

SCALE
CRAFT
MODELS

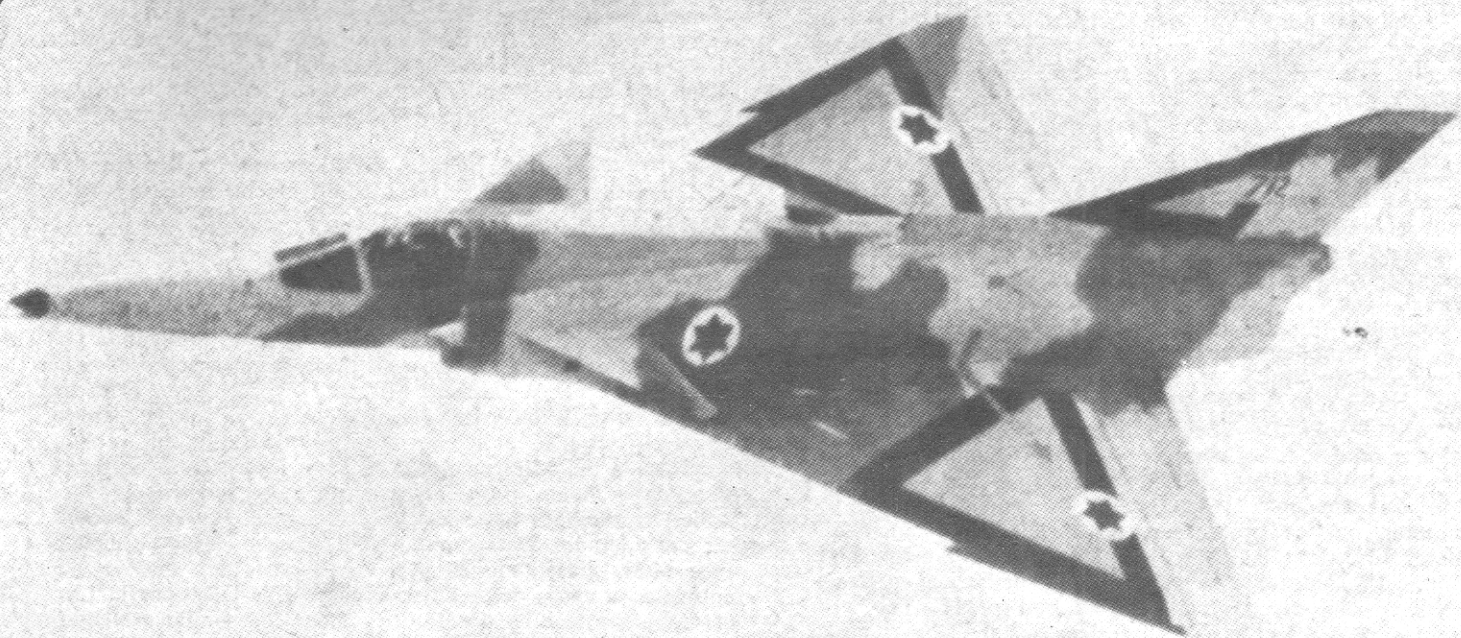
I.A.I. KFIR



KIT. 4007

1/48 th Scale - Echelle 1/48 ème

MADE IN ITALY



The story of the Kfir (which means « young lion » in hebrew) is rather complicated and under certain aspects even adventurous. 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.

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 meteorologiche 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 Courtain » (« 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. È 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.

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 différencie 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 manoeuvrabilité) 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 manoeuvré 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 Militärflugwaffe) 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 erwohnen wurden. So entstand der im Sommer 1967 vorgeführte M. 5J, der aber infolge des 6-Tage-Krieges 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 Turbinenstrahl-

triebwerkes 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.

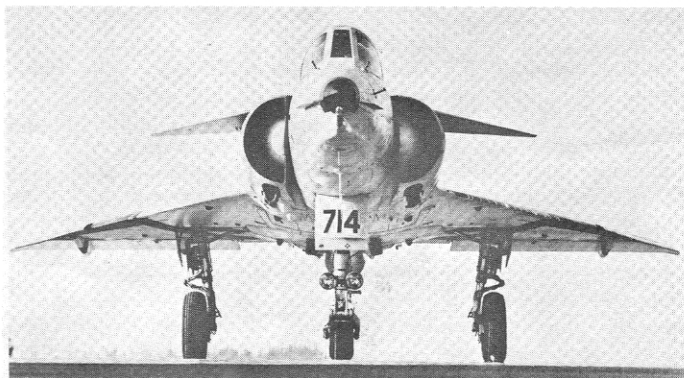
Der Kfir mit dem charakteristischen Rückenluftfang (Kühlung des Nachbrenners) ist gegenwärtig in zwei verschiedenen Versionen vorhanden: der Kfir 1 (ursprünglich « Barak - Blitz ») und des Kfir C2 der sich durch das Quersteuer « canard » (Entenschwanz) und den Sägezahnbord am Flügelansatz unterscheidet. Es entsand 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.

