

**SCALE
CRAFT
MODELS**



MADE IN ITALY

KIT. 4030 1/48th Scale

DASSAULT MIRAGE III E



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 Siddeley 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 (biplace, 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.5 J (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, Lybia, 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, 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.

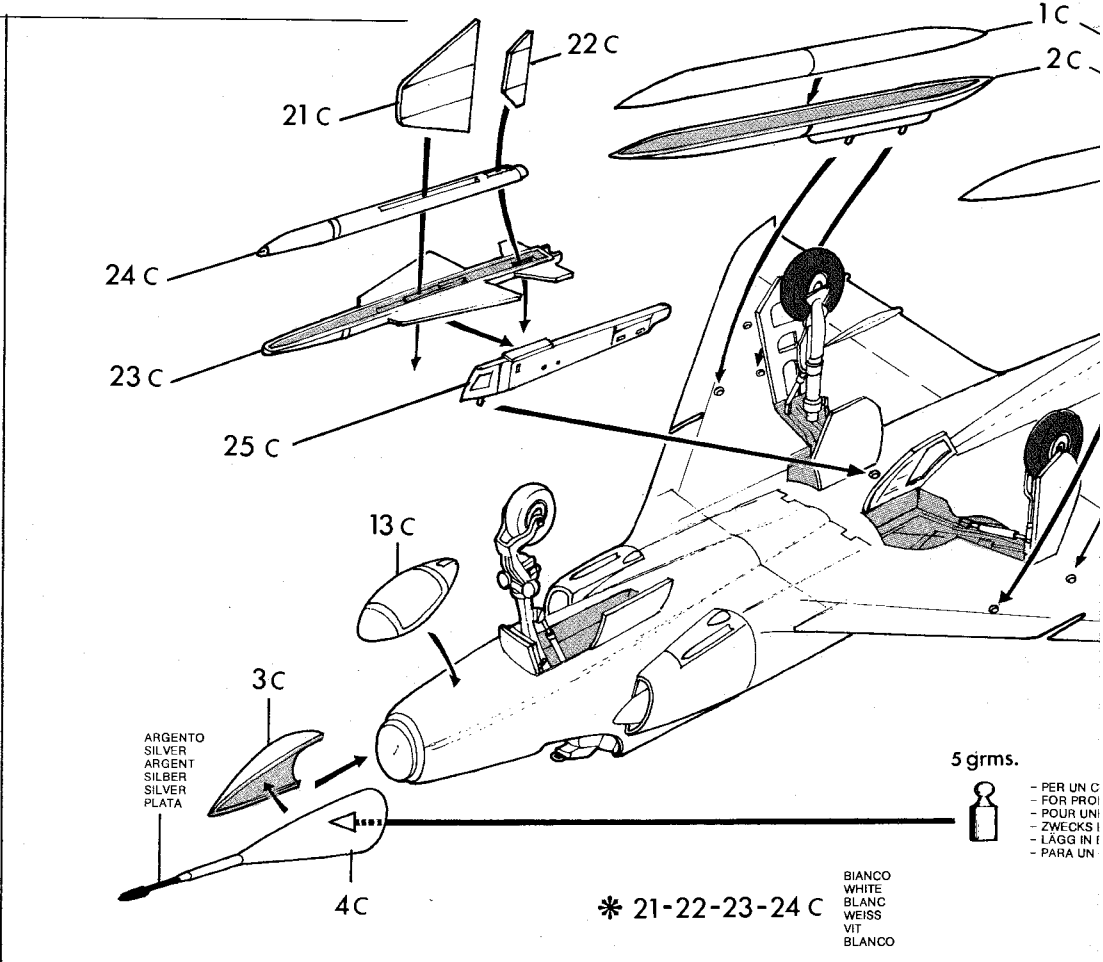
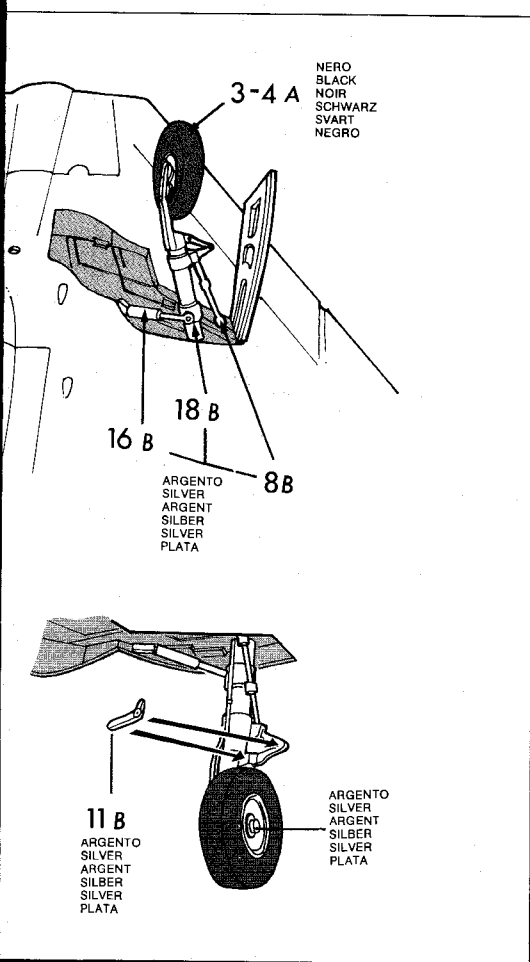
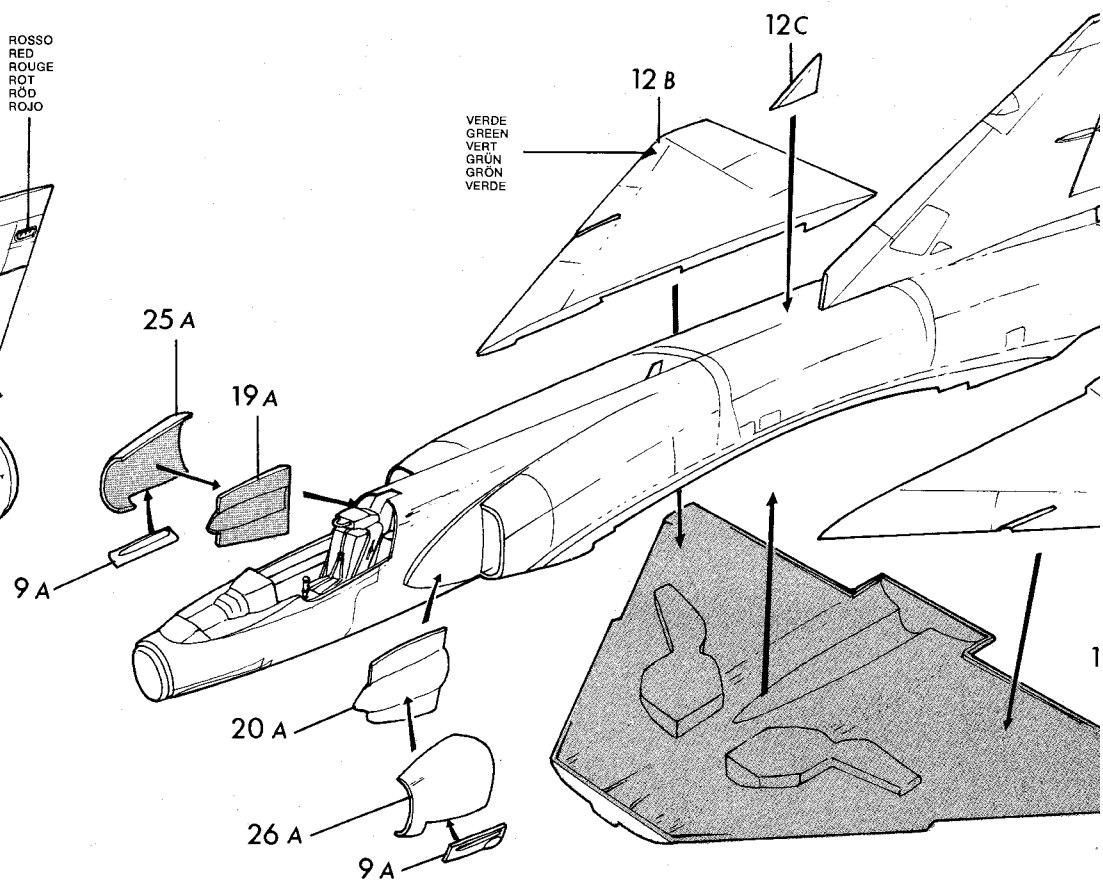
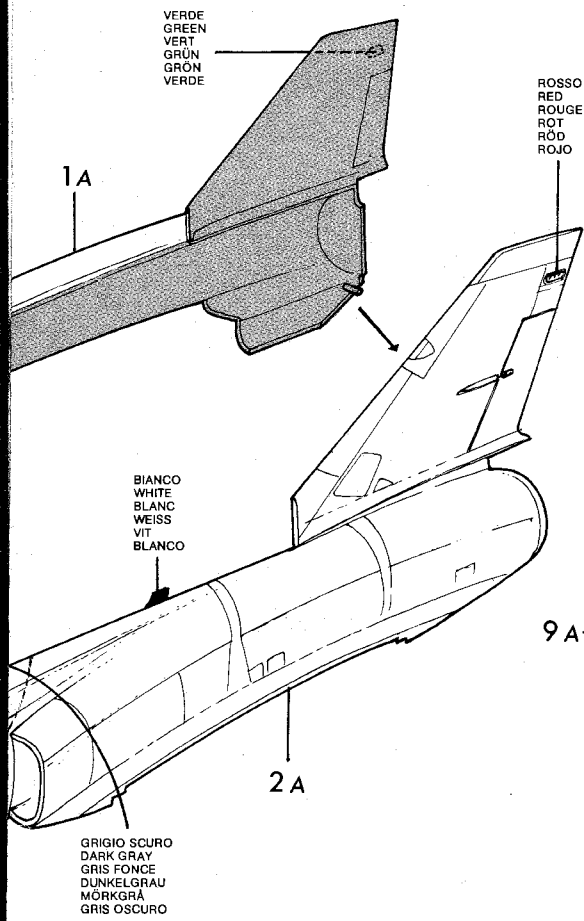
Dassault propuso un delta puro (el primer en Europa), el MD 550 «Mirage I», propulsado por dos turbochorros Armstrong Siddeley Viper, y un motor choete auxiliar SEPR 66, que empezó sus vuelos el 25 de Junio de 1955; fue seguido por un Mirage II, que se quedó en el papel, y por el prototipo del Mirage 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 aviações 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 dotación electrónica mejorada comprendiendo ahora el radar Doppler, y el III-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 Paris 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, Libano, Libia, Pakistán, Perú, Sudáfrica, España, Suiza, Venezuela, Zaire.



