

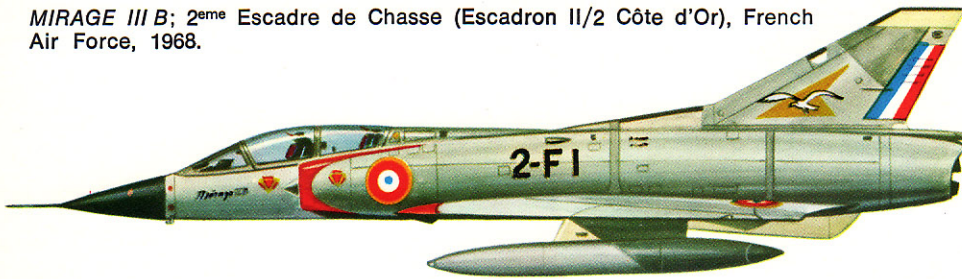
MIRAGE III EP; Pakistan Air Force, 1968.



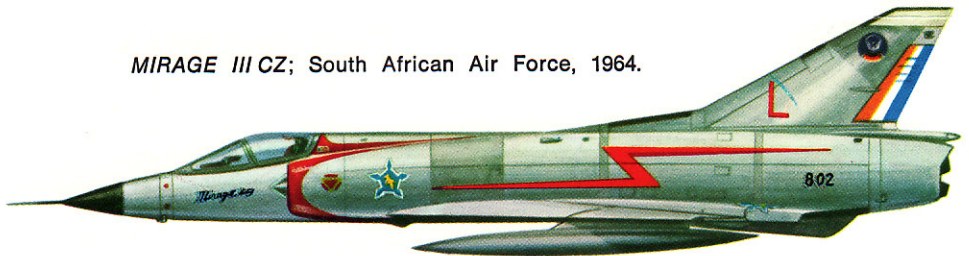
MIRAGE III CJ; Israel's Zva-Ha' Hagana Le' Israel/Chel Ha' Avir (Israel Defence Air Force), 1963.



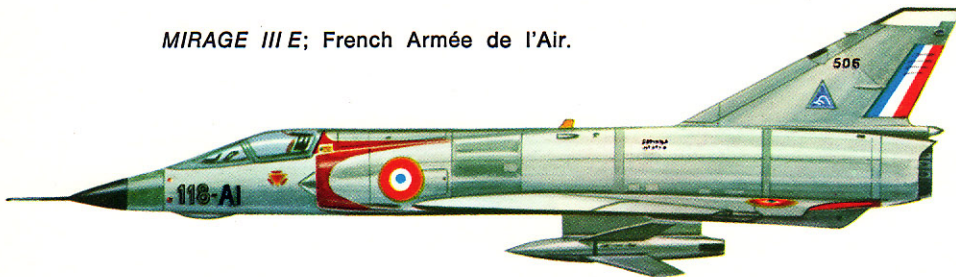
MIRAGE III B; 2^{ème} Escadre de Chasse (Escadron II/2 Côte d'Or), French Air Force, 1968.



MIRAGE III CZ; South African Air Force, 1964.




MIRAGE III E; French Armée de l'Air.











MIRAGE III EL; Lebanese Air Force.



DASSAULT MIRAGE III

1  Verso la metà degli anni '50 l'Armée de l'Air francese richiese un caccia leggero per equipaggiarne alcuni suoi reparti. Ne risultò il Mirage I, che volò nel 1955 potenziato da due motori Armstrong Siddley Viper da 2200 libbre di spinta con postbruciatore. Era prevista l'installazione di un motore a razzo per aumentare la spinta al decollo e in combattimento. Ben presto però a questi motori fu sostituito uno SNECMA Atar da 10000 libbre di spinta e il prototipo dell'aereo, completamente ridisegnato e denominato Mirage III, volò nel novembre del 1956. L'aereo dimostrò subito ottime doti di velocità, di decollo e di atterraggio, di maneggevolezza e di economia, e fu immediatamente ordinato per le forze aeree francesi. Vari tipi di apparecchiature elettroniche, di motori e di armamento furono installate nelle diverse versioni che si sono succedute sulle linee di montaggio: a queste vanno aggiunte una versione biposto per l'addèstramento (Mirage IIIB) e una da ricognizione fotografica (Mirage III-R). Ben impressionate dalle qualità dell'aereo, alcune Nazioni ne hanno acquistato la licenza di costruzione ed ora questo aereo è prodotto in serie in Svizzera, in Australia e in Sud Africa. Nel 1967, poi, in seguito agli strepitosi successi conseguiti dalle forze aeree di Israele, operanti con questo aereo contro le forze arabe durante la guerra dei sei giorni, hanno largamente pubblicizzato questo aereo e ne hanno messo in luce le buone qualità, favorendone una più larga diffusione presso varie Nazioni; oggi infatti i Mirage, in varie versioni, servono nelle forze aeree di Argentina, Belgio, Brasile, Colombia, Libano, Libia, Pakistan, Perù e Spagna, oltre che in quelle già citate, ed è probabile che altre Nazioni si aggiungano alla lista. Del Mirage sono state sviluppate parecchie varianti: tra queste ricordiamo il Mirage IV, versione ingrandita e bimotore del Mirage III destinata al bombardamento e capace di portare una bomba atomica, il Milan, dotato di due alette retrattili sul muso per migliorare le caratteristiche di decollo e di volo a bassa velocità, il Mirage F, con ala alta a freccia, non più a delta come nelle versioni precedenti. E' chiaro perciò che è ben lontana la fine della carriera di questo aereo, e certamente negli anni futuri ne vedremo gli sviluppi e una sempre più ampia diffusione.

