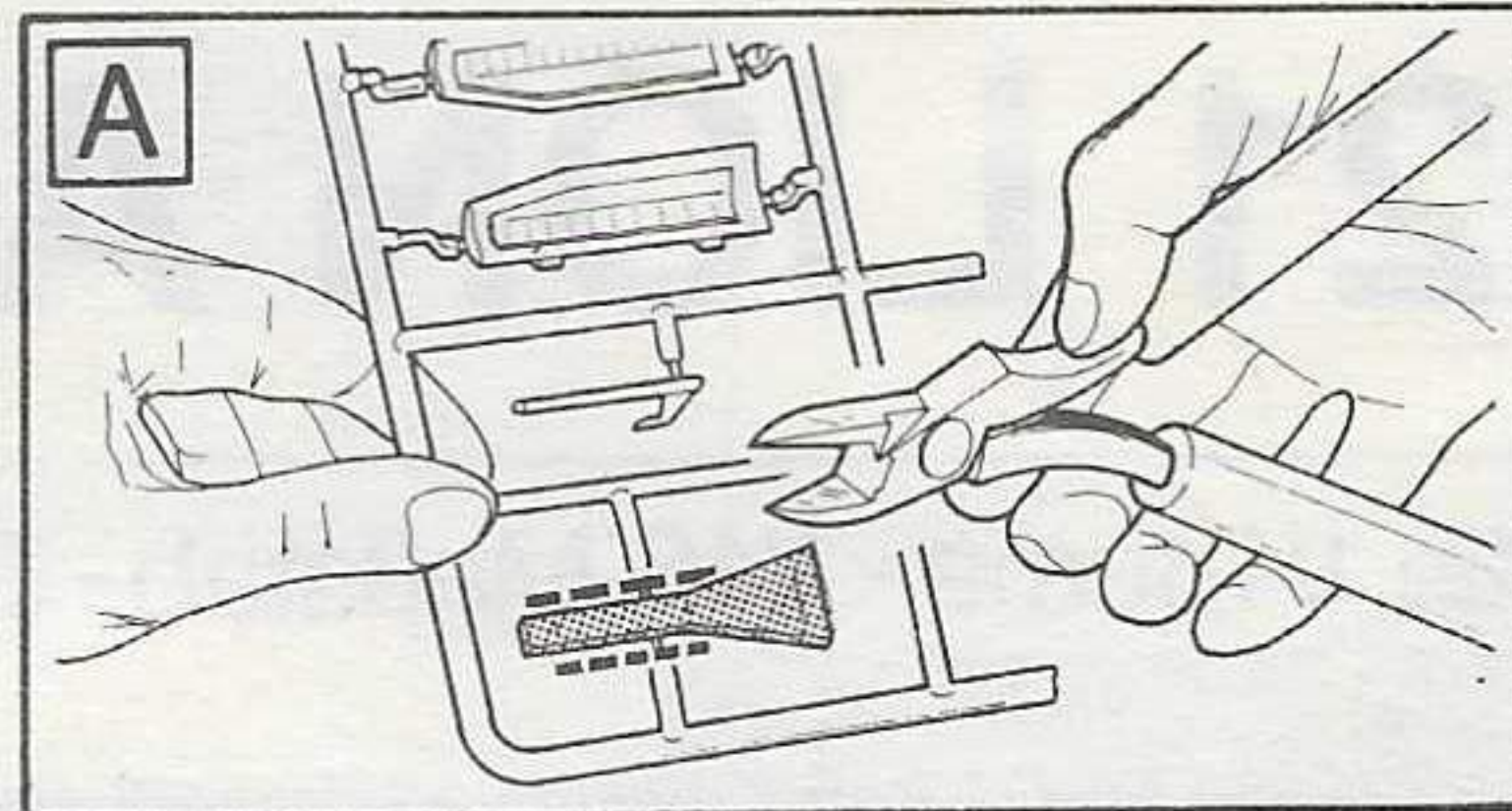
Before starting to assemble the model, carefully examine the various assembly phases indicated in the drawings. A) Carefully remove the parts from the sprues using a razor blade or emery paper. B) Eliminate any burrs, check the fit of each piece before cementing in place. Before assembly, paint any internal parts of the model or parts which are difficult to get at once assembly has been made. Always follow the assembly order indicated on the tables and, in the case of alternative parts which make it possible to obtain different versions, always choose the version you prefer before assembly.

### IMPORTANT

Avant de procéder au montage du modèle, étudier attentivement les différentes phases d'assemblage indiquées sur le dessin. A) Détacher avec soin les pièces des montants. B) Eliminer avec une petite lime ou avec du papier de verre à grain fin les bavures éventuelles, contrôler que chaque pièce soit bien conforme avant de la coller à sa place. Peindre, avant de les assembler les éventuels détails internes du modèle ou les pièces difficiles à atteindre une fois l'assemblage effectué. Suivre toujours scrupuleusement l'ordre de montage illustré sur les plans, dans le cas de pièces offertes en alternative permettant de réaliser différentes versions, choisir la variante préférée avant de procéder à l'assemblage.

### WICHTIG

Vor der Montage des Modells Aufmerksam die Verschiedenen Phasen der auf den Zeichnungen Angegebenen Zusammensetzung Beachten und Durchlesen. A) Sorgfältig die Einzelnen Teile Abnehmen. B) Mit einer Kleinen Feile oder mit Sandpapier Eventuelle Unregelmässigkeiten Beseitigen, die Teile vor dem Verkleben ungeleimt zusammenhalten, um ihren Passitz zu prüfen. Vor der Zusammensetzung Eventuelle Innere Teile, die nach der Zusammensetzung Schlecht zu Erreichen sind, Lacken. Immer die Reihenfolge der Illustrierten Montage Beachten. Im Fall von Alternativen Teilen, die für die Verschiedenen Versionen Vorgesehen sind, von der Zusammensetzung die Gewünschte Version Wählen.



### IMPORTANTE

Antes de empezar el montaje del modelo, estúdiense cuidadosamente las varias fases de ensamblaje indicada en los dibujos. A) Despegar con cuidado las partes. B) Eliminar con una pequeña lima o con papel de lija las eventuales rebabas, verifique que cada pieza encaje bien antes de pegar en posición. Barnizar, antes de ensamblar, los eventuales detalles internos del modelo o las partes difícilmente alcanzables después de efectuado el ensamblaje. Sigase siempre el orden del montaje ilustrado en las tablas y, en el caso de partes alternativas que permitan realizar diferentes variantes, escójase, antes del ensamblaje la variante preferida.