5 grms.

— PER UN C
— FOR PRO
— POUR UN
— ZWECKS I
— LÄGG IN I
— PARA UN

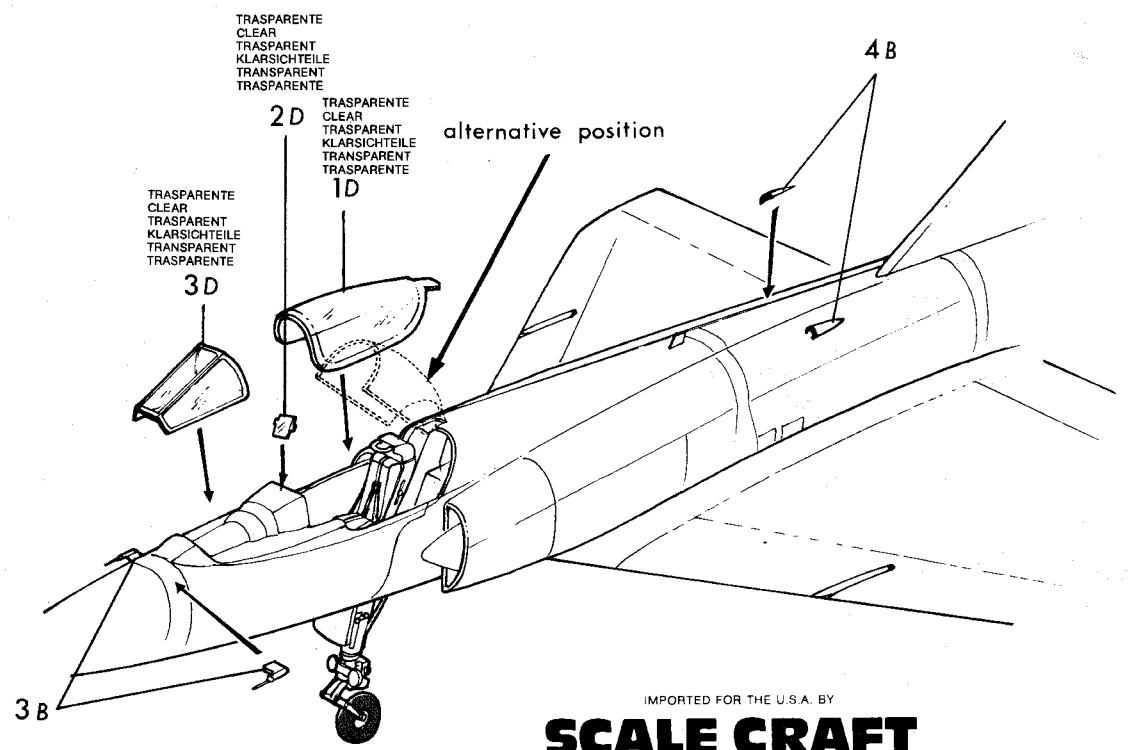
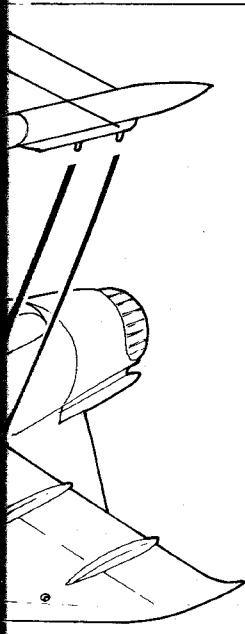
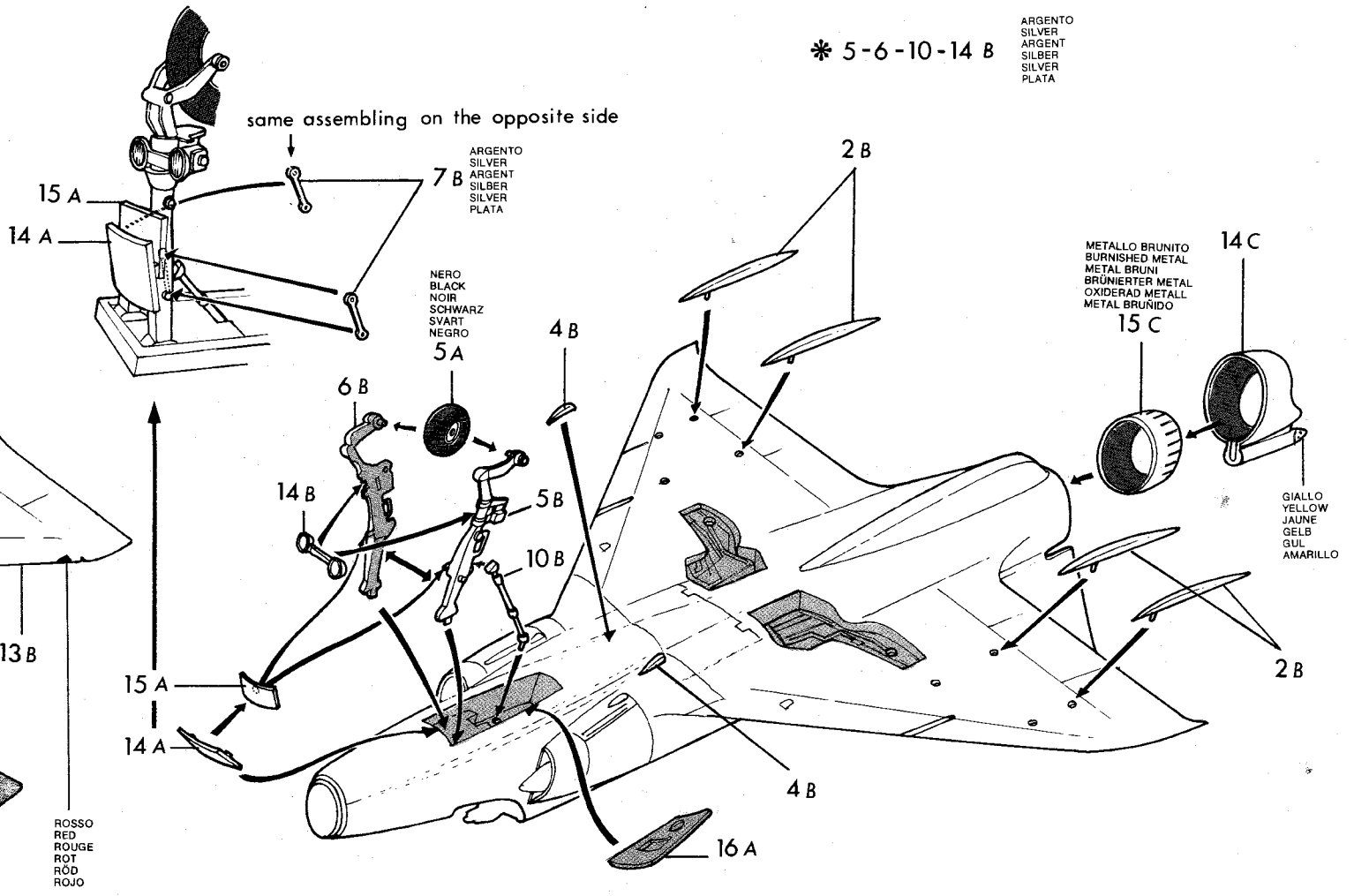
* 21-22-23-24 C

