

H-2249-0351

ALPHA JET

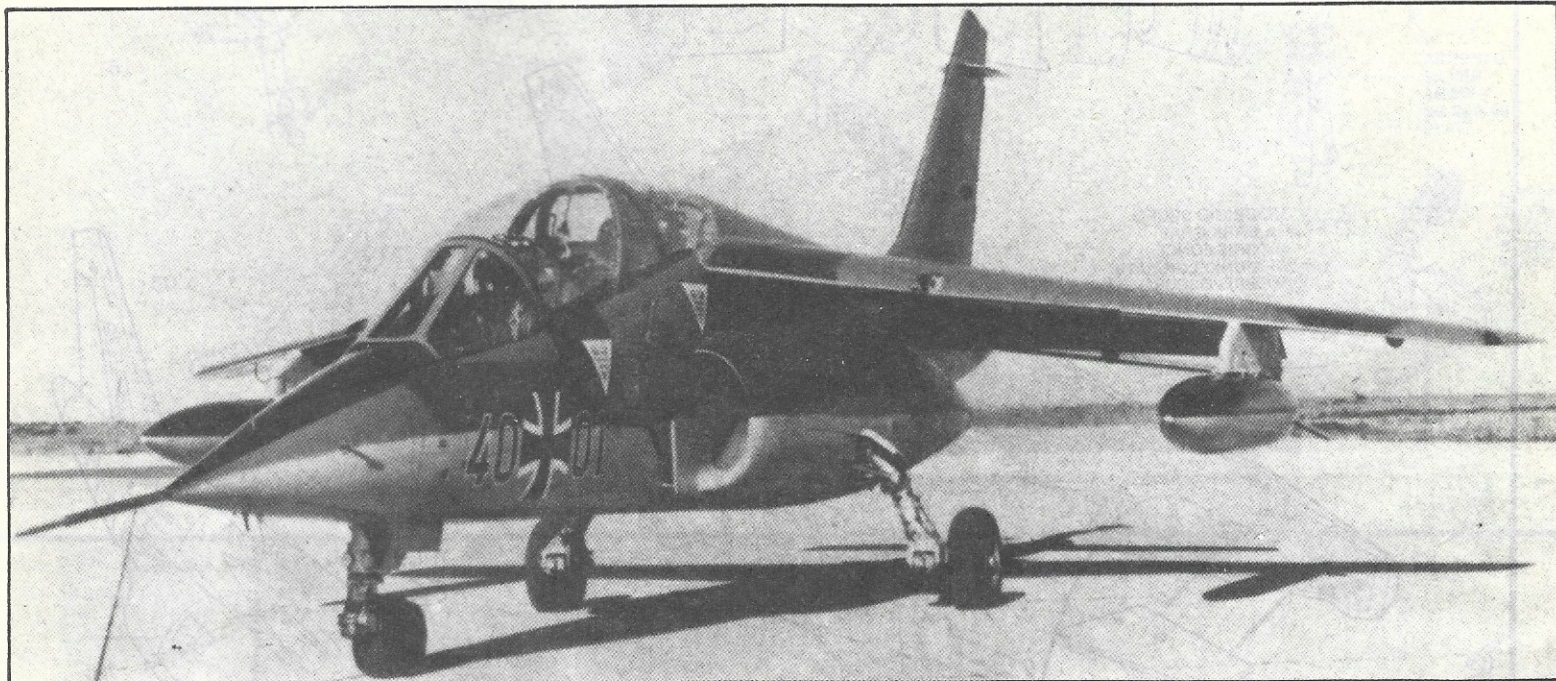
Revell
ESCI-MODELL



© BY REVELL INC.

1/48 th Scale - Echelle 1/48 ème

PRINTED IN GERMANY BY REVELL PLASTICS GMBH, BÜNDE



Die Planung des Alpha Jet begann 1967/68 als man von Seiten der deutschen Luftwaffe, als auch seitens der Armée de l'Air die unumgängliche Notwendigkeit feststellte, die Lockheed T-33 zu ersetzen. Das deutsche Verteidigungsministerium erließ im Oktober 1968 eine Spezifikation für einen zweimotorigen Zweisitzer mit Unterschallgeschwindigkeit, der auch für Landungen auf nicht vorbereiteten Landeplätzen geeignet ist. Die Firma Dornier paßte daher ihr vorhergehendes Projekt »Modulare« P. 375 entsprechend den Anforderungen an. In den vorangegangenen Monaten hatte die französische Firma AdIA auch ein Projekt für ein Ausbildungsflugzeug – einer dem Jaguar unterlegenen Klasse – entworfen.

Am 1. Mai 1969 einigten sich die Regierungen der beiden Länder, die Entwicklung des besten Typs gemeinsam vorzunehmen. Es wurde so der Dornier/Dassault-Bréguet TA-501 gebaut, der auf dem Projekt der Dornier P. 375 n°2 basierte, in die viele Eigenschaften der Bréguet Br. 126 eingegliedert wurden.