### BELANGRIJK

Voor met de eigenlijke montage te beginnen eerst de diverse montagefases zoals die in de tekeningen zijn aangegeven aandachtig doorlezen. A) De delen voorzichtig uit de platen halen. B) Eventuele oneffenheden met een vijl of fijn schuurpapier wegwerken, controleer de passing van elk deel vóór het lijmen. Voor een en ander in elkaar te zetten eerst die delen die zich aan de binnekant bevinden of die wanneer het model in elkaar gezet is moeilijk bereikbaar zullen zijn, verven. Steeds in volgorde werken zoals die voor de montage aangegeven is, en, als er keus bestaat tussen verschillende versies, deze voor de eigenlijke montage maken.

### VIKTIGT

Innan monteringen påbörjas skall de olika ihopsättningsfaserna som är anvisade på ritningarna uppmärksamt studeras. Lossna med omsorg delarna från tryckformerna. A) Avlägsna med en liten fil eller med fint sandpapper eventuella gjutsömmar. B) Färgsätt innan monteringen modellens eventuella inre detaljer och de delar som är svåråtkomliga vid slutförd montering, kolla noga att delarna passar före limningen. Följ alltid den monteringsordning som är illustrerad på planscherna och för den händelse att det finns alternativa delar vilka tillåter att förverkliga olika versioner, så utväljes den varianten som föredrages före ihopsättningen.

PER LA REALIZZAZIONE DI MODELLI PIU' REALISTICI SI CONSIGLIA DI UTILIZZARE LE VERNICI HUMBROL.  
TO OBTAIN THE BEST RESULTS WHEN COMPLETING THIS KIT, ALWAYS USE HUMBROL ENAMELS.  
POUR LA REALISATION DE MAQUETTES PLUS PROCHES DE LA REALITE ON CONSEILLE D'UTILISER LES VERNIS HUMBROL.  
FÜR DEN BAU WIRKLICHKEITSGETREUERER MODELLE WIRD EMPFOHLEN DIE HUMBROL-LACKE ZU VERWENDEN.  
PARA LA REALIZACION DE MODELOS MAS REALISTAS SE ACONSEJA UTILIZAR LOS BARNICES HUMBROL.  
OM HET BESTE RESULTAAT BIJ HET SAMENBOUWEN TE KRIJGEN, GEBRUIKT U HUMBROL VERVEN.  
FÖR UTFÖRANDET AV MER REALISTISKA MODELLER REKOMMENDERAS HUMBROL LACKFÄRGER.

### COLORI

### COLOURS

### COULEURS

### FARBEN

### COLORES

### VERFKLEUREN

### FÄRGERNA

<p>MATT 33 BLACK NOIR SCHWARZ MAT ZWART SVART NEGRO NERO OPACO FS - 37038</p>	<p>MATT 64 LIGHT GREY GRIS CLAIR HELLGRAU MAT LICHTGRIJS LJUSGRÅ GRIS CLARO GRIGIO CHIARO OPACO FS - 36373</p>	<p>MATT 27 SEA GREY GRIS FONCE DUNKELGRAU MAT MIDDELGRIJS MÖRKGRÅ GRIS OSCURO GRIGIO SCURO OPACO FS - 36173</p>	<p>SILVER 11 SILVER FOX ARGENT SILBER ZILVER SILVER PLATA ARGENTO</p>	<p>GLOSS 22 GLOSS WHITE BLANC WEISS WIT VIT BLANCO BIANCO LUCIDO FS - 17875</p>	<p>GLOSS 19 BRIGHT RED ROUGE ROUGE ROOD RÖD ROJO ROSSO LUCIDO FS - 11105</p>
<p>GLOSS 2 EMERALD VERT GRÜN GROEN GRÖN VERDE VERDE LUCIDO FS - 14109</p>	<p>BURNISHED METAL 53 GUN METAL METAL BRUNI BRUNIERTER METALL IJZERKLEUR OXIDERAD METALL METAL BRUNIDO METALLO BRUNITO</p>	<p>GLOSS 47 SEA BLUE BLEU CLAIR HELLBLAU VAALBLAUW LJUSBLÅ AZUL CLARO BLU CHIARO LUCIDO FS - 15450</p>	<p>MATT HU16 BLUE BLEU BLAU SCHEEPSGRIJS BLÅ AZUL BLU OPACO FS - 35164</p>	<p>MATT GREY USN2 MEDIUM GREY GRIS GRAU MUISGRIJS MUSGRÅ GRIS GRIGIO OPACO FS - 36270</p>	<p>MATT BLUE IAF4 PALE BLUE BLEU BLAU VELGRIJS BLÅ AZUL AZZURRO OPACO FS - 35622</p>

### ISTRUZIONI PER APPLICARE CORRETTAMENTE LE ADESIVE.

1) Ritagliare, con attenzione, il soggetto prescelto seguendone i contorni. 2) Immergerlo in acqua tiepida. 3) Separarlo dal supporto. 4) Posizionare l'adesivo sul modello - asciugarlo con l'aiuto di un panno - eliminare le eventuali bolle d'aria spingendole all'esterno.

### STEPS TO FOLLOW IN ATTACHING THE DECALS PROPERLY.

1) Cut out the subject you have chosen, being very careful to clip along its outlines so as not to leave any ragged edges. 2) Soak it for a few seconds in warm water. 3) Carefully separate it from its backing. 4) Place the decal on the model. Remove all drops of water with a dry cloth. Any air bubbles which may have formed can be removed by gently squeezing them out to the edges of the decal.

### MODE D'EMPLOI POUR L'APPLICATION DES ADHESIFS.

1) Decouper attentivement le sujet choisi en suivant les contours. 2) Le plonger dans de l'eau tiède. 3) Le séparer de son support. 4) Placer l'adhesif sur le modele - l'essuyer avec une linge et éliminer les bulles d'air éventuelles en les faisant glisser vers l'extérieur.

### ANLEITUNG FÜR DAS RICHTIGE ANBRINGEN DER ABZIEHBILDER.

1) Das gewählte Bild sorgfältig nach den Konturen ausschneiden. 2) In lauwarmes Wasser legen. 3) Es von der Unterlage ablösen. 4) Den Aufkleber auf das Modell legen - mit einem Tuch trocknen - eventuell vorhandene Luftblasen durch Drücken nach außen beseitigen.

