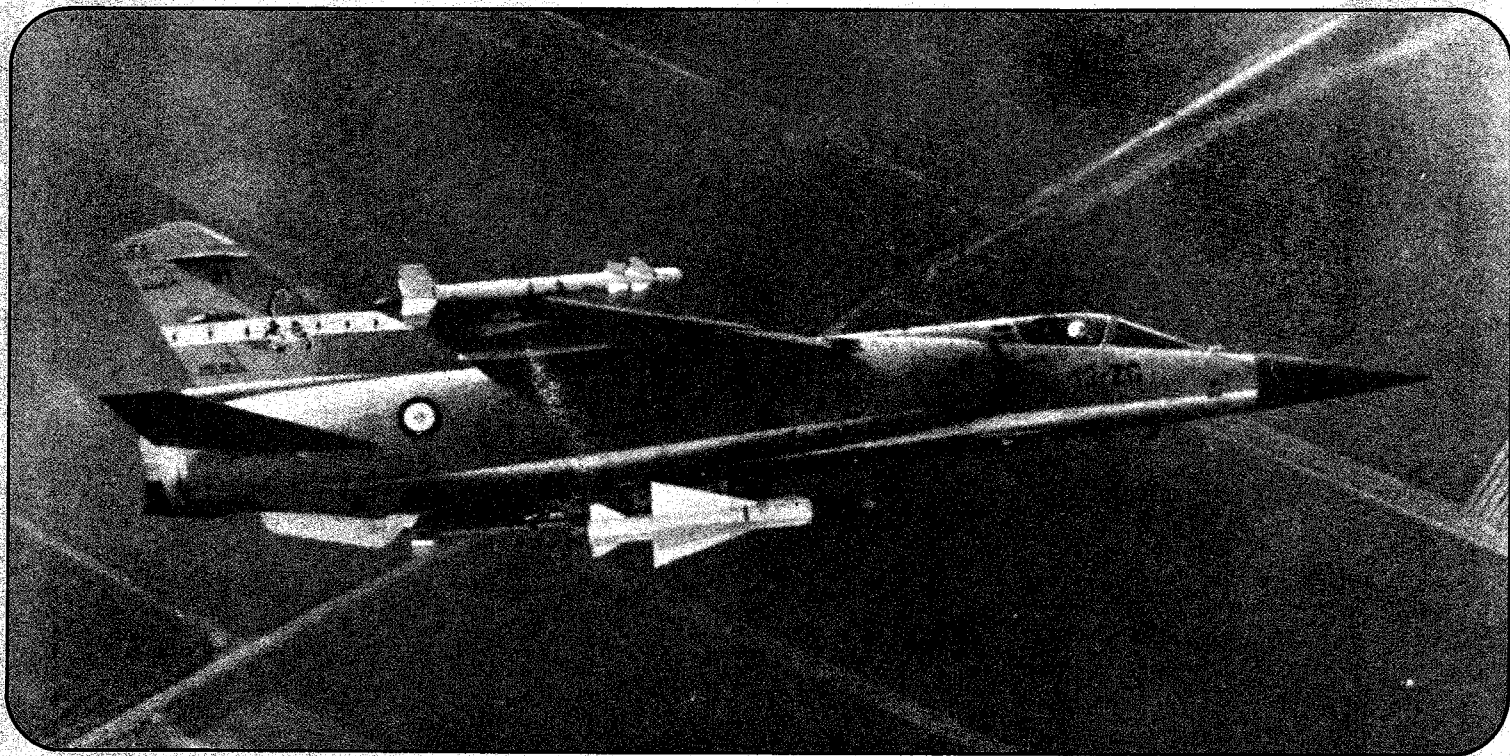


**SCALE
CRAFT
MODELS**

F-1 MIRAGE



KIT. 4006 1/48 th Scale - Echelle 1/48 ème MADE IN ITALY



Fin dal 1964 l'ingegnere Marcel Dassault aveva preso in esame il progetto per una nuova generazione di Mirage (« Miraggio », e come tale, irraggiungibile per gli aerei nemici), in grado di sostituire i predecessori con ala a delta (Mirage III e Mirage 5). Attraverso numerose versioni di prototipi sperimentali, si giunse così, il 23 dicembre 1966, al Mirage F-1 01, del quale l'Armée de l'Air francese ordinò tre esemplari di pre-serie: il primo di questi volò il 20 marzo 1969. Lo sviluppo non molto rapido del progetto si spiega, in parte, con le difficoltà incontrate (per quanto simile nella impostazione, il Mirage F infatti, si differenziava in maniera sostanziale dal suo predecessore, in particolare per l'adozione di una nuova ala a freccia), in parte, con alcune incertezze degli Stati Maggiori francesi unitamente ad una momentanea carenza di fondi. Il primo vero Mirage F-1 C di serie poté così volare, solo il 15 febbraio 1975. L'Aviazione francese aveva frattanto passato alla ditta Dassault-Breguet (o AMD-BA) ordini per 105 esemplari della versione « caccia ogni-tempo », 52 dei quali, erano già in servizio al 31 dicembre 1975. Una versione potenziata, con motore SNECMA M-53 Super Atar, venne successivamente elaborata ed offerta, senza successo, in concorrenza con i caccia leggeri americani ed il SAAB 37 Viggen, ai paesi della NATO non interessati al Panavia Tornado. I buoni risultati non potevano tuttavia mancare, e ai 122 esemplari ordinati dalla Francia (più un'opzione per altri 109 entro il 1980), hanno fatto seguito ordini per 32 F-1 AZ e 16 F-1 CZ per il Sud Africa (Squadrons N. 1 e N. 3 della SAL/SAAF), 24 F-1 CE per la Spagna, 18 F-1 CK unitamente a 2 biposto F-1 BK per la Kuwait Air Force, 40 F-1 CG per la Elliniki Aeroporia greca, 38 esemplari (probabilmente F-1 CD ed F-1 AD) per la LARAF libica (più un'opzione per altri 50) 50 F-1 CH per l'AQAAM marocchina (più un'opzione per altri 25); un'opzione per 42-44 esemplari è attesa anche da parte egiziana e negoziati per una cinquantina di esemplari

sono in corso con l'Iraq. I risultati sono decisamente notevoli, e il Mirage F-1, anche se ormai non più all'avanguardia, può essere senz'altro considerato come un ottimo caccia della generazione del Phantom, con ancora lunghi anni di servizio davanti a sé.

In 1964 Engineer Marcel Dassault examined a project for a new generation of Mirages (« Mirage » and as such unreachable by the enemy aircraft) which could replace the Delta-winged predecessors (Mirage III and Mirage 5). After various versions of experimental prototypes, on December 23 1966 the Mirage F-1 01 was built and the French Armée de l'Air ordered three pre-series models: the first flew on March 20, 1969. The rather slow development of the project can partly be explained by the difficulties encountered (however similar it was to its predecessor, the Mirage F was in fact very different, particularly in the use of a new arrow-shaped wing), partly because of uncertainty by the French General Staff and a temporary lack of funds. The French Air Force placed orders with Dassault-Breguet (or AMD-BA) for 105 « all-weather fighters », 52 of which were already operating on December 31, 1975. An improved version, with SNECMA M-53 Super Atar engine, was later planned and unsuccessfully offered in competition with the light American planes and the SAAB 37 Viggen to NATO countries not interested in the Panavia Tornado. However, good results could not fail and 122 planes ordered by France (plus an option for 109 more by 1980) were followed by orders for 32 F-1 AZs and 16 F-1 CZs from South Africa (Squadrons 1 and 3 of SAL/SAAF), 24 F-1 CE from Spain, 18 F-1 CKs together with the two seater F-1 BK from the Kuwait Air Force, 40 F-1 CGs from the Elliniki Aeroporia in Greece, 38 (probably F-1 CD and F-1 ADs) from the Lybian LARAF (plus an option for 50 more), 50 F-1 CHs from the Moroccan AQAAM (plus an

option for 25 more); an option for 42-44 planes in also expected from Egypt and negotiations are under way with Iraq for 50 planes. The results are certainly excellent and the Mirage F-1, even if it is no longer advanced, can certainly be considered an excellent fighter plane of the Phantom generation, with still a long life ahead of it.