Am 16. 2. 1972 startete das offizielle interstaatliche Programm und die Werkstätten von Dassault konnten bereits im Juni 1973 den Prototyp Alpha Jet 01 ausliefern. Das neue Doppeldüsenflugzeug (Zweisitzer) für die Ausbildung startete am 26. 10. in Istres mit dem Piloten Jean-Marie Saget. Am 9. 1. 1974 folgte der 02, das erste von Dornier in Oberpfaffenhausen gebaute Exemplar, geflogen von dem Piloten Dieter Thomas.

Sofort kamen Aufträge für die beiden vorgesehenen Ausführungen an und zwar einmal für die Ausbildung (als Ersatz der Maschinen Klasse T-33) und für den Tiefangriff (als Ersatz der G.91): 56 für Frankreich, 84 für die Luftwaffe der Bundesrepublik Deutschland, 33 für Belgien, 5 für Togo, 12 für die Elfenbeinküste etc. Das Flugzeug ist eine Klasse unter der G.91 einzugliedern, hält aber durchaus mit anderen Maschinen stand, wie z.B. dem Flugzeug British Aerospace Hawk oder der Macchi B.339. Ohne Zweifel werden die Produktionsraten nicht unter denjenigen des italienischen Vorgängers liegen.

La progettazione dell'Alpha Jet ha avuto inizio nel 1967-68 quando sia presso la Luftwaffe che l'Armée de l'Air cominciò a sentirsi come interogabile la necessità di sostituire i Lockheed T-33. Il Ministero della difesa tedesco emise una specifica nell'ottobre 1968 per un biposto bimotore subsonico impiegabile da campi non preparati, cui la Dornier adattò il suo precedente progetto "modu-

lare" P. 375. Nei mesi precedenti anche l'Adl A francese aveva tratteggiato le linee di un aereo da addestramento di classe inferiore al Jaguar.

Il 1° maggio 1969 i Governi dei due paesi si accordarono per procedere allo sviluppo comune del vincitore delle specifiche, che risultò il Dornier/Dassault-Bréguet TA-501, basato sul progetto Dornier P.375 Nr.2 ed incorporante molte caratteristiche del Bréguet Br. 126.

Il via ufficiale intergovernativo al programma ci fu il 16 febbraio 1972 e le officine Dassault già nel giugno del 1973 potevano consegnare il prototipo Alpha Jet 01; il nuovo bireattore biposto da addestramento volò il 26 ottobre a Istres, pilotato da Jean-Marie Saget, seguito il 9 gennaio 1974 dallo 02, primo esemplare costruito dalla Dornier a Oberpfaffenhofen, con Dieter Thomas ai comandi.

Fioccarono subito gli ordinativi per le due configurazioni previste: addestramento (per sostituire gli aerei classe T-33) ed attacco al suolo (in sostituzione dei G.91): 56 per la Francia, 84 per la Luftwaffe, 33 per il Belgio, cinque per il Togo, 12 per la Costa d'Avorio, ecc.

L'aereo appartiene chiaramente ad una classe "dopo-G.91" ma incontra sulla sua strada altre macchine molto "agguerrite", come il British Aerospace Hawk o il Macchi MB.339 ma, senza dubbio, otterrà risultati di produzione non inferiori a quelli del suo predecessore italiano.

The design of the Alpha Jet started in 1967/68 when both the Luftwaffe and the Armée de l'Air began to feel the need for a replacement of the Lockheed T-33. The German defence ministry issued a specification in October 1968 for a seater subsonic twin seater for use on improvised landing strips, for which Dornier adapted their previous "modular" design P.375. In previous months the French AdIA started work on a training plane in a lower class than the Jaguar

On May 1 1969 the governments of the two countries agree to work together to design a plane to meet the specifications, which turned out to be Dornier/Dassault-Bréguet TA-501, based on the design

of the Dornier P. 375 Nr. 2 and incorporating many of the specifications of the Bréguet Br. 126.

Official intergovernmental approval to the program was given on February 16 1972 and in June 1973 the Dassault works were able to deliver the prototype of the Alpha Jet 01: the new twin engine twin seater training plane flew at Istres on October 26 piloted by Jean-Marie Saget, followed on January 9 1974 by the 02, the first plane made by Dornier at Oberpfaffenhofen, with Dieter Thomas piloting it.

Orders rushed in for the two versions: training (to replace the planes class T-33) and ground attack (to replace the G.91): 56 for France, 84 for the Luftwaffe, 33 for Belgium, 5 for Togo, 12 for the Ivory Coast, etc.

The plane obviously belongs to a class "after the G.91", but along its path meets with other very good planes like the British Aerospace Hawk and the Macchi MB.339, but will certainly not obtain production results inferior to those of its Italian predecessor.

Les projets de l'Alpha Jet ont commencé en 1967-68 quand auprès de la Luftwaffe aussi bien qu'auprès de l'Armée de l'Air on commença à sentir comme indérrogable la nécessité de remplacer les Lockheed T-33. Le ministère de la défense allemand émit une note spécifique en octobre 1968 pour un biplace bimoteur subsonique que l'on pût employer de champs non préparés, à laquelle la Dornier adapta son précédent projet "modulaire" P. 375. Les mois précédents l'AdIA français aussi avait ébauché les lignes d'un avion pour entraînement de classe inférieure au Jaguar.