BIANCO
WHITE
BLANC
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO

* 5-6-10-14 B

ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
SILBER
PLATA

same assembling on the opposite side



ETTO ASSETTO, APPESANTIRE.
ET UP, ADD WEIGHT.
E EN PLACE CORRECTE, ALLOURDIR.
KORREKTEN ANORDNING BESCHWEREN.
D AV NÅGOT SLAG FÖR ATT GE BALANS.
ECTO AJUSTE PONER CARGA.

IMPORTED FOR THE U.S.A. BY

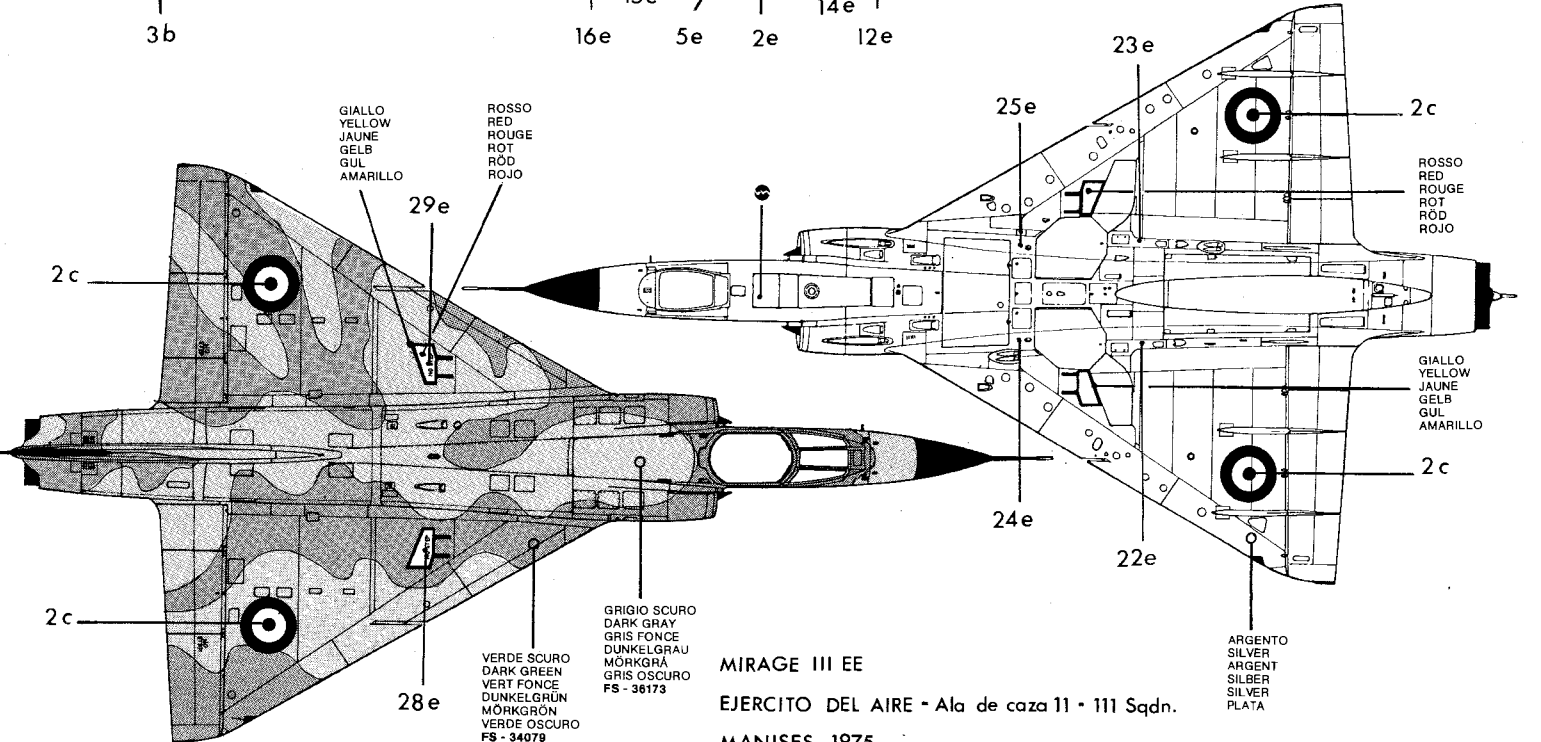
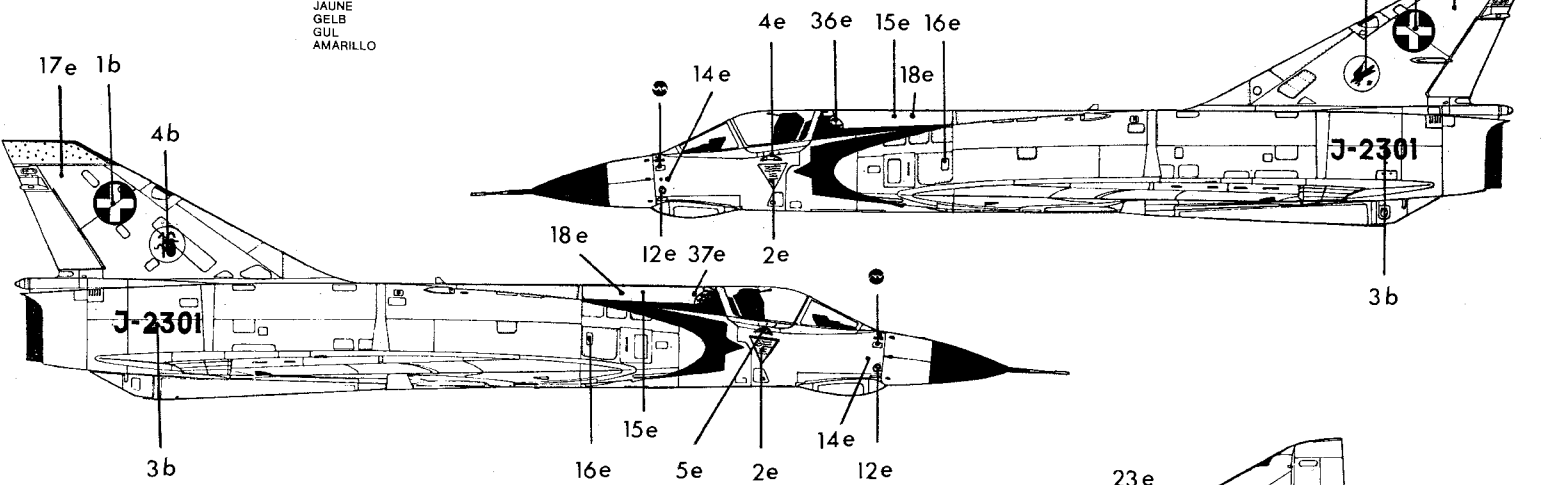
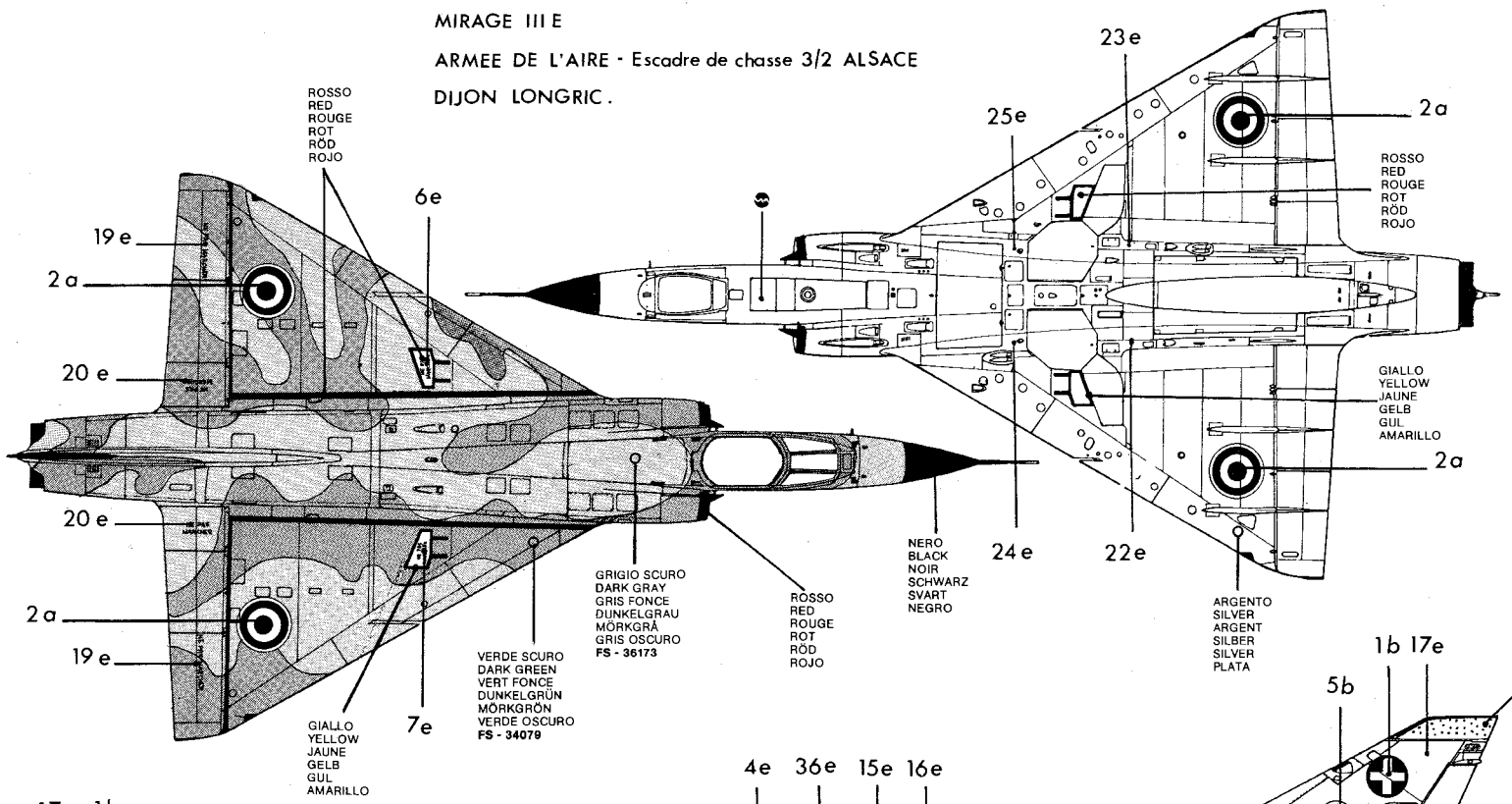
SCALE CRAFT
MODELS Of California®