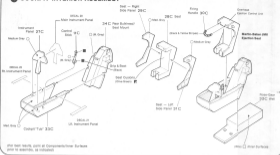
La historia del Kfir (joven león, en hebreo) es bastante compleja y por muchos aspectos, aventurosa. Como es sabido, la Heil Ha'Avir Aviación Militar Israelí, durante la segunda mitad de los años sesenta, basó su primera línea sobre el caza polivalente francés Dassault Mirage III. Más tarde, a fin de ampliar su dotación y también, reducir sus gastos, el Ejército Israelí le 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.

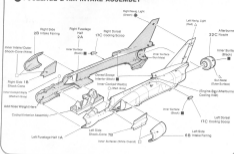
Desde 1975 las dos versiones - la primera especializada para el ataque al suelo, la segunda para el combate maniobrado aire-aire - son producidas en serie por la Aviación Israelí para la exportación.



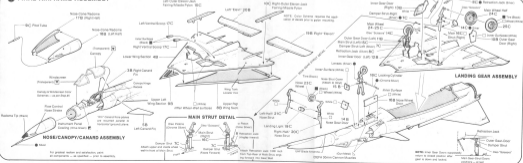
1 COCKPIT INTERIOR ASSEMBLY



2 FUSELAGE & AIR INTAKE ASSEMBLY

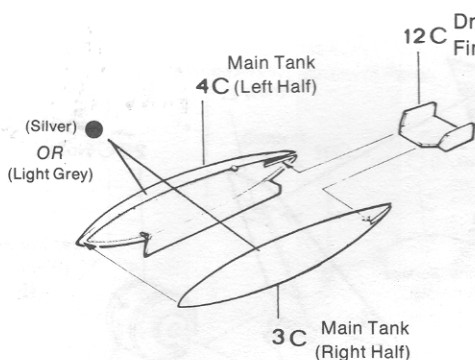


3 FINAL AIRFRAME ASSEMBLY

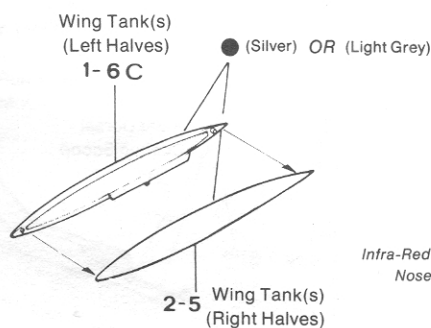


4 WEAPONS/STORES ASSEMBLY & MOUNTING

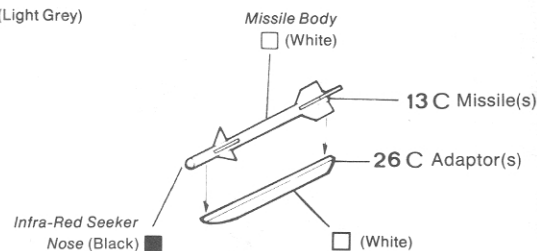
For best results, paint all external stores prior to mounting on proper locations.



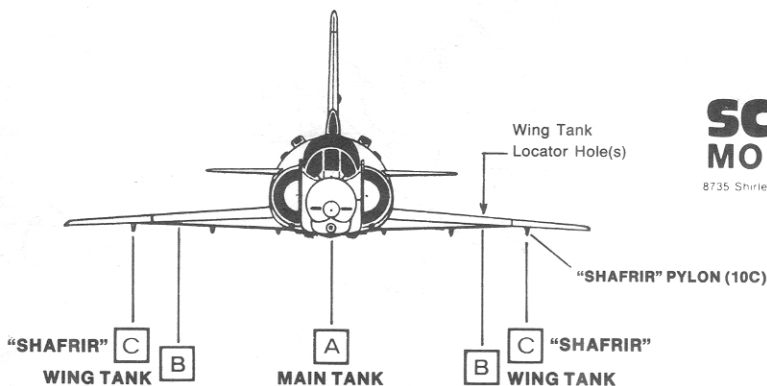
A 318 GAL. CENTER-LINE DROP-TANK



B 133 GAL. OUTBOARD DROP-TANK(S)



C RAFAEL "SHAFRIR" AIR-TO-AIR MISSILE(S)



IMPORTED FOR THE U.S.A. BY
SCALE CRAFT
 MODELS OF CALIFORNIA®
 8735 Shirley Avenue • Northridge, California 91324 • (213) 886-1967

COLORAZIONE - PAINTING - COLORATION - FAERBUNGEN - COLORACION

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

TECHNICAL DATA — KFIR C2

MOTOR:

One Bet-Shernesh built GE J79-GE-17 Single-Shaft/Axial-Flow Turbojet of 11,870 lb. Static Thrust (5385Kg) • 17,900 lb. (8120Kg) Thrust with Afterburner.