2  3  4  Half way through the fifties the French Armée de l'Air requested a light fighter plane for some of its divisions. The result was the Mirage I which flew in 1955 equipped with two 2200 lbs thrust Armstrong Siddley Viper engines with afterburner. Installation of a rocket engine was foreseen to increase the thrust on take off and during combat. Very soon however these engines were substituted by a 10000 lbs thrust SNECMA Atar engine and the prototype of this aircraft, completely redesigned and called Mirage III, flew in November 1956. Its excellent qualities of speed, take off and landing, manoevrability and economy were immediately noted and it was ordered for the French air forces. Various types of electronic appliances, engines and armaments were installed in the different versions which followed on the assembly belt: to these should be added a two-seater version for training (Mirage IIIB) and one for photographic reconnaissance (Mirage III-R). The qualities of this aircraft favorably impressed other countries and some decided to purchase the licence to build and this aircraft is presently produced in Switzerland, Australia and South Africa. Then in 1967 after the striking successes of the Israeli air forces who used this aircraft against the arab forces during the Six Day War, considerable publicity was given to this aircraft evidencing its good qualities and favoring greater widespreading among other countries; in fact today the Mirage, in various versions, serves in the air forces of Argentina, Belgium, Brazil, Columbia, Lebanon, Lybia, Pakistan, Peru and Spain, apart from those already mentioned and it is probable that other countries will be added to the list. Several variations of the Mirage have been developed: among which the Mirage IV, a larger version with the twin engine of the Mirage III for bombing with the capacity to carry atomic bombs, the Milan, equipped with two withdrawable fins on the nose to improve the characteristics of take off and low speed flying, the Mirage F, with high arrow wings, no long delta shaped as in the previous versions. It is obvious, therefore, that this aircraft is far from the end of its career and in the future we will certainly see further developments and greater widespreading.

5  6  7  8  9  Vers la moitié des années 50, l'Armée de l'Air française demanda un avion de chasse léger pour équiper certains de ses détachements. Le résultat fut le Mirage I qui vola en 1955 propulsé par deux moteurs Armstrong Siddley Viper de 2200 livres de poussée avec un postbrûleur. Il avait été prévu aussi l'installation d'un moteur à fusée afin d'augmenter la poussée lors du décollage et en combat. Cependant ces moteurs furent bientôt remplacés par un SNECMA Atar de 10.000 livres de poussée et le prototype de l'avion, complètement redessiné et dénommé Mirage III, vola en novembre 1956. Cet avion démontra rapidement posséder d'excellentes qualités de vitesse, de décollage et d'atterrissage, de maniabilité et d'économie et fut immédiatement commandé pour les forces aériennes françaises. Différents types d'appareillages électroniques, de moteurs et d'armement furent installés sur les diverses versions qui se sont succédées sur les lignes de montage; à ces dernières il faut ajouter une version biplace pour l'entraînement (Mirage IIIB) et une autre pour la reconnaissance photographique (Mirage III-R). Impressionnées favorablement par les qualités de cet appareil, plusieurs Nations en ont acheté la licence de construction et à l'heure actuelle cet avion est produit en série en Suisse, en Australie et en Afrique du Sud. Par la suite, en 1967 après les succès exceptionnels obtenus par les forces aériennes d'Israël, opérant avec cet avion contre les forces arabes au cours de la guerre des six jours, ces mêmes faits assurèrent une excellente publicité à cet appareil et en mirent en valeur les bonnes qualités; cela favorisa une plus grande diffusion de cet avion auprès de diverses Nations; en effet aujourd'hui les Mirages, dans différentes versions, servent dans les forces aériennes de l'Argentine, de la Belgique, du Brésil, de la Colombie, du Liban, de la Lybie, du Pakistan, du Pérou et de l'Espagne, en plus de celles que nous avons déjà citées, et il est probable que d'autres Nations viendront s'ajouter à cette liste. Plusieurs variantes ont été développées à partir du Mirage: parmi elles nous rappelons le Mirage IV, version agrandie et bi-moteur du Mirage III destinée au bombardement et capable de porter une bombe atomique; le Milan, doté de deux ailettes rentrantes sur le nez pour améliorer les caractéristiques de décollage et de vol à basse vitesse; le Mirage F, avec aile haute en flèche, et non plus en delta comme dans les versions précédentes. Il est donc clair que la fin de la carrière de cet avion est bien lointaine et certainement dans les années futures nous pourrons en voir les développements ainsi qu'une diffusion toujours plus grande.