8735 Shirley Avenue • Northridge, California 91324 • (213) 886-1967

MIRAGE III E

ARMEE DE L'AIRE - Escadre de chasse 3/2 ALSACE

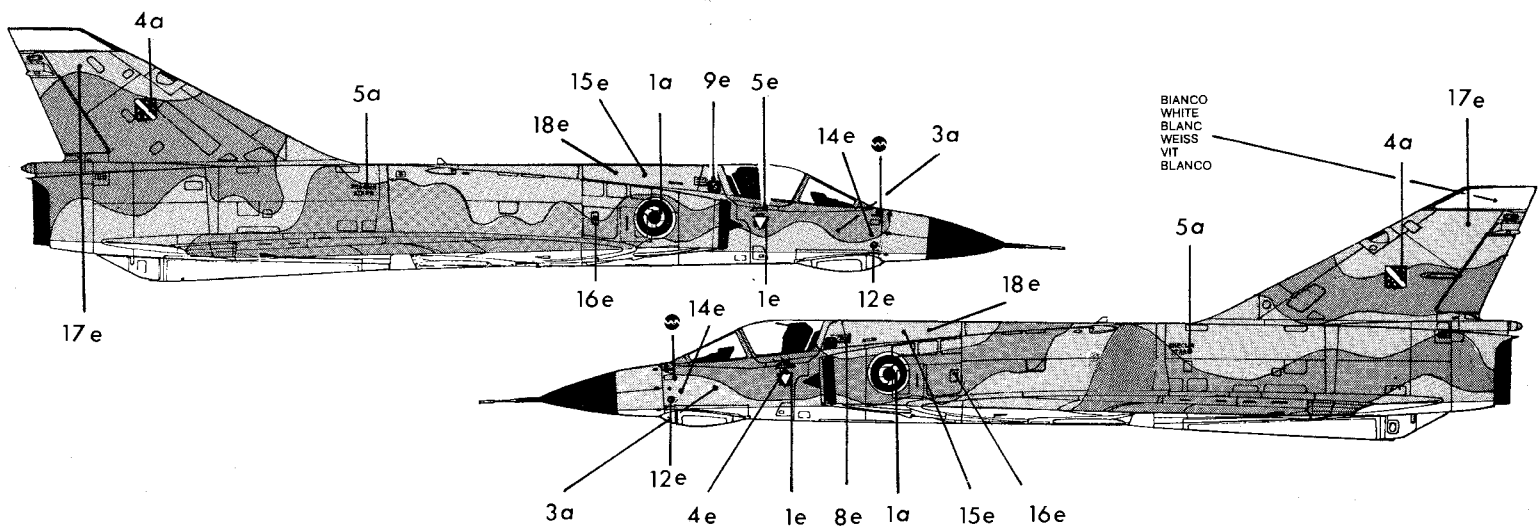
DIJON LONGRIC.