Dès 1964 l'ingénieur Marcel Dassault avait commencé à examiner le projet tendant à une nouvelle génération de Mirage (et comme tel, impossible à atteindre pour les avions ennemis) en mesure de remplacer les prédécesseurs à aile en delta (Mirage III et Mirage 5). A travers un grand nombre de versions de prototypes expérimentaux, on parvint ainsi, le 23 décembre 1966, au Mirage F-1 01 dont l'Armée de l'Air française commanda trois exemplaires de pré-série: le premier de ces appareils vola le 20 mars 1969. Le développement pas très rapide du projet s'explique, en partie, par les difficultés rencontrées (bien que similaire sur le plan de la conceptualisation, le Mirage F en effet se différencie de façon substantielle de son prédécesseur, surtout à cause de l'adoption d'une nouvelle aile en flèche), et en partie par certaines incertitudes des Etats-Majors français accompagnées d'un manque momentané de fonds. Le premier véritable Mirage F-1 C de série put ainsi voler seulement le 15 février 1975. L'Aviation française avait entretemps passé à l'entreprise Dassault-Breguet (ou AMD-BA) des commandes pour 105 exemplaires de la version « chasse en tous temps », 52 desquels étaient déjà en service le 31 décembre 1975. Une version à la puissance accrue, avec moteur SNECMA M-53 Super Atar, fut par la suite élaborée et offerte, sans succès, en concurrence avec les chasseurs légers américains et avec le SAAB 37 Viggen, aux pays de l'OTAN non intéressés au Panavia Tornado. Cependant les bons résultats ne pouvaient manquer et les 122 exemplaires commandés par la France (plus une option pour 109 autres appareils avant 1980) ont été suivis de commandes pour 32 F-1 AZ et 16 F-1 CZ pour l'Afrique du Sud (Squadrons N. 1 et N. 3 de la SAL/SAAF), 24 F-1 CE pour l'Espagne, 18 F-1 CK ainsi que 2 biplaces F-1 BK pour la Kuwait Air Force, 40 F-1 CG pour la Elliniki Aeroporia grecque, 38 exemplaires (probablement F-1 CD et F-1 AD) pour la LARAF libyenne (plus une option pour 50 autres appareils), 50 F-1 CH pour l'AQAAM marocaine (plus une option pour 25 autres appareils); une option pour 42-44 exemplaires est attendue également de la part des égyptiens et des pourparlers pour une cinquantaine d'exemplaires sont en cours avec l'Iraq. Les résultats sont décidément considérables et le Mirage F-1, bien que plus à l'avant-garde désormais, peut être sans aucun doute considéré comme un excellent chasseur de la génération du Phantom, avec encore devant lui de longues années de service.

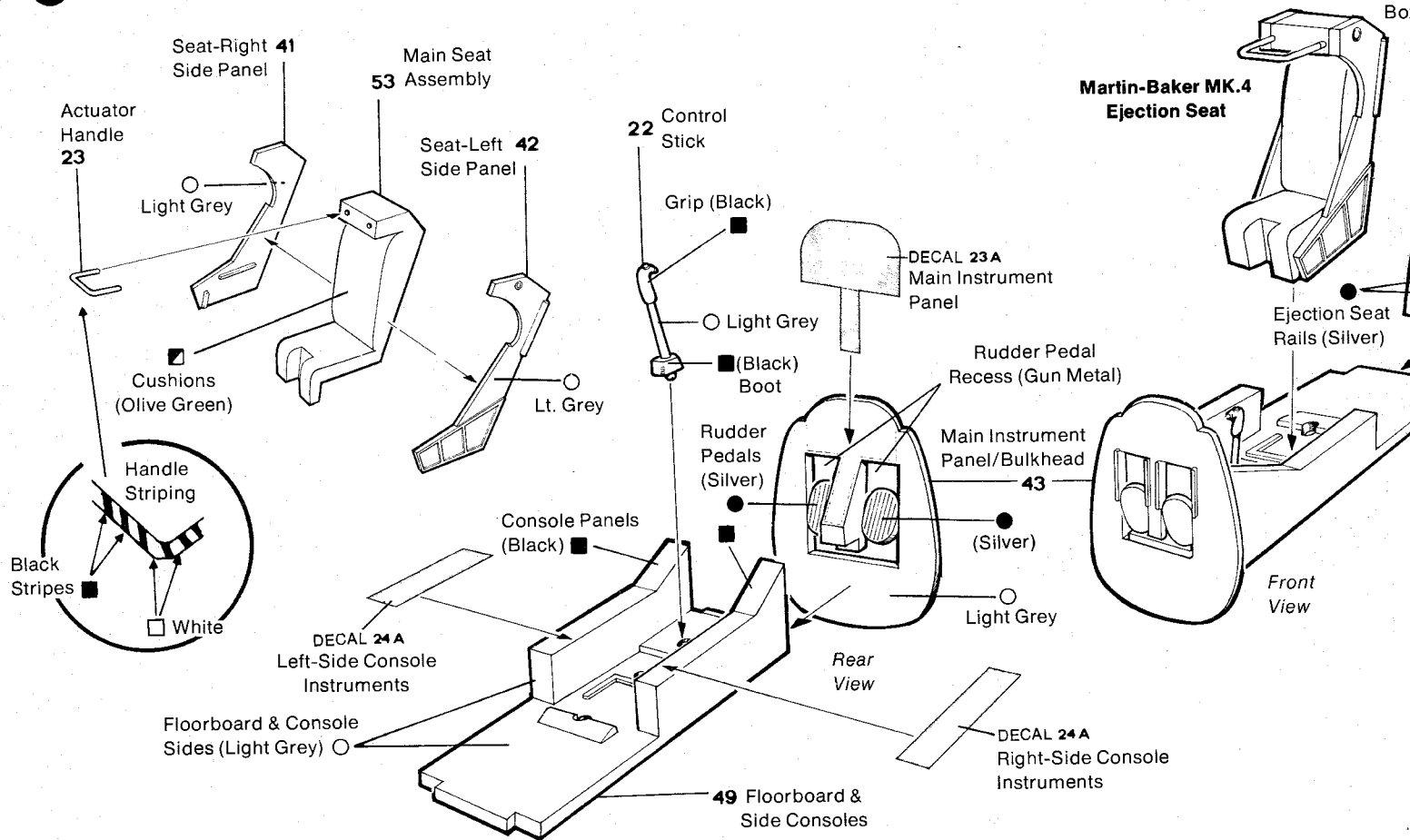
Seit 1964 hatte Ing. Marcel Dassault das Projekt für eine neue Generation der MIRAGE (« Luftspiegelung ») und als solche unerreichbar für die feindlichen Flugzeuge) ins Auge gefasst, das in der Lage sei die Vorgänger mit dem Deltaflügel (Mirage III und Mirage 5) zu ersetzen. Nach zahlreichen experimentellen Prototypen wurde so am 23.12.1966 der Mirage F-1 01 konstruiert, von welchem die französische Armée de l'Air drei Exemplare, vor Beginn der Serienproduktion, bestellte. Das erste Flugzeug startete am 20.3.1969. Die nicht sehr schnelle Entwicklung des Projektes hing teilweise mit den sich ergebenden Schwierigkeiten zusammen (obwohl ähnlich in der Formulierung, der Mirage F unterschied sich wesentlich von seinem Vorgänger, in besonderer Weise durch den neuen Pfeilflügel), teils wegen einigen Ungewissheiten seitens der französischen Befehlsstäbe und letztlich auch infolge des momentanen Fehlens von finanziellen Mitteln. Der erste serienmässig gebaute Mirage F-1 konnte erst am 15. Dezember 1975 starten.

Die französische Luftwaffe hatte inzwischen der Firma Dassault-Breguet (oder AMD-BA) Aufträge für 105 Exemplare des Typs « Allwetter-Jäger » übertragen, von denen 52 bereits am 31. Dezember 1975 im Flugdienst standen. Ein verstärktes Modell, mit Motor SNECMA M-53 Super Atar, wurde später ausgearbeitet und - jedoch ohne Erfolg - in Konkurrenz zu den