### INSTRUCTIVO PARA APLICAR CORRECTAMENTE LOS ADHESIVOS.

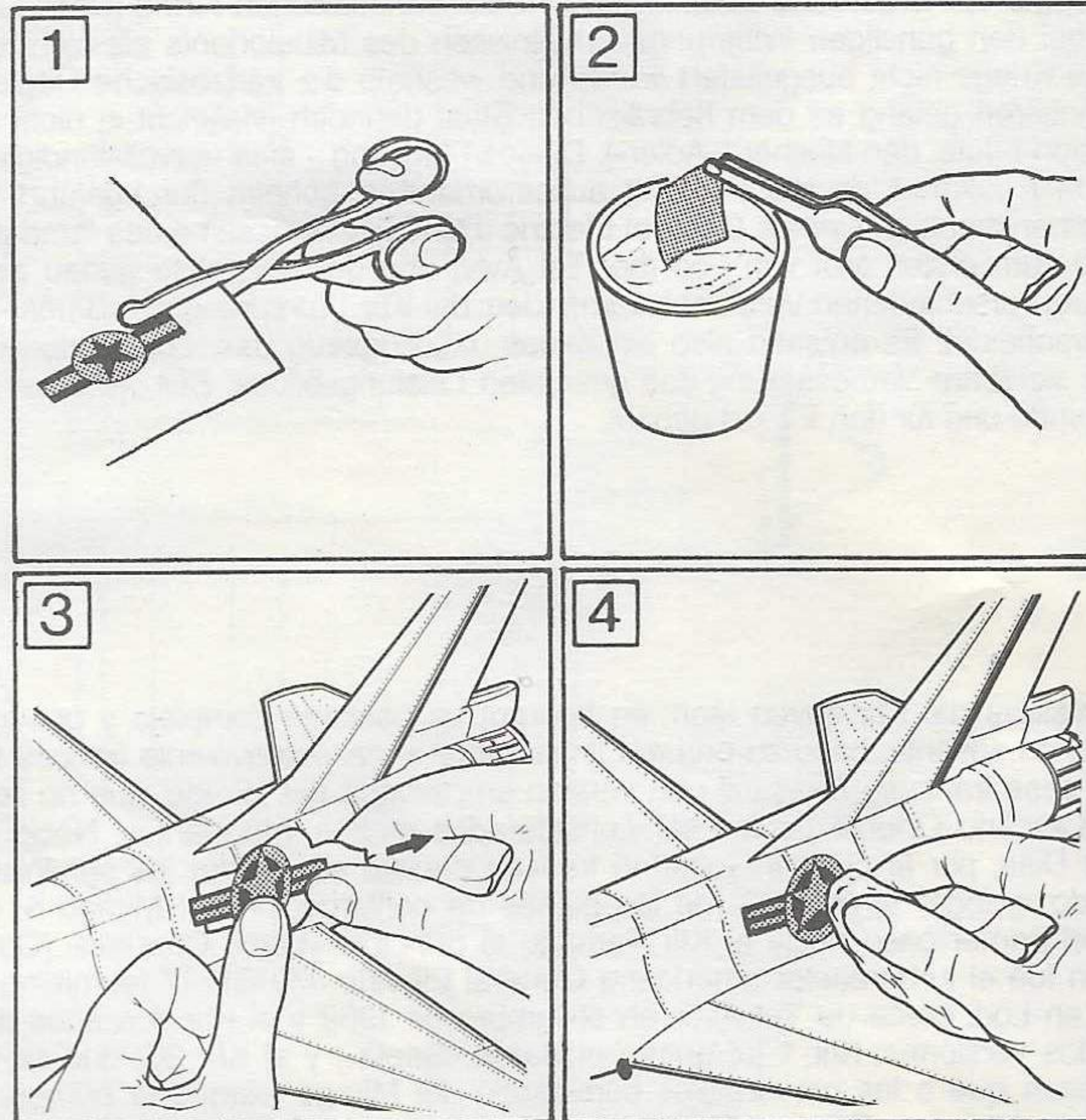
1) Recortar con cuidado el sujeto escogido siguiendo la silueta. 2) Sumirlo en agua tibia. 3) Quitarlo de su soporte. 4) Situar el adhesivo en su lugar. Secarlo con un pedazo de tela. Desinflar las eventuales burbujas de aire empujandolas hacia la orilla.

### INSTRUKTIES TOT HET KORREKT AANBRENGEN VAN DE TRANSFERS.

1) Het uitgekozen voorwerp voorzichtig langs de contouren uitknippen. 2) In lauw water dompelen. 3) Van de plakstrook afhalen. 4) De transfer op het model aanbrengen en met een lapje afdrogen; eventuele luchtblaasjes verwijderen door deze vanuit het midden naar buiten weg te strijken.

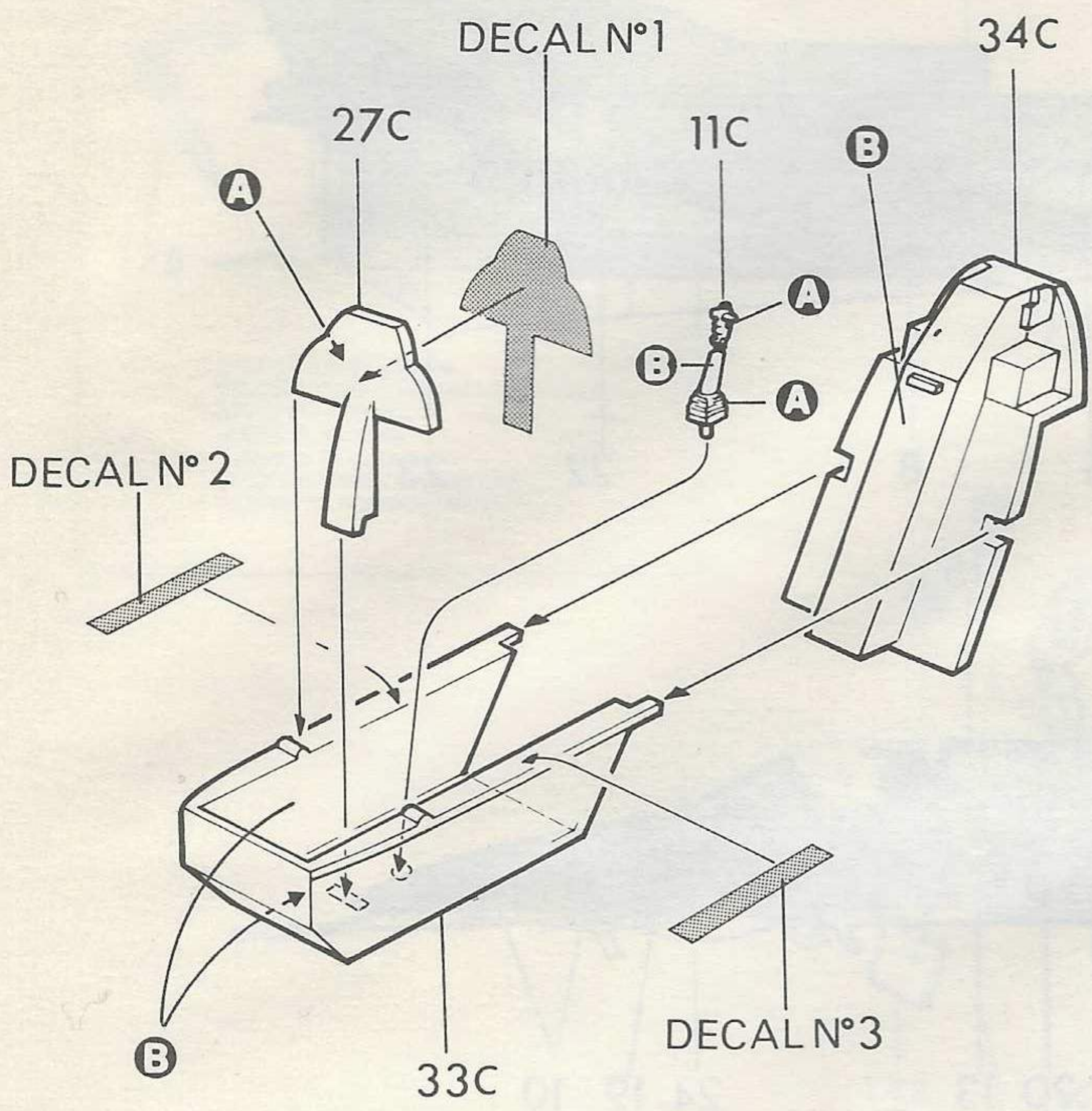
### INSTRUKTIONER FÖR KORREKT PÅSÄTTNING AV ADHESIVERNA.