Gegen der Mitte der 50. er Jahre fragte die Armée de l'Air Frankreichs einen leichten Jäger für die Ausrüstung einiger ihrer Abteilungen an. Es ergab sich das Mirage I, das 1955 mit zwei Armstrong Siddley Viper Motoren zu 2200 Stosspfund mit Hinterbrenner flog. Die Installatione eines Raketenmotors war vorgesehen, um den Stoss beim Abflug und beim Kampf zu erhöhen. Bald wurden aber diese Motore mit einem SNECMA Atar zu 10000 Stosspfund ersetzt und der völlig neu gezeichnete Flugzeugsprototyp flog, mit dem Namen Mirage III in November 1956. Das Flugzeug bewies sofort ausgezeichnete Geschwindigkeits-, Abflugs- und Landungs-, Wendigkeits- und Wirtschaftlichkeitseigenschaften und wurde sofort für die französische Luftwaffe bestellt. Verschiedene Type elektronischer Geräte, Motore und Rüstung wurden bei den verschiedenen Versionen installiert, die auf der Montagekette nacheinander nachgefolgt sind: es sind eine Version Doppelsitzer für die Ausrüstung (Mirage IIIB) und eine für Luftbildaufklärung (Mirage III-R) hinzuzufügen. Einige Länder gewannen einen guten Eindruck von den Eigenschaften des Flugzeuges und kauften dessen Baulieenz; jetzt wird das Flugzeug serienmässig in der Schweiz, in Australien, in Süd Afrika hergestellt. 1967 wurde dann über das Flugzeug eine grosse Werbung gemacht, infolge der grossartigen Erfolge, die die Luftwaffe Israels mit diesem Flugzeug gegen die arabische Wehr während des 6-Tagen-Kriegs erreichte; dessen gute Eigenschaften wurden hervorgehoben und dadurch wurde die Verbreitung bei verschiedenen Ländern bedeutend begünstigt; heute werden nämlich die Mirage-Flugzeuge, in verschiedenen Versionen, bei der Luftwaffe Argentiniens, Belgiens, Columbiens, Libanons, Libyens, Pakistans, Perus, Spaniens sowie bei den schon angeführten Luftwaffen verwendet; wahrscheinlich werden sich noch andere Länder hinzufügen. Aus dem Mirage-Flugzeug wurden verschiedene Varianten entwickelt: u.a. erwähnen wir das Mirage IV, eine vergrösserte Version, zweimotorig, des Mirage III, die zur Bombardierung bestimmt ist und in der Lage ist, eine Atombombe zu tragen; das Milan, das mit zwei einziehbaren Flügeln auf der Schnauze versehen ist, um die Eigenschaften des Abfluges und des Fluges bei niedriger Geschwindigkeit zu verbessern; das Mirage F, mit hohem Pfeilflügel, nicht mehr Delta wie bei den früheren Versionen. Natürlich ist das Ende der Karriere dieses Flugzeuges immer noch weit entfernt; in den nächsten Jahren werden wir im Gegenteil eine Entwicklung und eine ständig zunehmende Verbreitung dieses Flugzeuges beobachten.