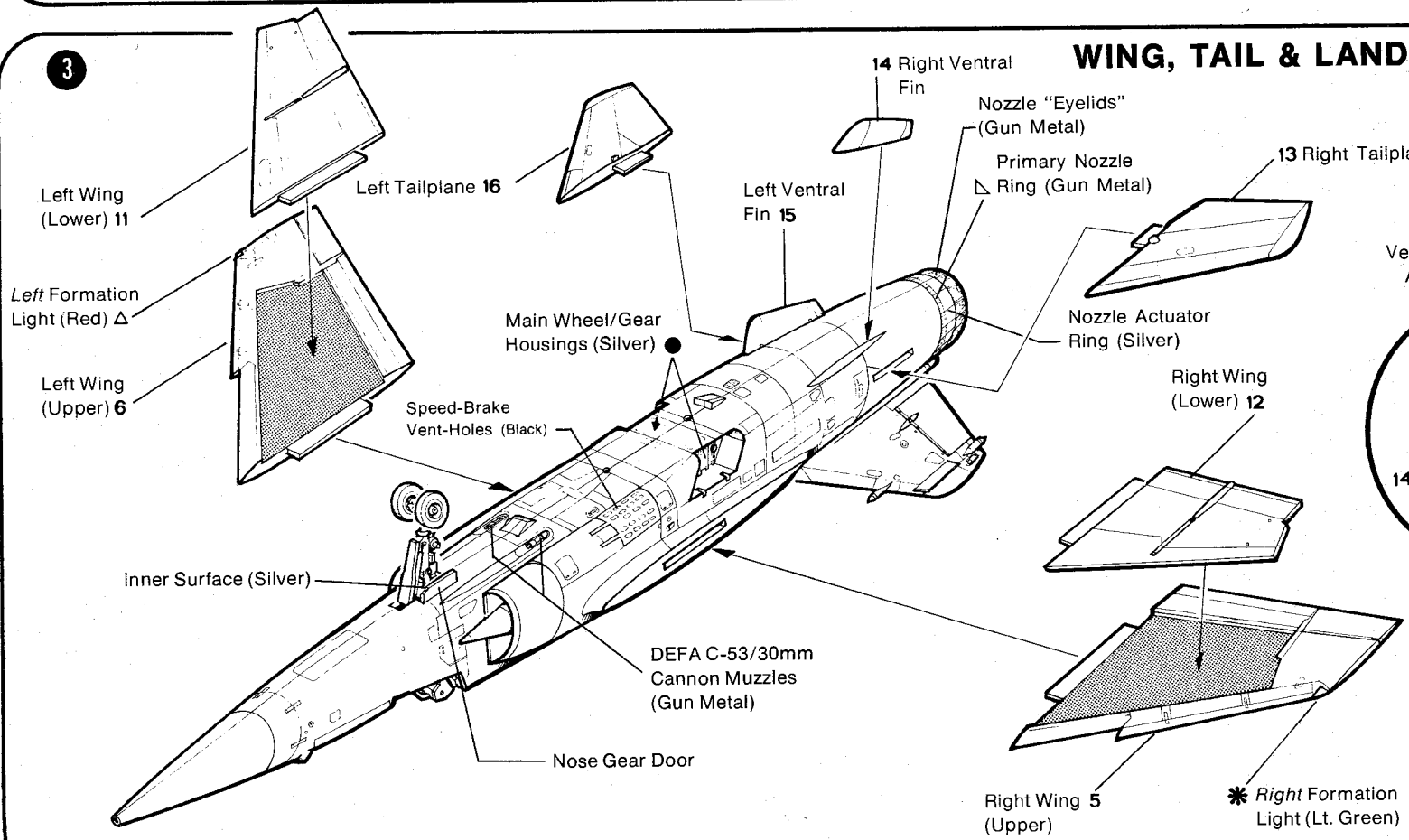
leichten amerikanischen Jagdflugzeugen und dem SAAB 37 Viggen den Ländern der NATO, die nicht am Panavia Tornado interessiert waren, angeboten. Es mangelte später aber trotzdem nicht an guten Erfolgen und den 122 Exemplaren die von Frankreich bestellt wurden (+ eine Option auf weitere 109 Flugzeuge innerhalb dem Jahre 1980) folgten Aufträge für 32 Maschinen F-1 AZ und 16 des Typs F-1 CZ von Südafrika (Squadrons N. 1 und N. 3 der SAL/SAAF), für 24 Exemplare F-1 CE von Spanien, für 18 Exemplare F-1 CK zusammen mit zwei Zweisitzern F-1 BK für die Kuwait Air Force, 40 Maschinen F-1 CG für die griechische Elliniki Aeroporia, 38 Exemplare (wahrscheinlich F-1 CD und F-1 AD) für die libysche LARAF (+ eine Option auf weitere 50 Stück), 50 Flugzeuge F-1 CH für die marokkanische AQAAM (+ eine Option auf weitere 25); eine Option auf 42-44 Exemplare wird seitens der Ägypter erwartet und für ca. 50 Flugzeuge sind Unterhandlungen mit Irak im Gange. Es handelt sich also um recht bemerkenswerte Resultate und der Mirage F-1, auch wenn nicht mehr ultramodern, kann ohne weiteres als ein ausgezeichnetes Jagdflugzeug der Art des Phantom erwogen werden, das noch viele Jahre zum Einsatz kommen wird.

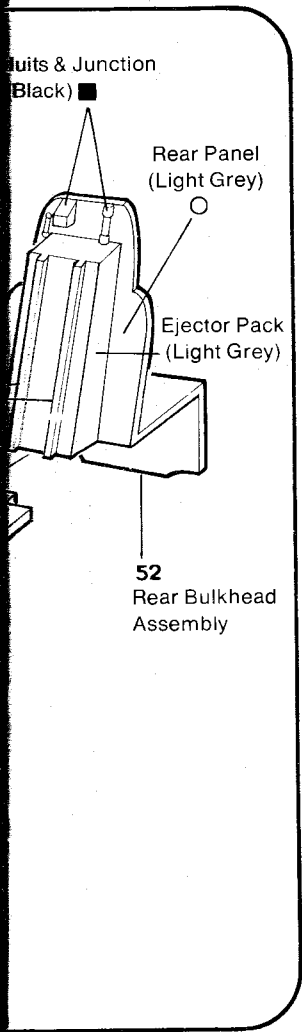
Ya desde 1964 el Ingeniero Dassault había examinado el proyecto de una nueva generación de Mirage (Espejismo, como dice su nombre, y como tal imposible de alcanzar por los enemigos) que estuviera en condiciones de sustituir a sus predecesores de ala en delta (Mirage 3 y Mirage 5). A través de numerosas versiones y varios prototipos experimentales el 23 de diciembre de 1966 se llegó al Mirage F-1 01, del cual la Aviación Militar Francesa pidió tres ejemplares de pre-serie. El primero de estos aviones voló el 20 de marzo de 1969. El desarrollo del proyecto no fue muy rápido, en parte esto puede ser explicado por las dificultades halladas (a pesar de los parecidos con el Mirage F, puesto que se diferenciaba de aquel de manera substancial por adoptar la nueva ala en forma de flecha). El retraso también fue debido a unas incertidumbres de parte del Estado Mayor francés y a una momentánea falta de fondos. El primer Mirage F-1 C de serie solamente llegó a volar el 15 de febrero de 1975. La Aviación francesa le había pasado ya a la firma Dassault-Breguet (AMD-BA) unos pedidos por 105 aviones en la versión « caza con cualquier tiempo », 52 de los cuales ya estaban en servicio el 31 de diciembre de 1975. Una versión potenciada con motor SNECMA M 53 Super Atar, fue elaborada más tarde y ofrecida, sin éxito, en competencia con los cazas livianos estadounidenses y el SAAB 37 Viggen, a los países de la OTAN que no estaban interesados en el Panavia Tornado. Los buenos resultados no tardaron en llegar, y a los 122 aviones pedidos por Francia (además de una opción por 109 más dentro de 1980) hay que sumar 32 F-1 AZ y 16 F-1 CZ pedidos por Sud Africa (Squadrons N. 1 y N. 3 de la SAL/SAAF); 24 F-1 CE por España; 18 F-1 CK y 2 bipuestos F-1 BK por la Kuwait Air Force; 40 F-1 CG por la Elliniki Aeroporia, Grecia; 38 (probablemente F-1 CD y AD) pedidos por la LARAF, Libia, además de una opción por 50 más; 50 F-1 CH por la AQAAM, Marruecos, además de una opción por 25 más; una opción por 42/44 aviones de parte egipcia y unas negociaciones por unos cincuenta aviones de parte de Irán. Los resultados son notables: el Mirage F-1, aunque ya no esté a la vanguardia, puede ser considerado sin duda alguna un magnífico avión de caza de la generación del Phantom, que tiene todavía muchos años de actividad por delante.