1) Klipp försiktigt ur det utvalda föremålet genom att följa konturerna. 2) Doppa ner det i ljummet vatten. 3) Skilj det från underlaget. 4) Sätt adhesivet på modellen. Torka det med hjälp av en trasa. Avlägsna eventuella luftbubblor genom att pressa dem utåt.

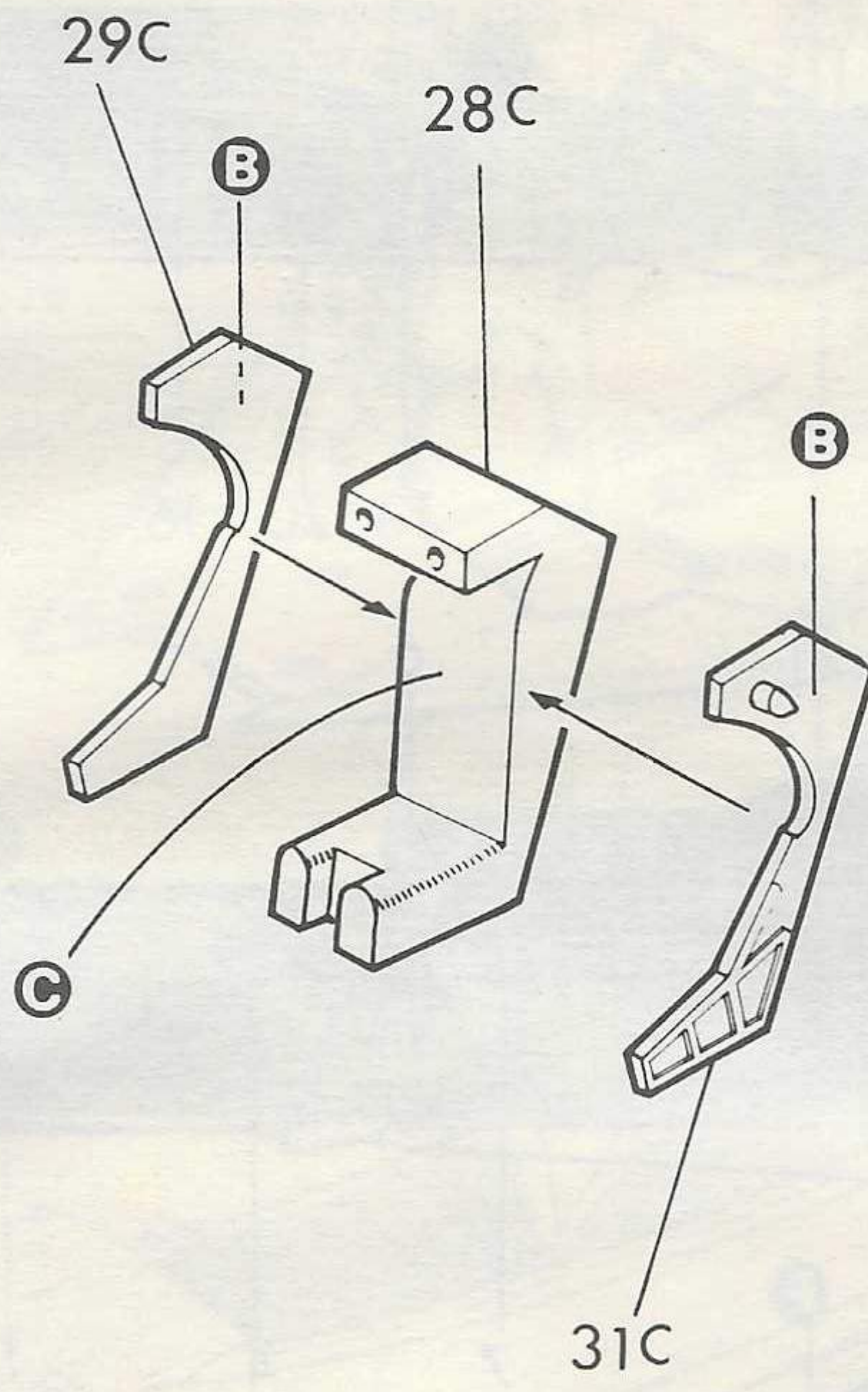




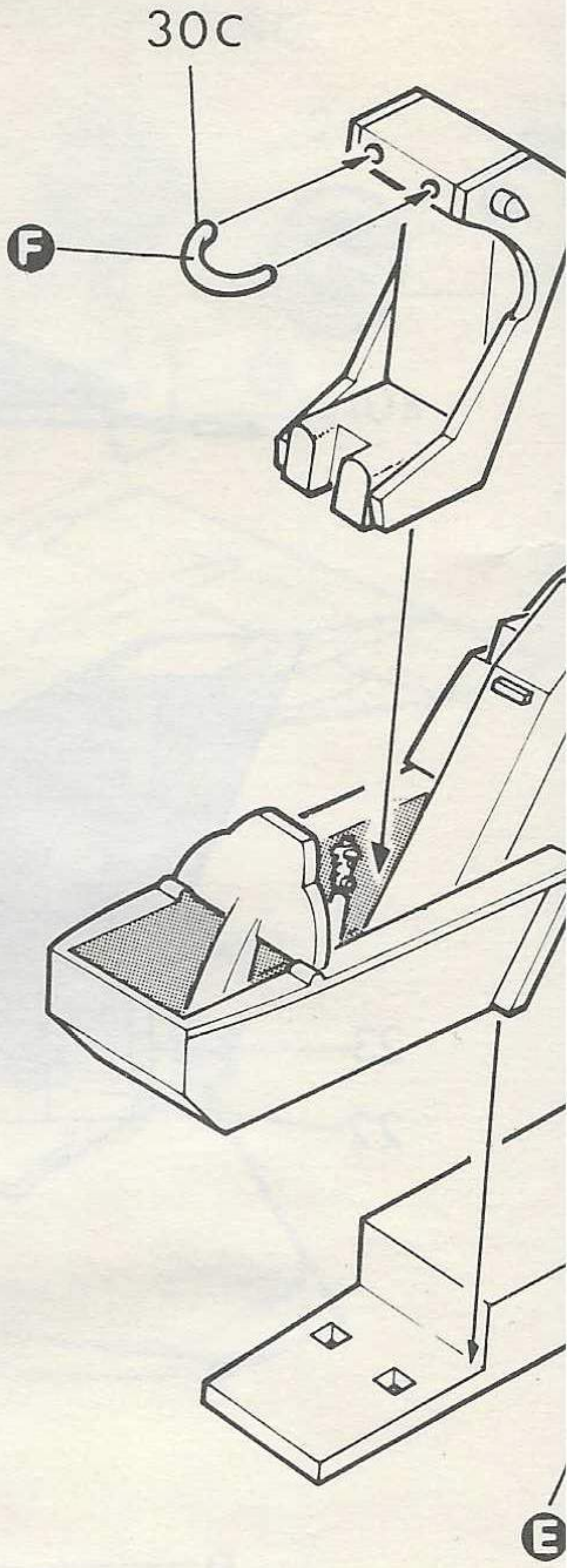
1



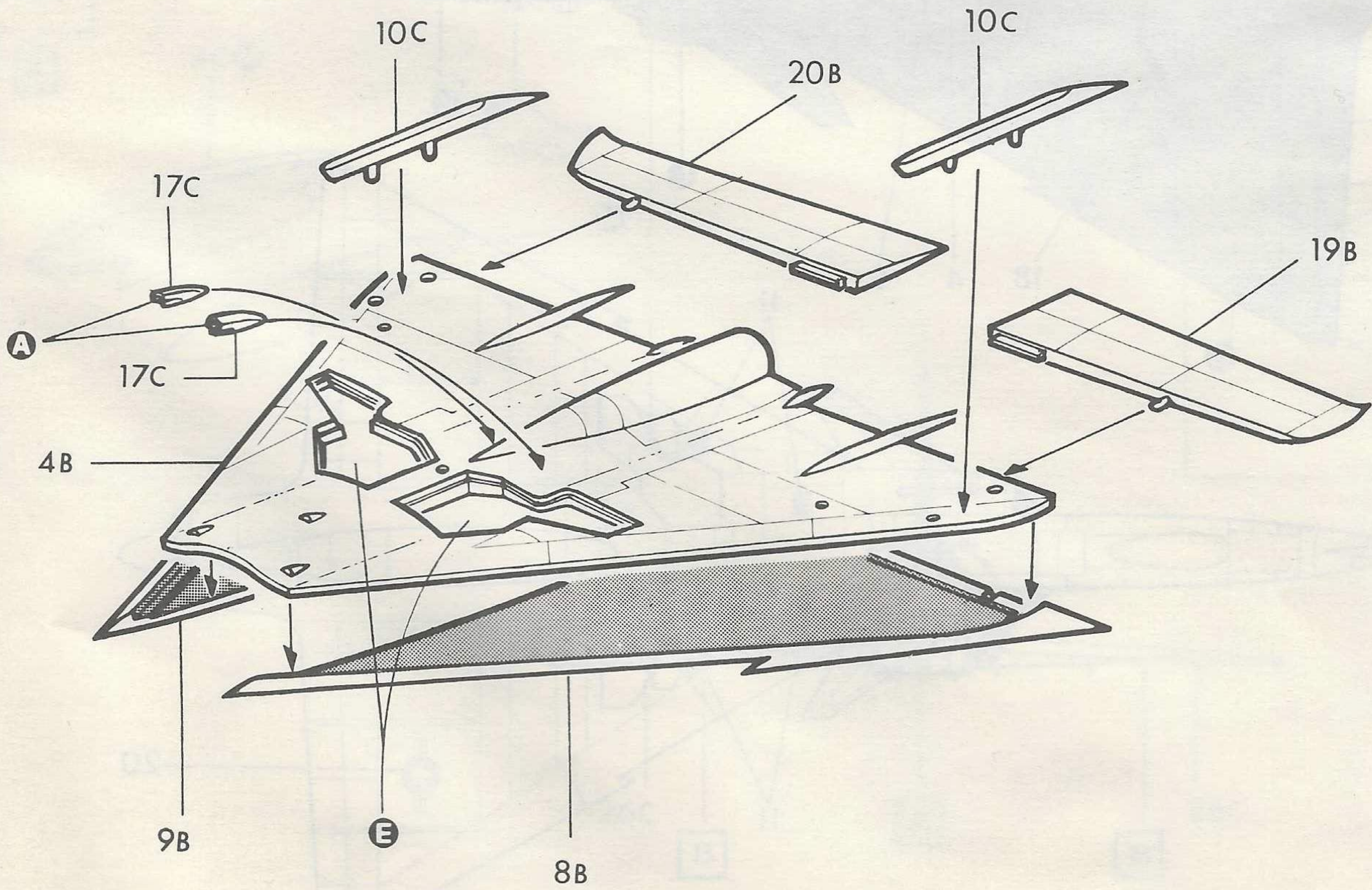
2



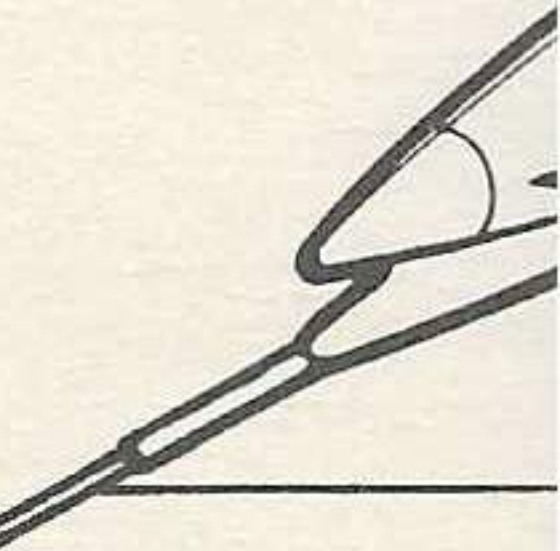
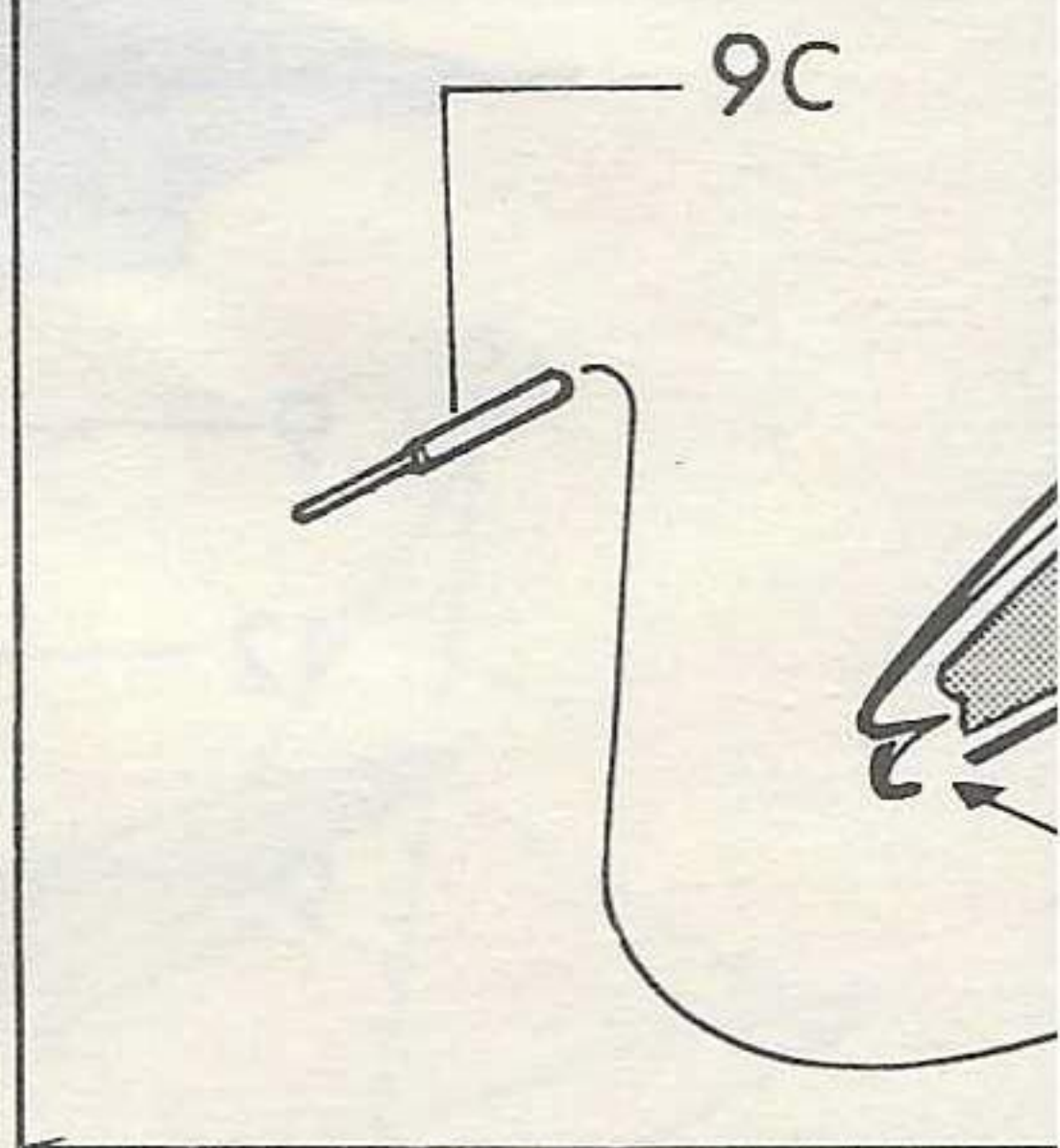
3