10



11



12



14



1 Insegna nazionale Aviazione Pakistana.

2 Emblema di « coda » per aerei Aviazione Pakistana.

3 Insegna nazionale Aviazione Israeliana.

4 Insegna nazionale Aviazione Francese.

5 Distintivo 2eme Escadre de Chasse, Escadron 11/2 « Côte d'Or »; Aviazione Francese.

6 Insegna nazionale Aviazione Sud Africana.

7 Distintivo N. 2 Squadron (« Cheetah »), S.A.A.F.

8 Insegna nazionale Aviazione Libanese.

9 Distintivo 13eme Escadre de Chasse; Aviazione Francese. (Su « coda »).

10 Distintivo Escadron 1/13 « Artois »; Aviazione Francese. (Su « coda »).

11 Distintivo Escadron 11/2 « Côte d'Or »; Aviazione Francese. (Su « coda »).

12 Distintivo 33eme Escadre Reconnaissance Tactique; Aviazione Francese. (Su « codà »).

13 Cocardia d'abbattimento riprodotte i colori dell'Aviazione Indiana.

14 Cocardia d'abbattimento riprodotte i colori dell'Aviazione Irachena.

1 National symbol of the Pakistani air force.

2 Tail emblem of aircraft of the Pakistani air force.

3 National symbol of the Israeli air force.

4 National symbol of the French air force.

5 Badge of the 2eme Escadre de Chasse, Escadron 11/2 « Côte d'Or »; French air force.

6 National symbol of the South African air force.

7 Badge N. 2 Squadron (« Cheetah »), S.A.A.F.

8 National symbol of the Lebanese air force.

9 Badge 13eme Escadre de Chasse; French air force (on tail).

10 Badge Escadron 1/13 « Artois »; French air force (on tail).

11 Badge Escadron 11/2 « Côte d'Or »; French air force (on tail).

12 Badge 33eme Escadre Reconnaissance Tactique; French Air Force (on tail).

13 Downing cockade reproducing the colors of the Indian air force.

14 Downing cockade reproducing the colors of the Iraqi air force.

1 Emblème national de l'Aviation Pakistanaise.

2 Emblème de « queue » pour les avions de l'Aviation Pakistanaise.

3 Emblème national de l'Aviation Israelienne.

4 Emblème national de l'Aviation Française.

5 Insigne 2ème Escadre de Chasse, Escadron 11/2 « Côte d'Or »; Aviation Française.

6 Emblème national de l'Aviation Sud-Africaine.

7 Insigne n. 2 Squadron (« Cheetah »), S.A.A.F.

8 Emblème national de l'Aviation Libanaise.

9 Insigne 13ème Escadre de Chasse; Aviation Française. (Sur la « queue »).

10 Insigne Escadron 1/13 « Artois »; Aviation Française. (Sur la « queue »).

11 Insigne Escadron 11/2 « Côte d'Or »; Aviation Française. (Sur la « queue »).

12 Insigne 33ème Escadre Reconnaissance Tactique; Aviation Française. (Sur la « queue »).

13 Cocardie de destruction reproduisant les couleurs de l'Aviation Indienne.

14 Cocardie de destruction reproduisant les couleurs de l'Aviation Iraquienne.

1 Nacionales Zeichen des Flugwesens Pakistans.

2 Heck-Abzeichen bei den Flugzeugen des Flugwesens Pakistans.

3 Nacionales Zeichen des israelitischen Flugwesens.

4 Nacionales Zeichen des französischen Flugwesens.

5 Abzeichen 2eme Escadre de Chasse, Escadron 11/2 « Côte d'Or »; französisches Flugwesen.

6 Nacionales Zeichen des Flugwesens von Süd Afrika.

7 Abzeichen Nr. 2 Squadron (« Cheetah »), S.A.A.F.

8 Nacionales Zeichen des Flugwesens von Libanon.

9 Abzeichen 13eme Escadre de Chasse; französisches Flugwesen. (Auf dem « Heck »).

10 Abzeichen Escadron 1/13 « Artois »; französisches Flugwesen. (Auf dem « Heck »).

11 Abzeichen Escadron 11/2 « Côte d'Or »; französisches Flugwesen. (Auf dem « Heck »).

12 Abzeichen 33eme Escadre Reconnaissance Tactique; französisches Flugwesen. (Auf dem « Heck »).

13 Abschusskockarde mit den Farben des Flugwesens von Indien.

14 Abschusskockarde mit den Farben des Flugwesens von Irak.

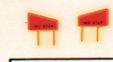


109



52108
52108

109



2-FI 2-FI



Mirage III C Mirage III C



118-AI 118-AI 506 506

802
802



Mirage III C
Mirage III C



0.3J 0.3J



NO STEP
NO STEP