DIMENSIONS:

Length: 51 ft. 0.25 in. (15.55m) • Height: 13 ft. 11.5 in. (4.25m) • Wing Span: 26 ft. 11.5 in. (8.22m).

WEIGHTS:

Empty (Minus Liquids): 16,072 lb. (7290Kg) • Combat Equipped (50% Fuel/2x Shafir AAM): 20,700 lb. (9390Kg) • Maximum Take-Off: 32,120 lb. (14,600Kg).

PERFORMANCE:

Maximum Speed: 1,550 mph/Mach 2.35 above 36,000 ft. (2495Km/H - 11,000+m) • 902 mph/Mach 1.2 at Low Level (1469Km/H @ approx. 10m) • Initial Climb Rate: 47,250 ft/min. (240m/sec.) • Service Ceiling: 52,495 ft. (16,000m) • Max. Ceiling: 59,055 ft. (18,000m) • Combat Radius (with 2x 500 Litre Drop-Tanks): 323 miles (520Km) • Range (with 2 Drop-Tanks) approx. 17,900 miles (2900Km).

ARMAMENT:

Internal: Two DEFA/IMI 30mm Cannon with 125 Rounds Per Gun. • External: Two Rafael "Shafir" (Sidewinder) Heat-Seeker Missiles/And-Or 8,500 lb. (3855/4000Kg) Warload on 5 Pylons.

CARATTERISTICHE E DATI TECNICI (Israel IAI Kfir C2)

Motore:
un turboreattore General Electric J79-GE-17 da 8.120 Kg/s (79,60 kN).

Dimensioni:
lunghezza m. 15,55 - altezza m. 4,25 - apertura alare m. 8,22 - superficie alare mq. 34,85 (Kfir 1).

Pesi:
a vuoto equipaggiato Kgs. 7.290 - totale Kgs. 9.390 (con 50% carburante e due missili aria-aria) - max. al decollo Kgs. 14.600.

Prestazioni:
velocità max. oltre 2.440 Km/h ad oltre 11.000 m. (Mach 2,3) o 1.469 Km/h a livello del mare (Mach 1,2) - salita a 11.000 m. in 1' 24" - tangenza pratica 16.000 m. - raggio d'azione 520-1.200 Km. - autonomia 2.900 Km. circa.

Armamento:
due cannoni IMI Type 553 da 30 mm. (costruiti su progetto francese DEFA) con 180 colpi per arma e 4.000 Kgs. di carico bellico, trasportato esternamente.

CARACTERISTIQUES ET DONNEES TECHNIQUES (Israel IAI Kfir C2)

Motore:
un turboreacteur General Electric J79-GE-17 de 8.120 kg/s (79,60 kN).

Dimensions:
longueur 15,55 m - hauteur 4,25 m - envergure 8,22 m - surface alaire 34,85 m² (Kfir 1).

Poids:
à vide équipé 7.290 kg - total 9.390 kg (avec 50% du carburant et deux missiles air-air) - max. au décollage 14.600 kg.

Performances:
vitesse max. plus de 2.440 km/h à plus de 11.000 m (Mach 2,3) ou 1.469 km/h au niveau de la mer (Mach 1,2) - montée à 11.000 m - en 1'24" - plafond pratique 16.000 m - rayon d'action 520-1.200 km - autonomie 2.900 km environ.

Armement:
deux canons IMI Type 553 de 30 mm (costruits sur projet français DEFA) avec 180 coups chacun et 4.000 kg de chargement belliqueux, transporté à l'extérieur.

CARACTERISTICAS Y DATOS TECNICOS (Israel IAI Kfir C2)

Motore:
Un turboreactor General Electric J79-GE-17 de 8.120 Kgs. (79,60 KW).

Dimensiones:
longitud 15,55 - altura m 4,25 - apertura alar m 8,22 - superficie alar mc 34,85 (Kfir 1).