5

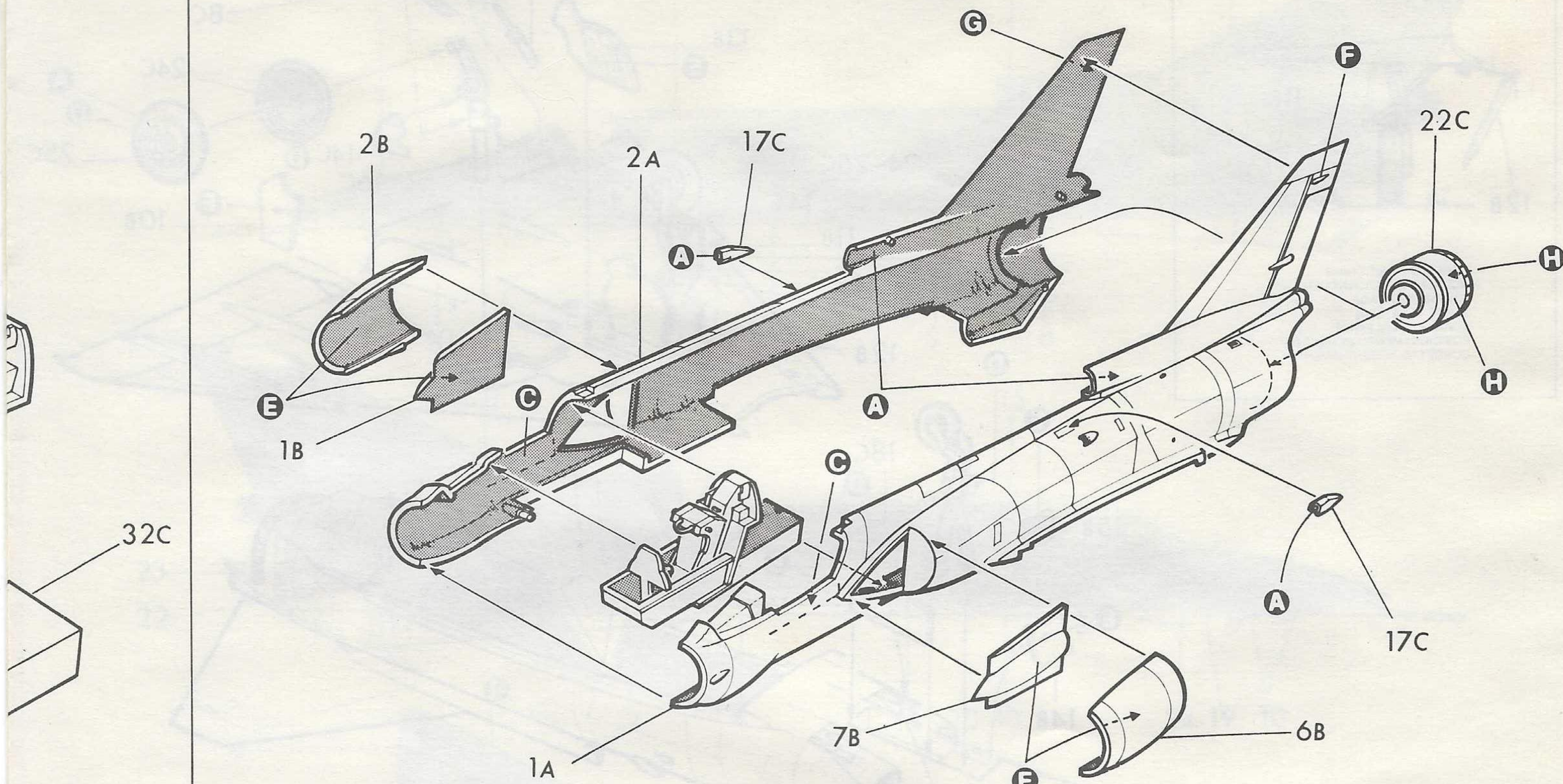


6