1 COCKPIT ASSEMBLY (For best results, Paint all components prior to assembly.)

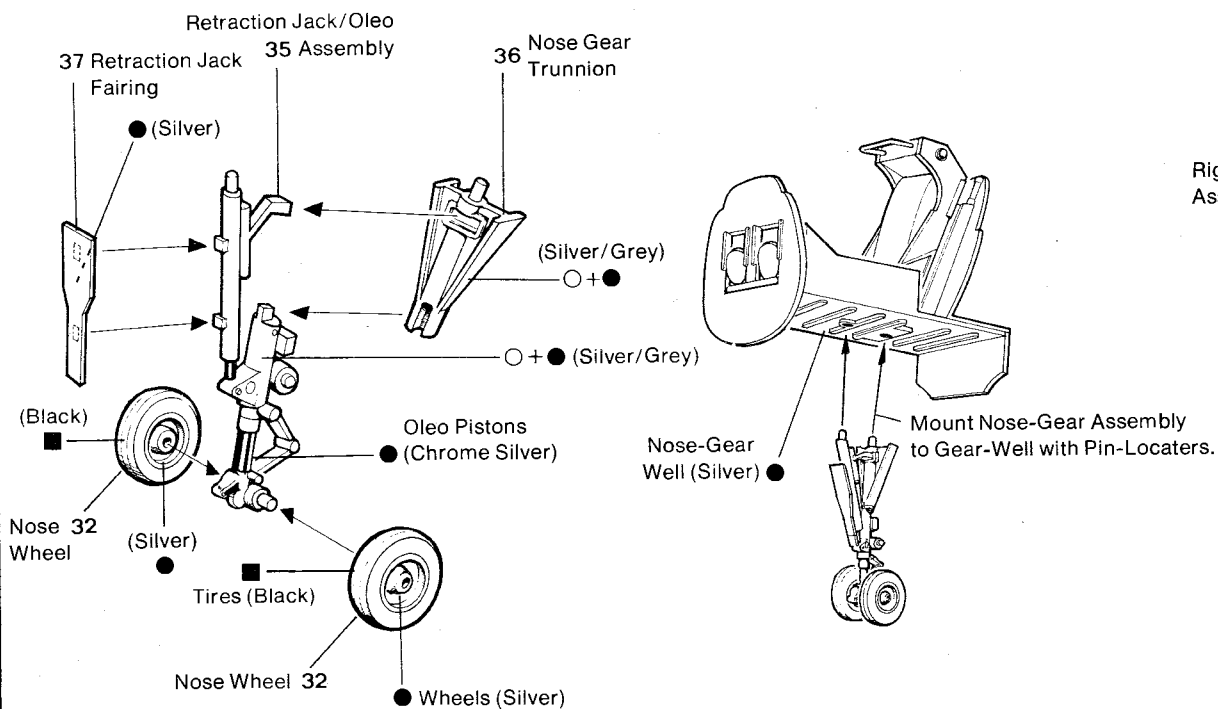


3 WING, TAIL & LAND



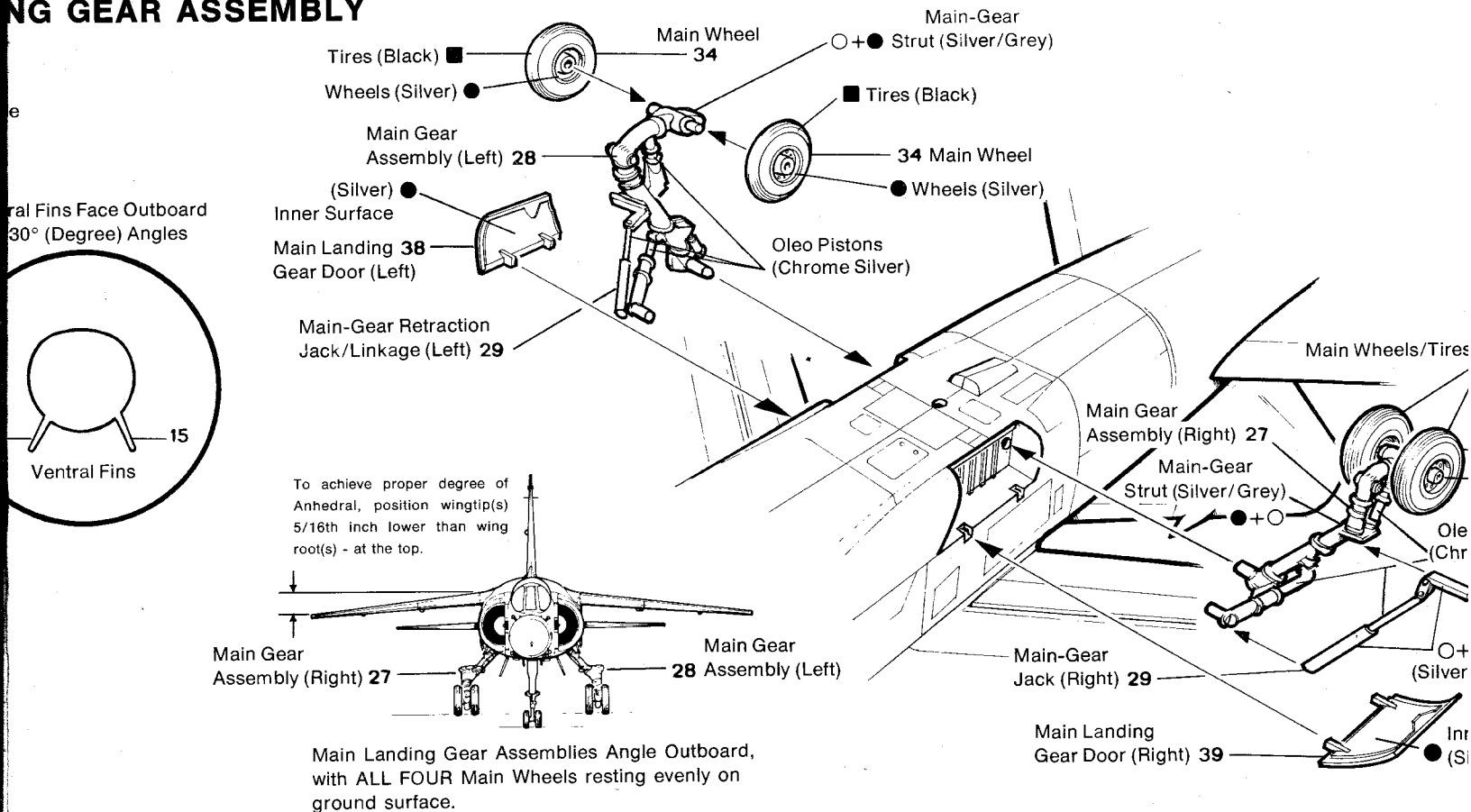


2 FUSELAGE & NOSE LANDING GEAR ASSEMBLY

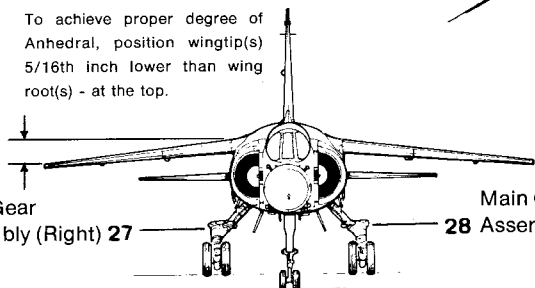
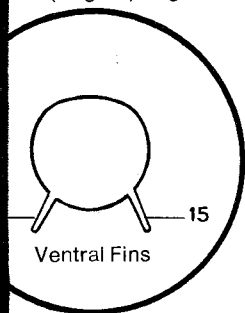


(For best results, paint components prior to assembly.)