MIRAGE III EE

EJERCITO DEL AIRE - Ala de caza 11 - 111 Sqdn.

MANISES 1975.



BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO

ROSSO
RED
ROUGE
ROT
ROJO

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO

ROSSO
RED
ROUGE
ROT
ROJO

ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
SILVER
PLATA

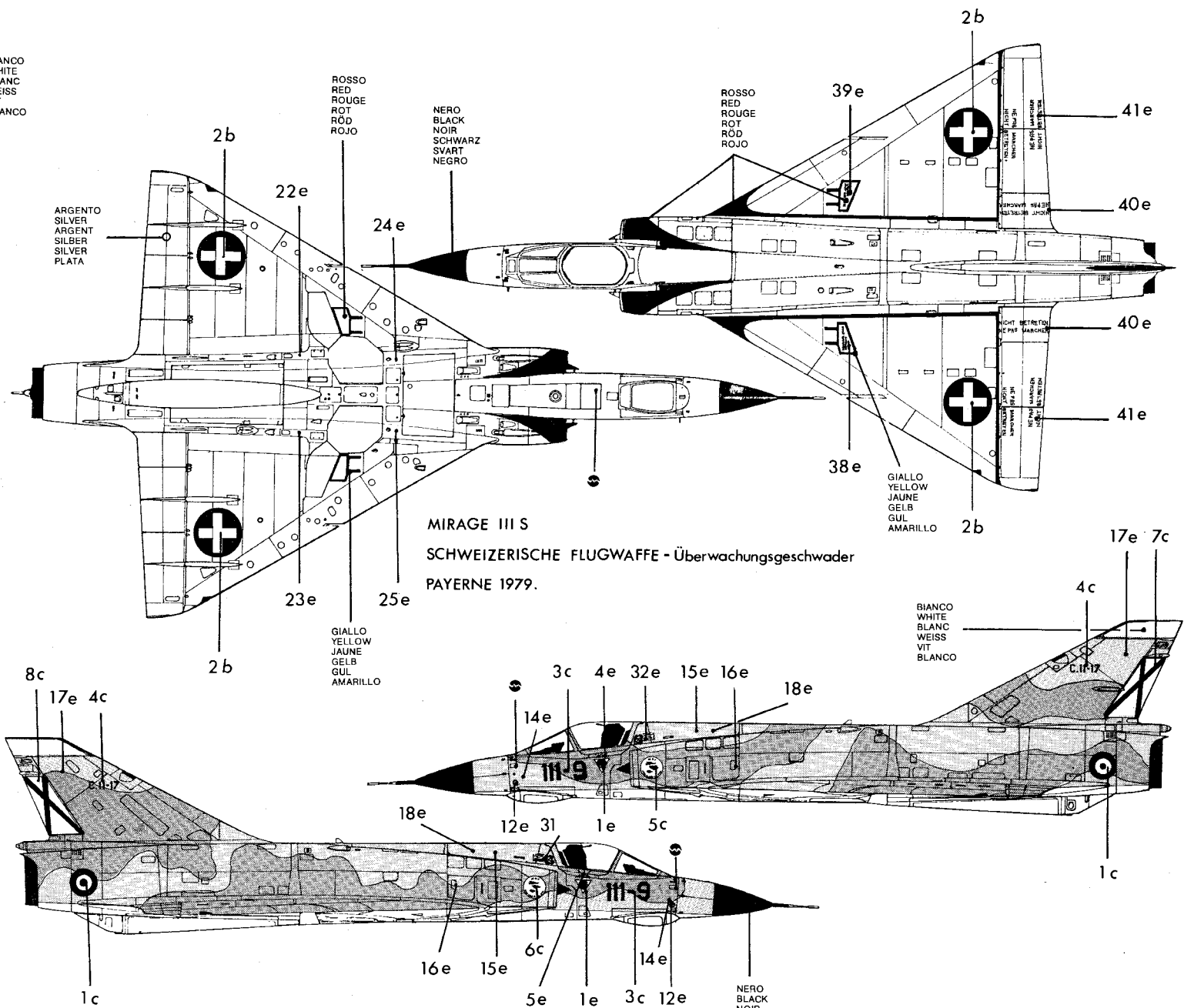
GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO

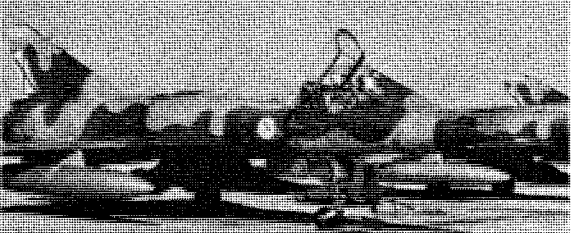
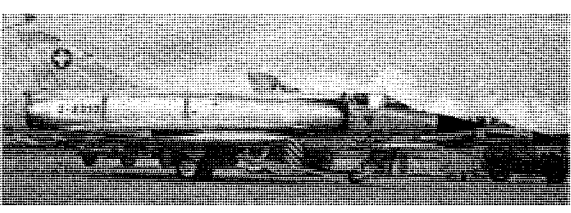
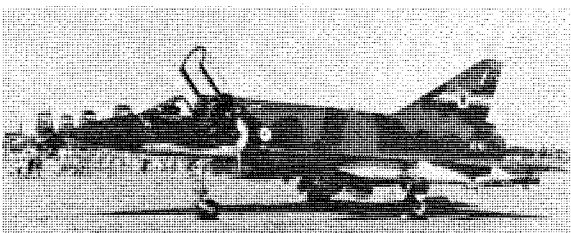
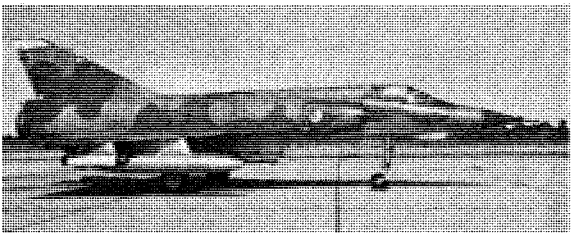
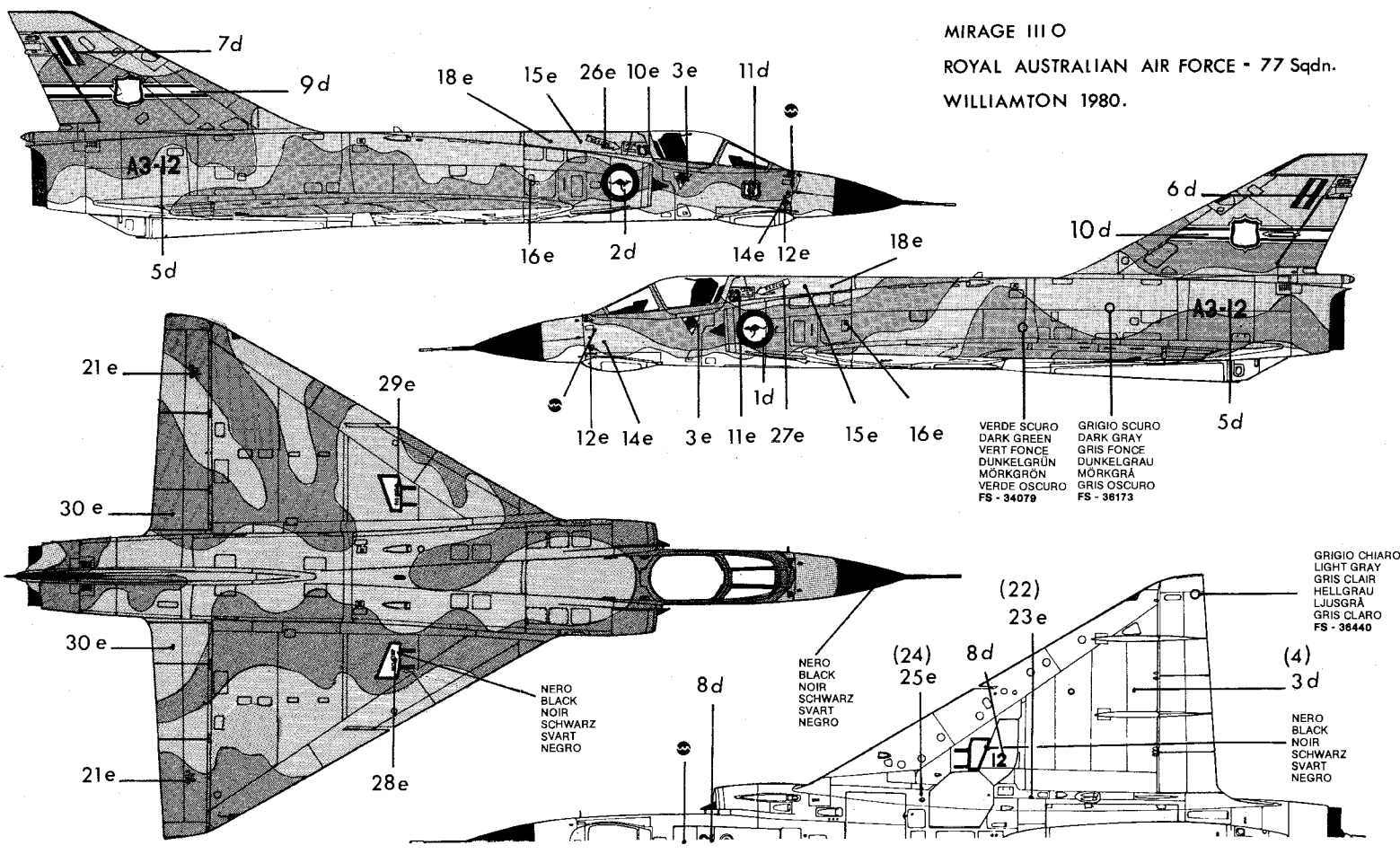
MIRAGE III S
SCHWEIZERISCHE FLUGWAFFE - Überwachungsgeschwader
PAYERNE 1979.

GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO





CARATTERISTICHE E DATI TECNICI

Dassault Mirage III-E

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

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.

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.

CARACTERISTIQUES ET DONNEES TECHNIQUES

Dassault Mirage III-E

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

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.

CARACTERÍSTICAS Y DATOS TÉCNICOS

Dassault Mirage III-E

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

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 6250 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 m - autonomía de traslado 1210 km. - radio de acción 490 - 760 km.

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