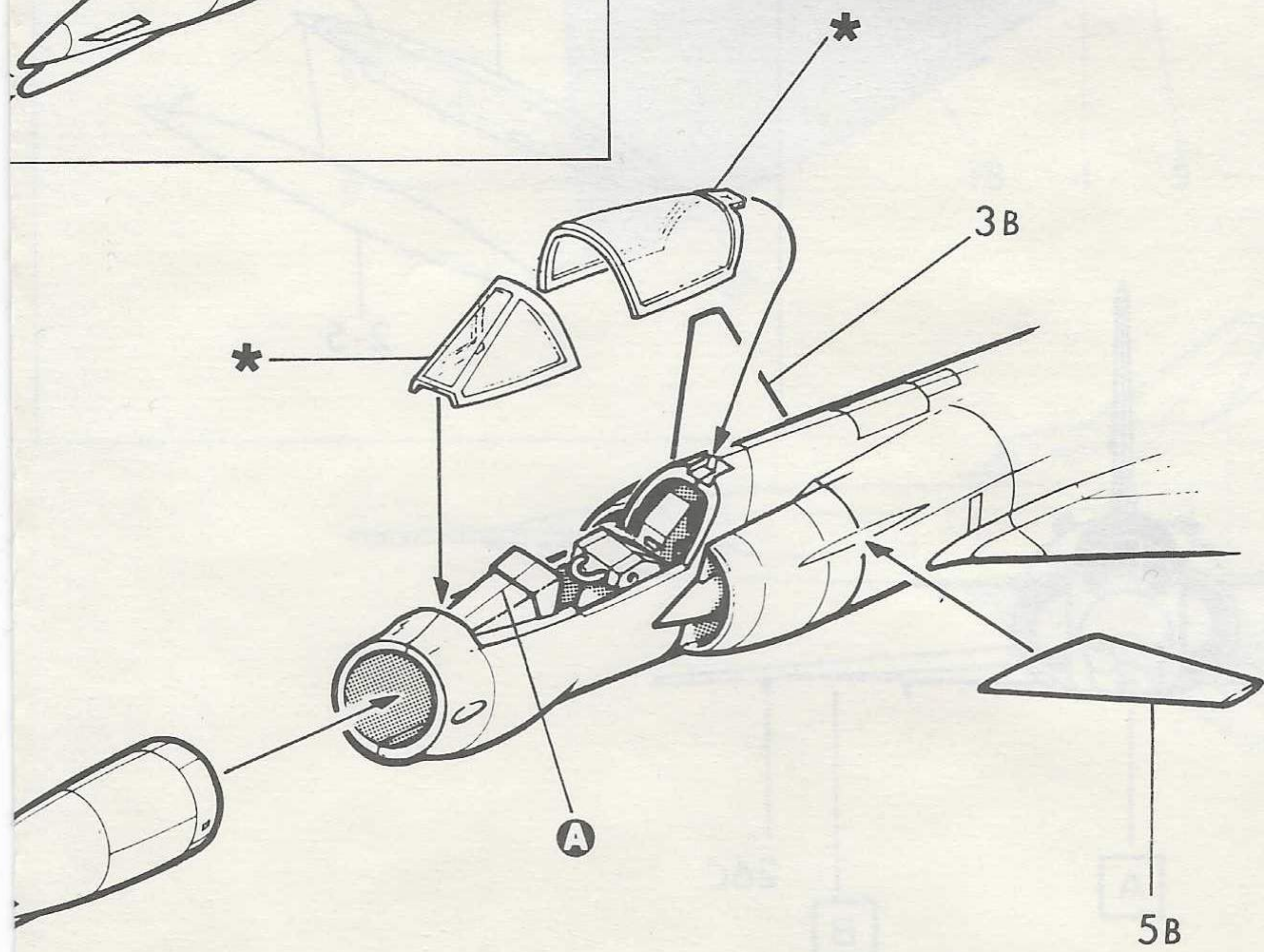
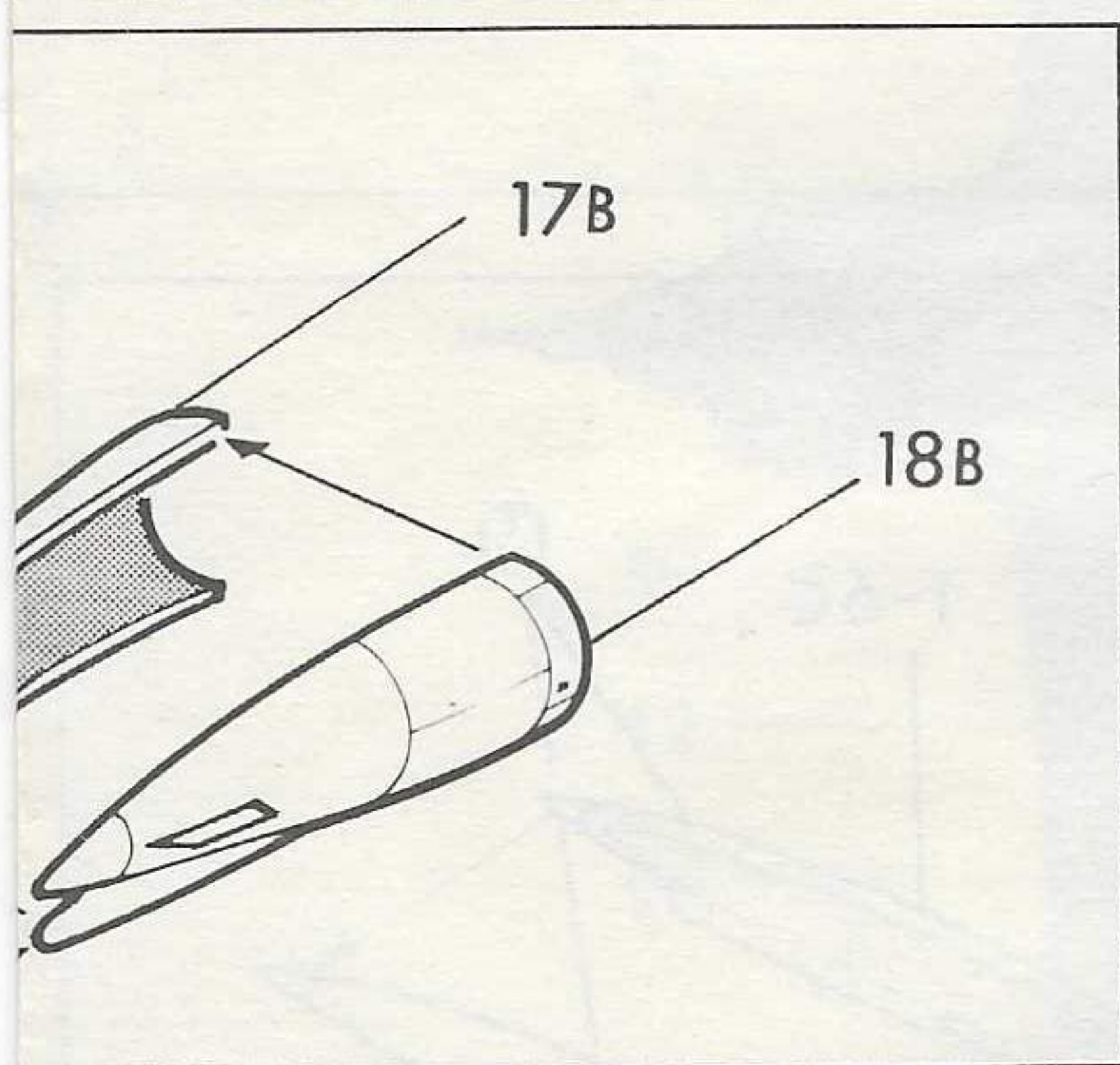