MAIN LANDING GEAR ASSEMBLY



Ventral Fins Face Outboard
 30° (Degree) Angles



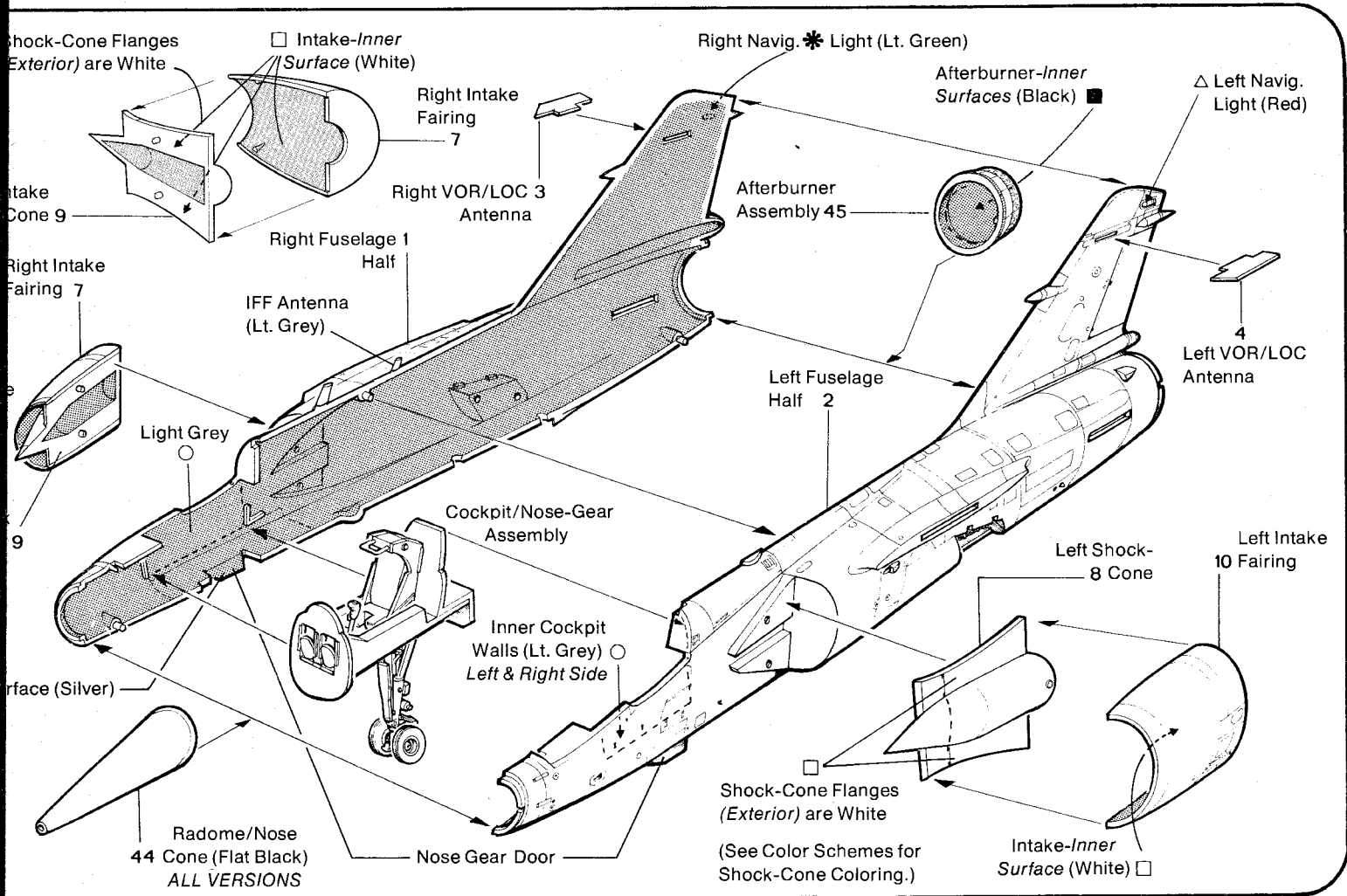
Main Landing Gear Assemblies Angle Outboard, with ALL FOUR Main Wheels resting evenly on ground surface.

Right I Shock

Right Intak Assembly

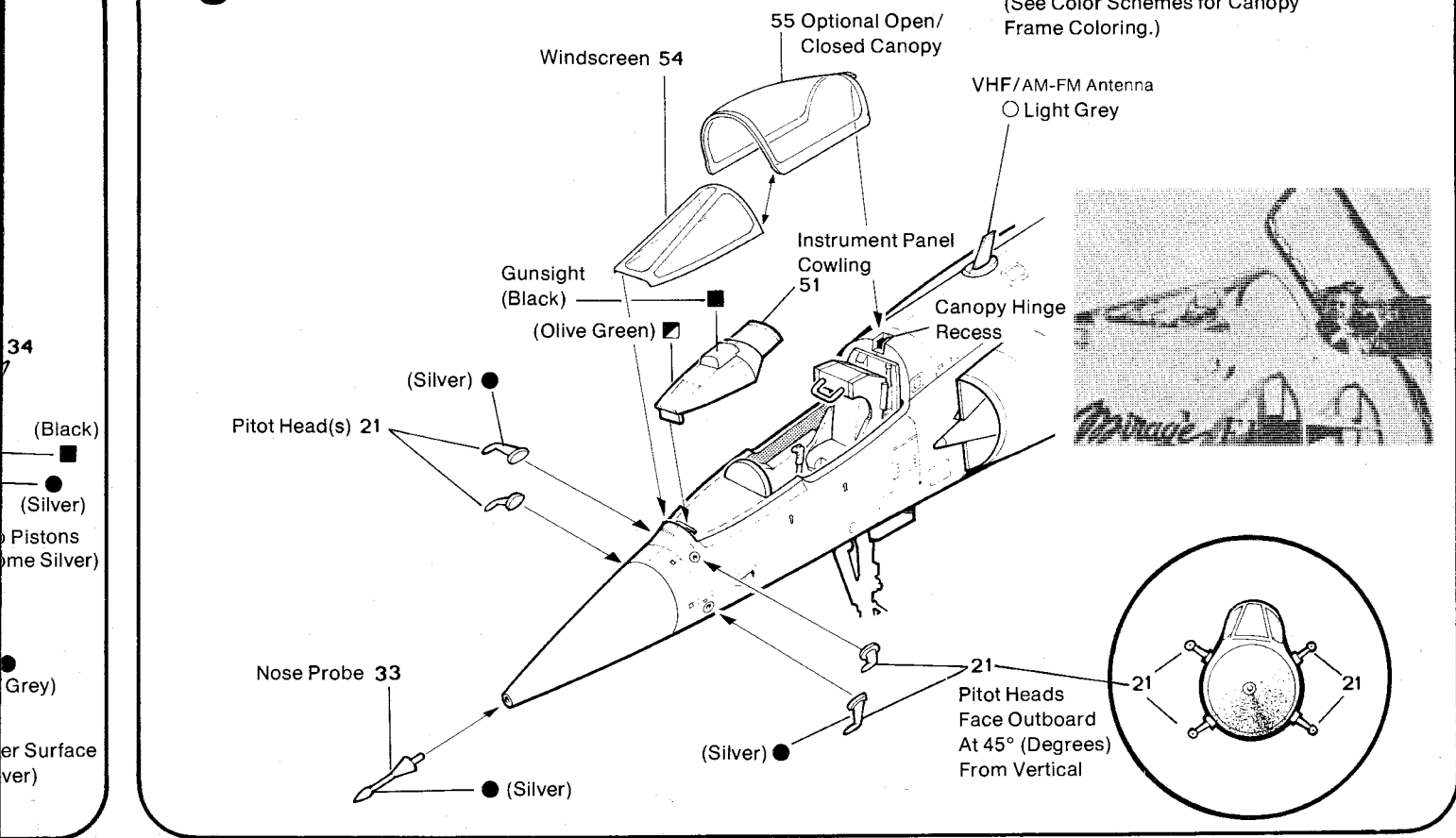
Shock Cone

Inner S



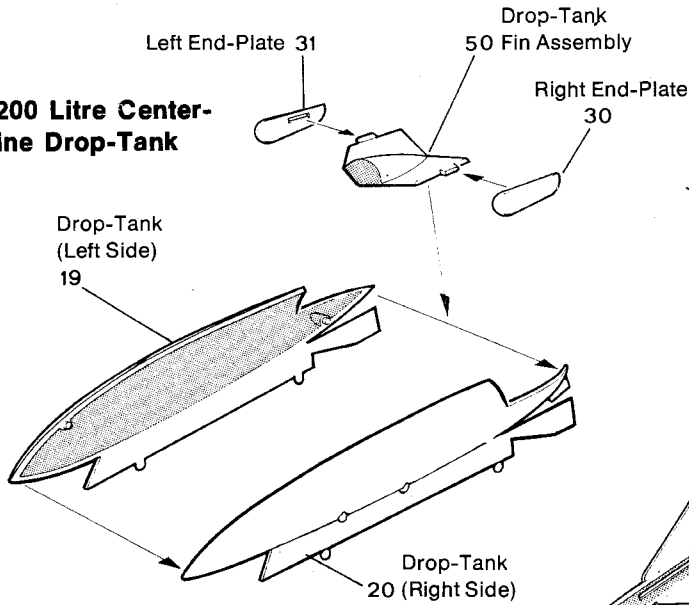
4 CANOPY & ANTENNA ASSEMBLY

(See Color Schemes for Canopy Frame Coloring.)