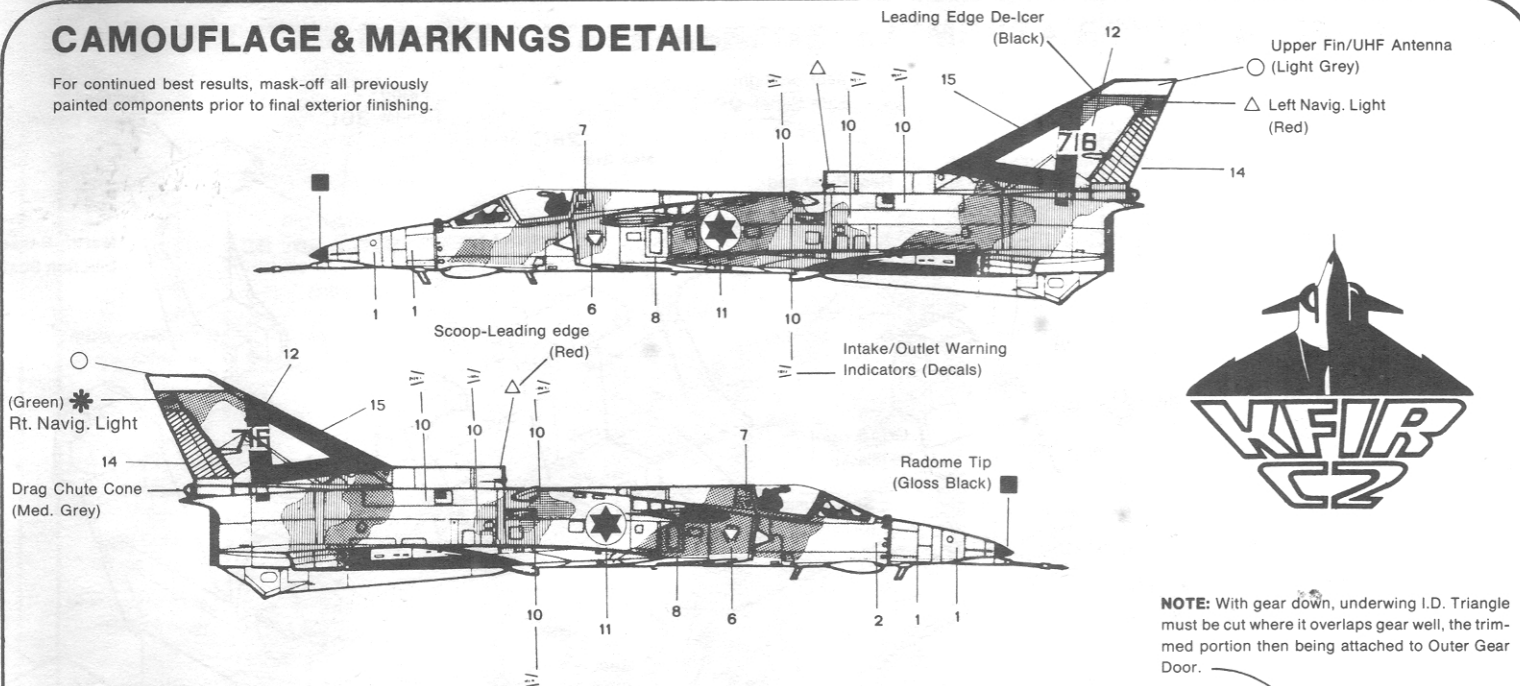
Pesos:
en vacío, equipado Kgs. 7.290 - total Kgs. 9.390 (con 50% de carburante y 2 cohetes aire/aire) máx. al despegue kgs. 14.600.

Prestaciones:
velocidad máx. más de 2.440 km/h a más de 11.000 m. (Mach 2,3) a 1.469 km/h a nivel del mar (Mach 1,2) - subida a 11.000 m en 1'24" - tangencia práctica 16.000 m - rayo de acción 520-1.200 km. autonomía 2.900 km. aproximadamente.