4

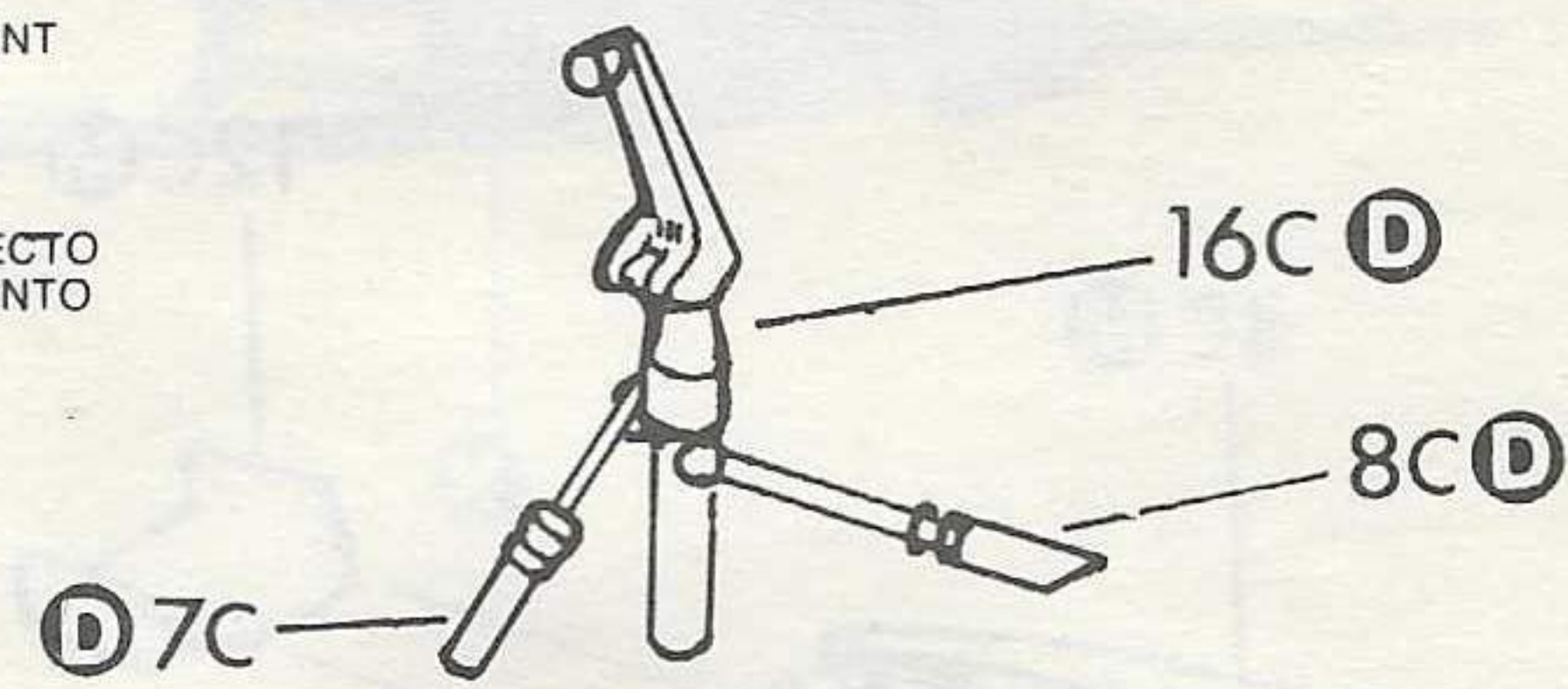


- \* - CLEAR PART
- TRANSPARENTE
- KLARSICHTEILE
- TRANSPARANT DEEL
- GENOMSKINLIG DEL
- TRANSPARENTE
- TRASPARENTE



7

CORRECT POSITIONING  
CORRECT POSITIONNEMENT  
EINWANDFREILAGE  
JUISTE PLAATSING  
KORREKT REGLERING  
POSICIONAMENTO CORRECTO  
CORRETTO POSIZIONAMENTO



8