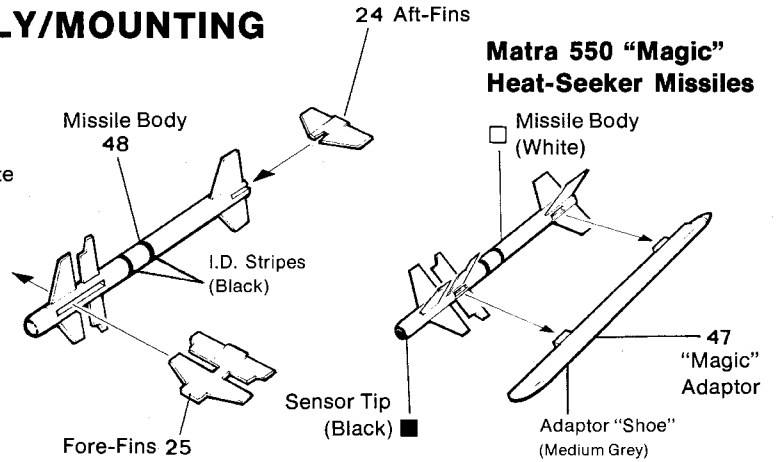


5 UNDERWING STORES ASSEMBLY/MOUNTING

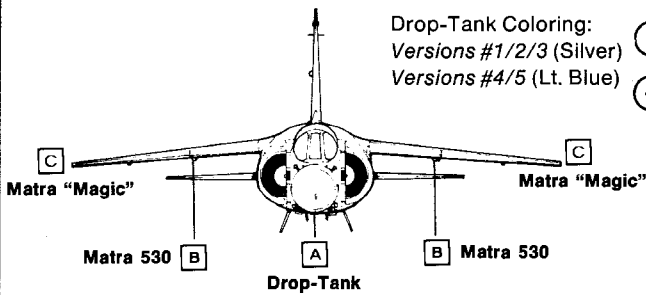
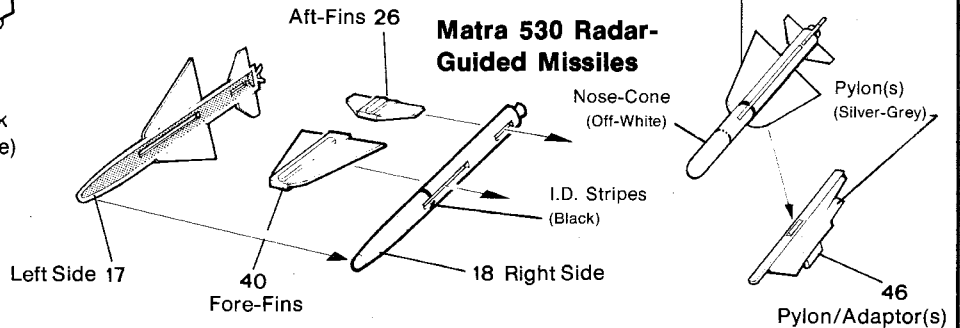
1200 Litre Center-Line Drop-Tank



Matra 550 "Magic" Heat-Seeker Missiles

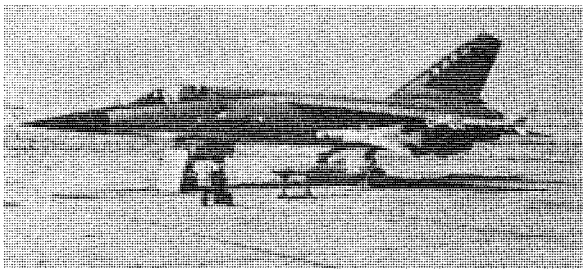
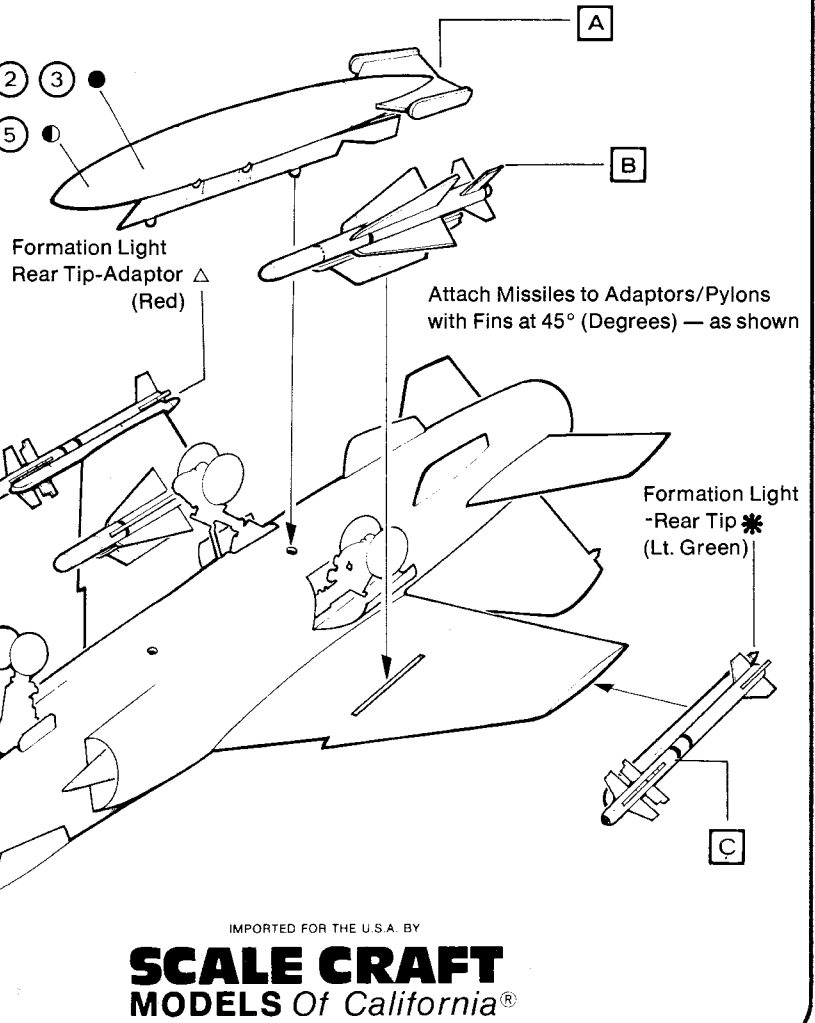


Matra 530 Radar-Guided Missiles



Drop-Tank Coloring:
 Versions #1/2/3 (Silver)
 Versions #4/5 (Lt. Blue)

- ① ●
- ② ●
- ③ ●
- ④ ●
- ⑤ ●



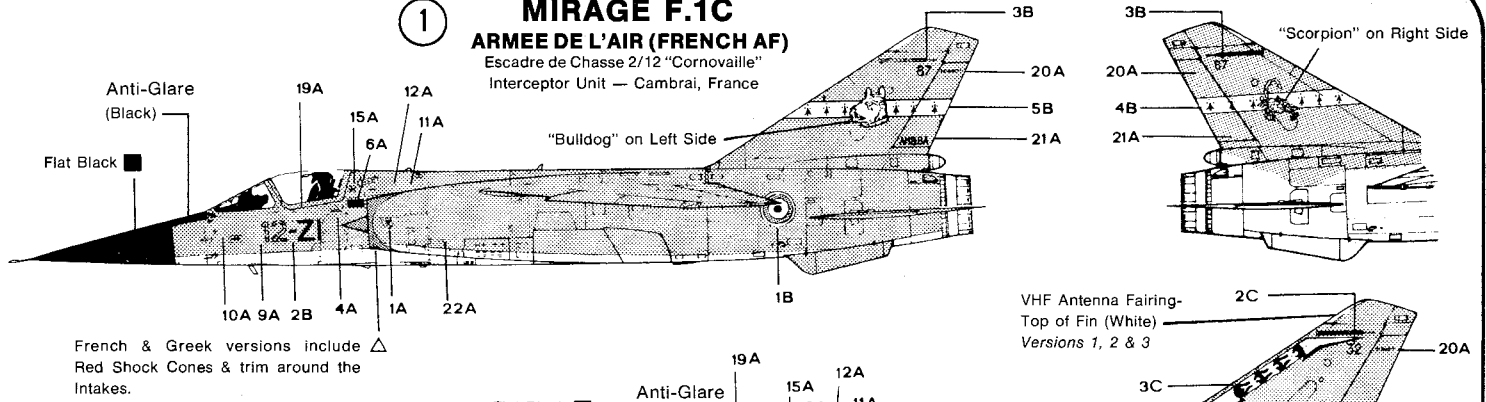
IMPORTED FOR THE U.S.A. BY

SCALE CRAFT
 MODELS Of California®

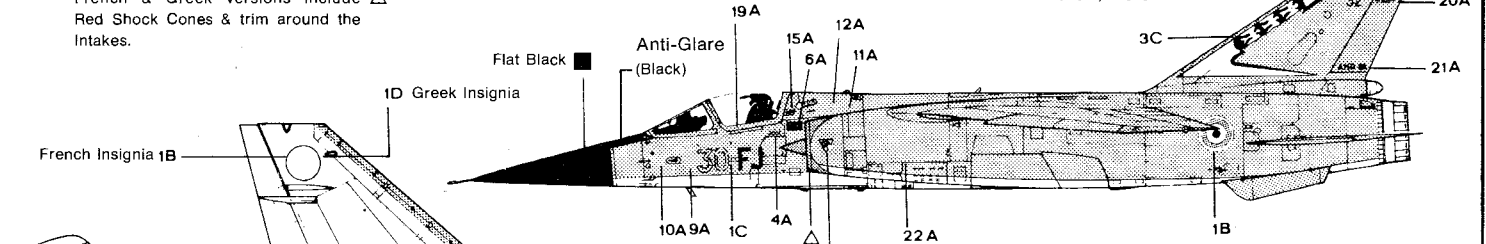
8735 Shirley Avenue • Northridge, California 91324 • (213) 866-1967