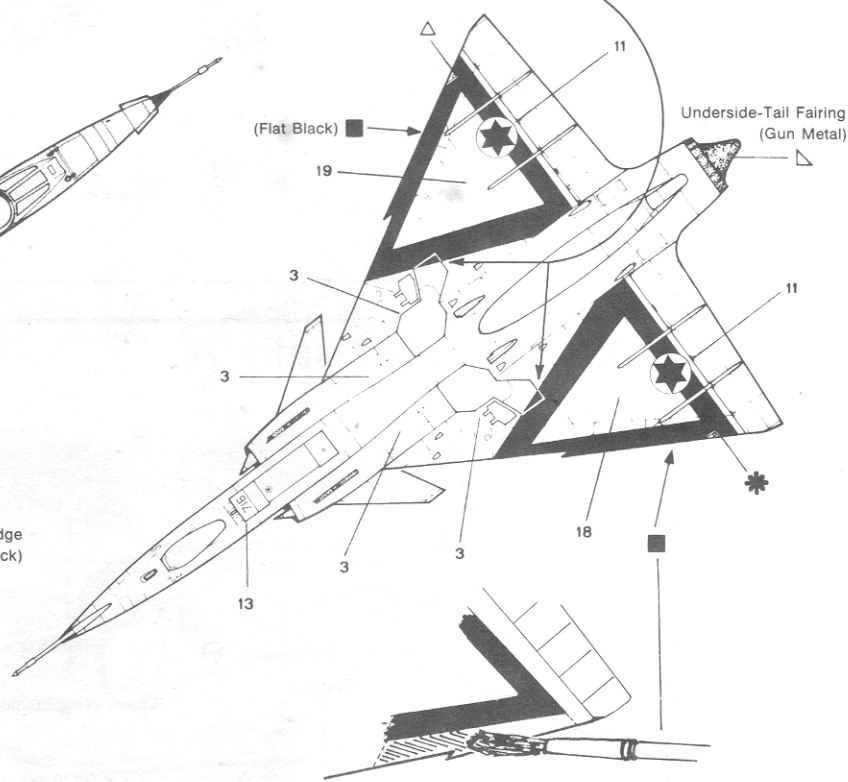
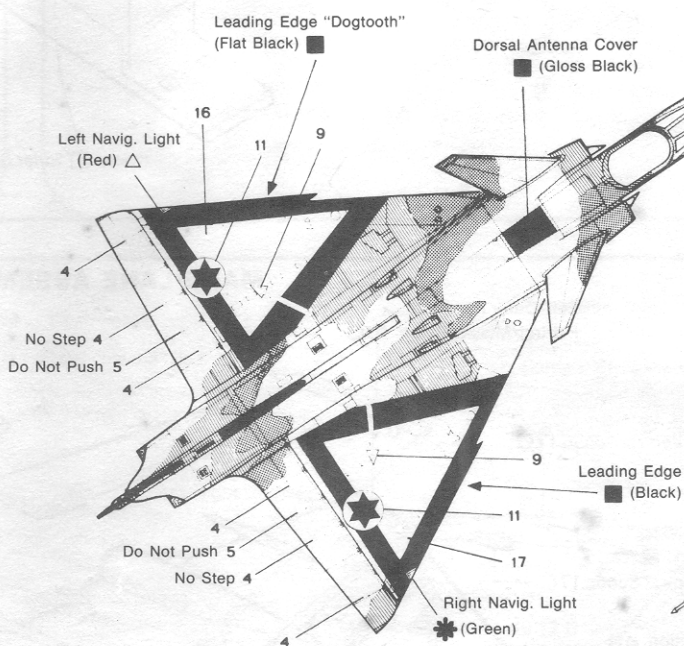
Armamento:
2 cañones IMI Type 553 de 30 mm (costruidos sobre proyecto francés DEFA) con 180 golpes por arma y 4.000 Kgs. de carga bélica, transportado al exterior.

CAMOUFLAGE & MARKINGS DETAIL

For continued best results, mask-off all previously painted components prior to final exterior finishing.



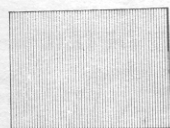
NOTE: With gear down, underwing I.D. Triangle must be cut where it overlaps gear well, the trimmed portion then being attached to Outer Gear Door.



Paint Leading-edge "Dogtooth" (Beyond area covered by decal) Black — both upper & lower surfaces — as indicated.

ISRAELI AIRCRAFT INDUSTRIES "KFIR" (YOUNG LION) C2

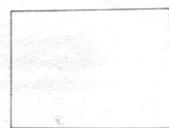
#716 exhibits Red & White Diagonal Stripes on it's Rudder; said to be an identification for the elite 101 Squadron. Other Kfir's seen with these stripes include #709, 710, 725, 731, 749, and 786.



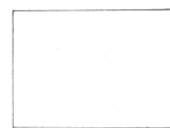
MARRONE FS - 30219
BROWN FS - 30219
MARRON FS - 30219
BRAUN FS - 30219
MARRON FS - 30219



VERDE FS - 34227
GREEN FS - 34227
VERT FS - 34227
GRUN FS - 34227
VERDE FS - 34227



SABBIA FS - 33531
SAND FS - 33531
SABLE FS - 33531
SAND FS - 33531
ARENA FS - 33531



GRIGIO FS - 36622
GRAY FS - 36622
GRIS FS - 36622
GRAU FS - 36622
GRIS FS - 36622