1

MIRAGE F.1C ARMEE DE L'AIR (FRENCH AF) Escadre de Chasse 2/12 "Cornouaille" Interceptor Unit - Cambrai, France

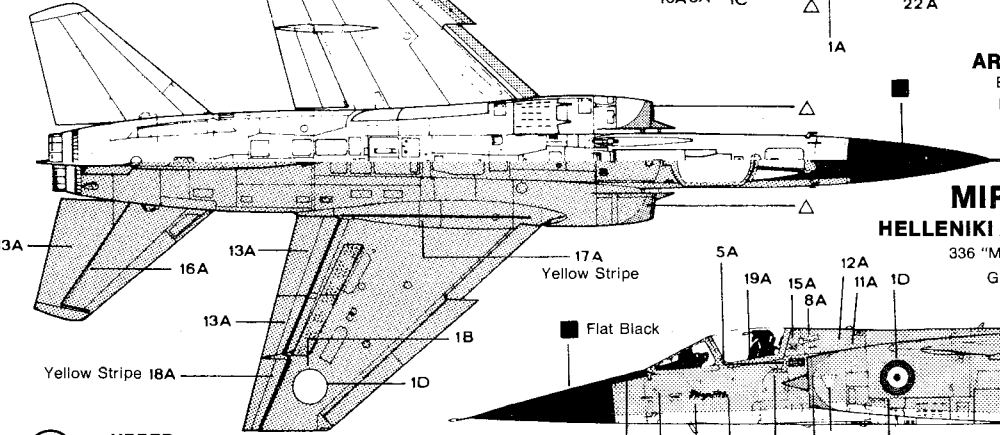


French & Greek versions include Red Shock Cones & trim around the Intakes.



MIRAGE F.1C ARMEE DE L'AIR (FRENCH AF) Escadre de Chasse 3/30 "Lorraine" Interceptor Unit - Reims, France

2



MIRAGE F.1CG HELLENIKI AEROPORIA (GREEK AF) 336 "Mira" Squadron - Araxos, Greece - from 1975

3

1 UPPER SURFACES

2

3

BLU FS - 35164
BLUE FS - 35164
BLEU FS - 35164
BLAU FS - 35164
AZUL FS - 35164

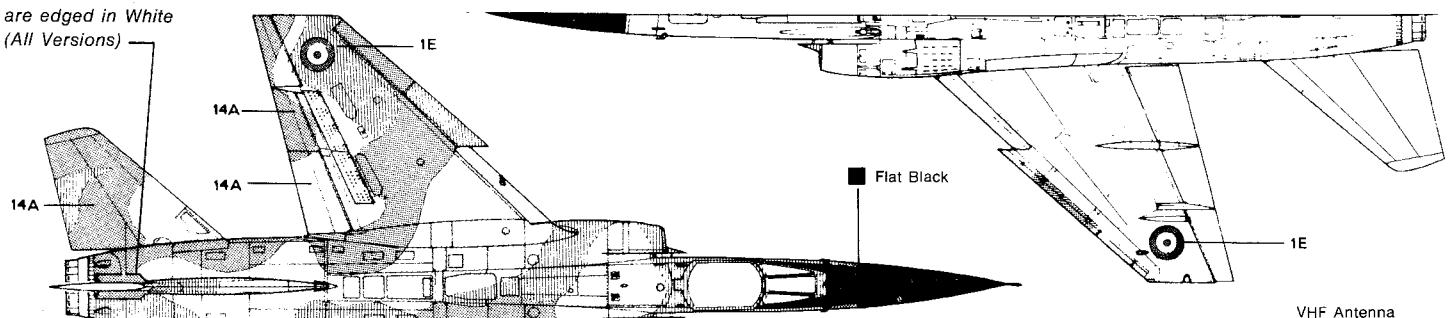
LOWER SURFACES

ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
PLATA

4

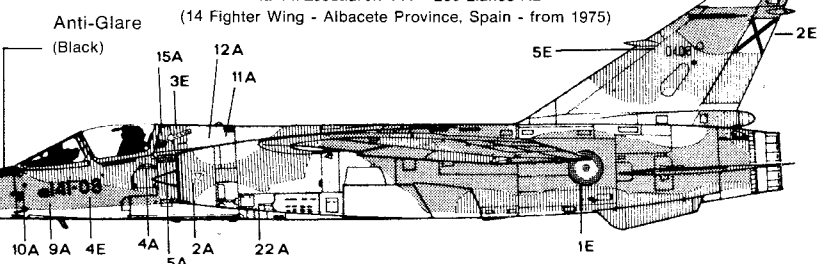
UPPER SURFACES	LOWER SURFACES
VERDE SCURO FS - 34079 DARK GREEN FS - 34079 VER GONCE FS - 34079 OLIVE GRUIN FS - 34079 VERDE OSCURO FS - 34079	SABBIA FS - 30400 SAND FS - 30400 SABLE FS - 30400 SAND FS - 30400 ARENA FS - 30400
MARRONE FS - 30140 BROWN FS - 30140 MARRON FS - 30140 BRAUN FS - 30140 MARRON FS - 30140	AZZURRO FS - 35622 LIGHT BLUE FS - 35622 BLU-CIEL FS - 35622 HELLEBAU FS - 35622 AZUL CLARO FS - 35622

VOR/LOC Antennas are edged in White (All Versions)



MIRAGE F.1CE EJERCITO DE L'AIRE (SPANISH AF) Ala 14/Escuadron 141 - Los Llanos AB (14 Fighter Wing - Albacete Province, Spain - from 1975)

4



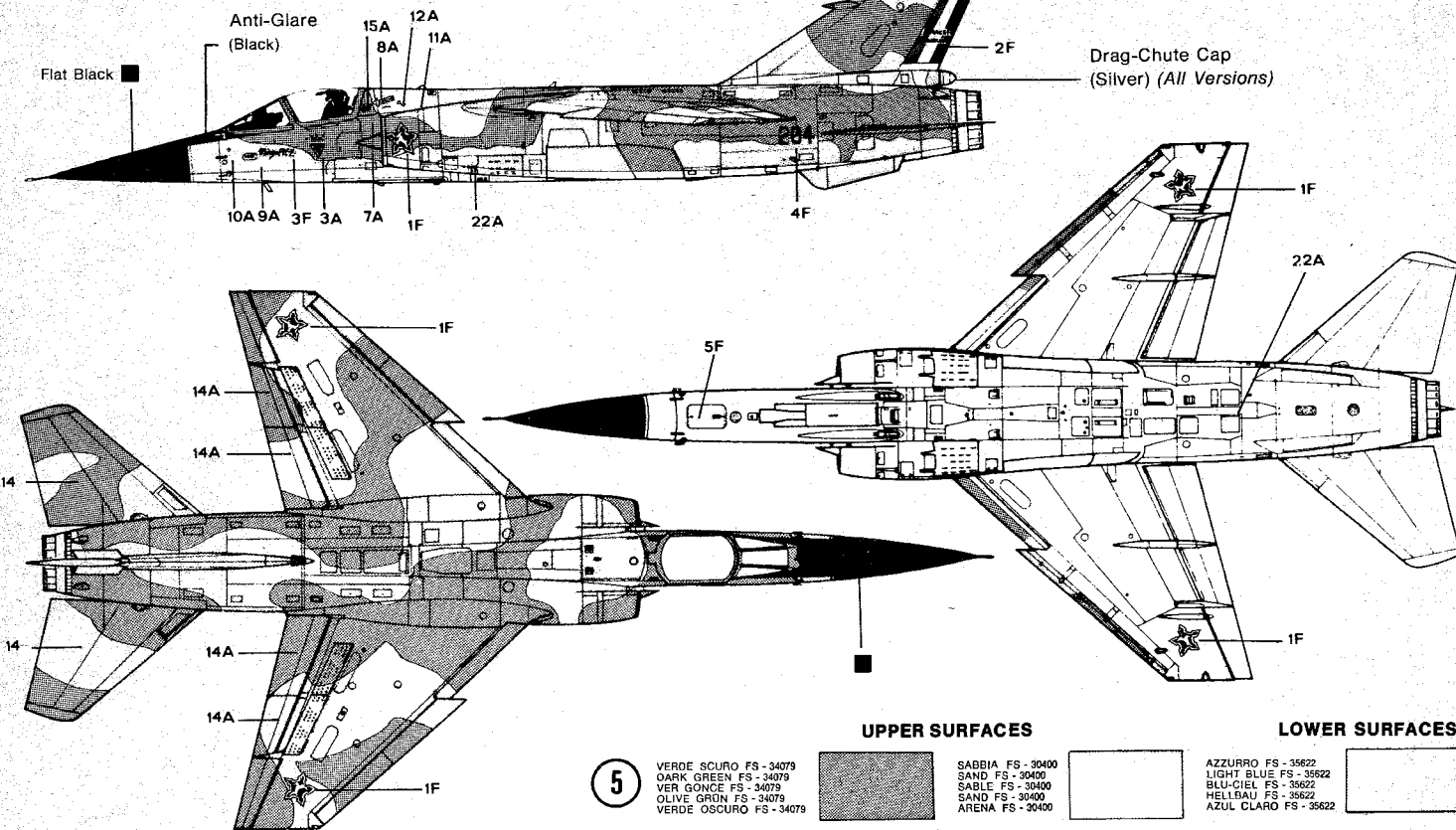
MIRAGE F.1CZ SUID AFRIKAANSE LUGMAG

No. 3 Squadron - Waterkloof Air Station, S. Africa - from 1976

VHF Antenna
Fairing (White)

Drag-Chute Cap
(Silver) (All Versions)

5



TECHNICAL DATA AND SPECIFICATIONS FOR MIRAGE F.1C INTERCEPTOR

COLORAZIONE - PAINTING - COLORACION - FAERBUNGEN - COLORACION

□ BIANCO WHITE BLANC WEISS BLANCO	△ METALLO BRUNITO BURNISHED METAL METAL BRUNI BRÜNIERTER METALLFARBE METAL BRUNIDO
■ NERO BLACK NOIR SCHWARZ NEGRO	■ VERDE OLIVA OLIVE GREEN VERT OLIVE OLIVEGRÜN VERDE OLIVA
△ ROSSO RED ROUGE ROT ROJO	* VERDE CHIARO LIGHT GREEN VERT CLAIR HELLGRÜN VERDE CLARO
○ FS-36373 GRIGIO FS-36373 GRAY FS-36373 GRIS FS-36373 GRAU FS-36373 GRIS	● AZZURRO FS - 35622 LIGHT BLUE FS - 35622 BLU-CIEL FS - 35622 HELLBLAU FS - 35622 AZUL CLARO FS - 35622
● ARGENTO SILVER ARGENT SILBER PLATA	

ENGINE:

SNECMA Axial-flow Turbo-jet "Atar" 9K-50/11,023lb. (5000Kg) Static; 15,870lb. (7200Kg) Thrust with Afterburner.

DIMENSIONS & WEIGHTS

Span: 27ft. 6.75in. (8.40m) Length: 49ft. 2.5in. (15m) Height: 14ft. 9in. (4.50m) • 16,314lb. (7,400Kg) Empty • 25,355lb. (11,500Kg) w/Missiles only: 32,850lb. (14,900Kg) Maximum Ordnance/Max. Take-Off Weight.

PERFORMANCE & ENDURANCE

Maximum Speed: Mach-2 (Plus) 1450/1500mph at High Altitude, Mach-1.2 at Low Altitude • Initial Rate of Climb: 41,930ft./min.: Ceiling; 65,600ft.

ARMAMENT: (Interceptor Version)

Two 30mm DEFA C-53 Cannon, Two Matra 530 (or "Super 530") Radar-Guided Missiles • Two Matra 550 "Magic" Heat-Seeking ("Sidewinder") Missiles • Centerline Pylon for 318 Gal. Drop-Tank or 4,500lb. (2,040Kg) other Ordnance.

CARATTERISTICHE E DATI TECNICI
(Dassault-Breguet Mirage F-1 C)

Motore:

un turboreattore a flusso assiale SNECMA Atar 09K-50 da 5.015 Kg/s (49,21 kN) a secco e 7.200 Kg/s (70,65 kN) con postbruciatore.

Dimensioni:

lunghezza m. 15,00 (esclusa sonda anteriore) - altezza m. 4,83 (circa) - apertura alare m. 8,40 - superficie alare mq. 25.

Pesi:

a vuoto Kgs. 7.400 - totale Kgs. 10.900-11.500 - max. al decollo Kgs. 14.900 - max. in sovraccarico Kgs. 15.200.

Prestazioni:

velocità max. 2.123 Km/h a 12.000 m. (Mach 2,2), 1.469 Km/h a quota zero (Mach 1,2), velocità di crociera 885 Km/h a 9.000 m. (Mach 0,81) - tangenza pratica 18.500 m. - raggio d'azione 400-1.040 Km. - autonomia 900-2.300 Km. (max. 3.300 Km. o 3h 45').

Armamento:

due cannoni DEFA 553 da 30 mm. con 125 colpi per arma e due missili aria-aria MATRA R.530 o Super 530, più due AIM-9 Sidewinder o R.550 Magic (ruolo intercettazione) oppure Kgs. 4.000 di carico bellico (ruolo di attacco al suolo).

CARACTERISTIQUES ET DONNEES TECHNIQUES
(Dassault-Breguet Mirage F-1 C)

Moteur:

un turboreacteur à flux axial SNECMA Atar 09K-50 de 5.015 kg/s (49,21 kN) à sec et 7.200 kg/s (70,65 kN) avec brûleur postérieur.

Dimensions:

longueur 15,00 m (sonde antérieur exclue) - hauteur 4,83 m (environ) - envergure 8,40 m - surface alaire 25 m².

Poids:

à vide 7.400 kg - total 10.900-11.500 kg - max. au décollage 14.900 kg - max. en surcharge 15.200 kg.

Performances:

vitesse max. 2.123 km/h à 12.000 m (Mach 2,2), 1.469 km/h en altitude zéro (Mach 1,2), vitesse de croisière 885 km/h à 9.000 m (Mach 0,81) - plafond pratique 18.500 m - rayon d'action 400-1.040 km - autonomie 900-2.300 km (max. 3.300 km ou 3h 45').

Armement:

deux canons DEFA 553 de 30 mm avec 125 coups chacun et deux missiles air-air MATRA R.530 ou Super 530, plus deux vitesse max. 2.123 km/h à 12.000 m (Mach 2,2), 1.469 km/h AIM-9 Sidewinder ou R.550 Magic (rôle d'interception) ou bien 4.000 kg. de chargement belliqueux (rôle d'attaque au sol).

CARACTERISTICAS Y DATOS TECNICOS
(Dassault-Breguet Mirage F-1 C)

Motor:

turboreactor de flujo axial SNECMA Atar 09K-50 de 5.015 Kgs. (49,21 kN) en seco y 7.200 Kgs. (70,65 kN) con postquemador.

Dimensiones:

longitud m 15,00 (sin sonda anterior) - altura m 4,83 (aprox.) - apertura alar m 8,40 - superficie alar mc 25.

Pesos:

en vacío kgs. 7.400 - total 10.900-11.500 - máx. al despegue Kgs. 14.900 - máx. en sobrecarga Kgs. 15.200.

Prestaciones:

velocidad máx. 2.123 Km/h a 12.000 m. (Mach 2,2) - 1.469 km/h en cuota cero (Mach 1,2) - velocidad de crucero 885 Km/h a 9.000 m. (Mach 0,81) - tangencia practica 18.500 m. - rayo de acción 400-1.040 km. - autonomía 900-2.300 km (máx. 3.300 km ó 3h 45').

Armamento:

2 cañones DEFA 553 de 30 mm con 125 golpes por arma y 2 cohetes aire/aire MATRA R.530 o Super 530, más 2 AIM-9 Sidewinder o R.550 Magic (rol de interceptación) o bien Kgs. 4.000 de carga bélica (rol de ataque al suelo).