Le 1er Mai 1969 les Gouvernements des deux pays s'accordèrent pour procéder au développement en commun du gagnant des spécifiques, qui résulta le Dornier/Dassault Bréguet TA-501, basé sur le projet Dornier P. 375 N. 2 et incorporant beaucoup de caractéristiques du Bréguet Br. 126.

Le départ officiel intergouvernemental au programme fut donné le 16 février 1972 et les usines Dassault déjà en juin 1973 pouvaient livrer le prototype Alpha Jet 01. le nouveau biréacteur biplace pour entraînement vola le 26 octobre à Istres, piloté par Jean-Marie Saget, suivi le 9 janvier 1974 par le 02, premier exemplaire construit par la Dornier à Oberpfaffenhofen, avec Dieter Thomas aux commandes.

Les commandes arrivèrent immédiatement pour les deux configurations prévues: entraînement (pour remplacer les avions classe T-33) et attaque au sol (en remplacement des G. 91); 56 pour la

France, 84 pour la Luftwaffe, 33 pour la Belgique, cinq pour le Togo, 12 pour la Cote d'Ivoire, etc.

L'avion appartient clairement à une classe "après-G.91" mais rencontre sur son chemin d'autres appareils très "aguerris", comme le British Aerospace Hawk ou le Macchi MB. 339 mais, sans aucun doute, il obtiendra des résultats de production non inférieures à ceux de son prédécesseur italien.

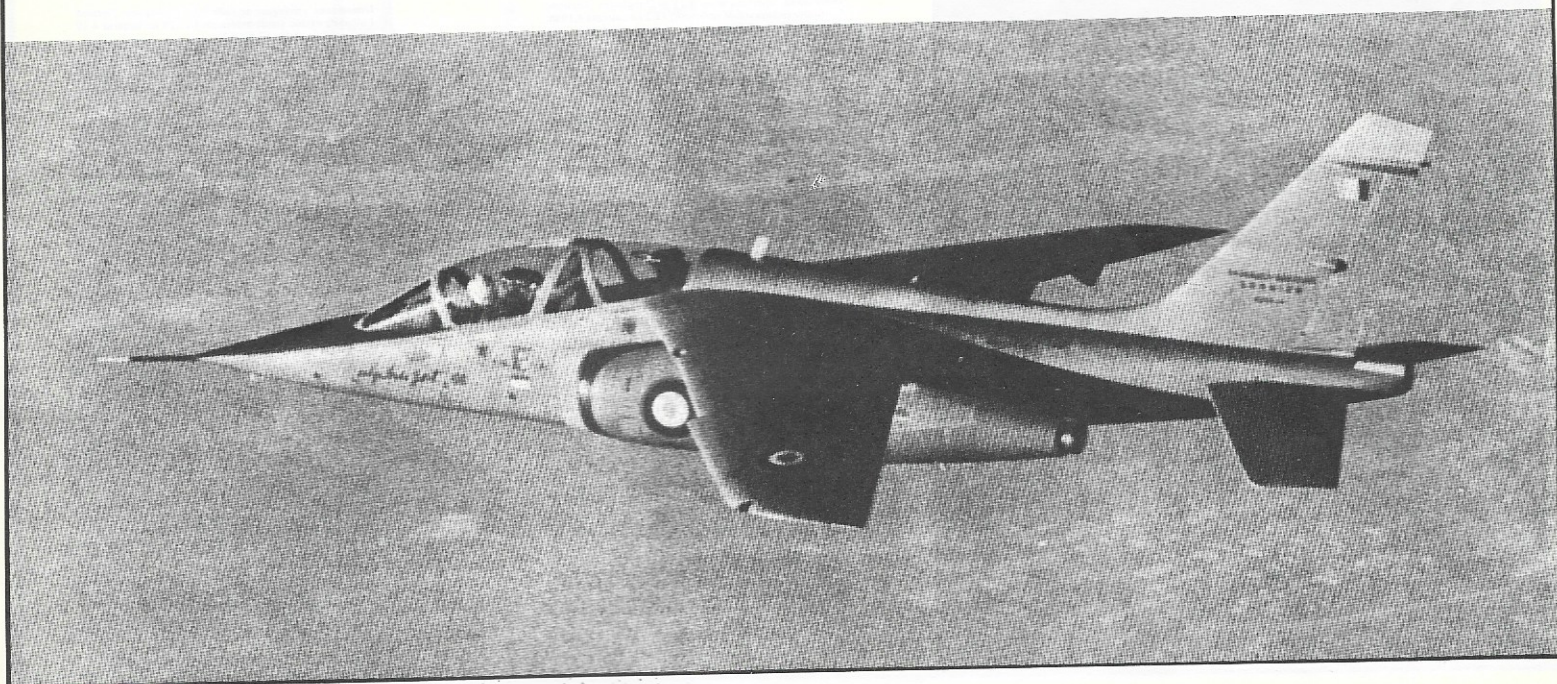
La proyectación del Alpha Jet empezó en los años 1967-1968 cuando, tanto en la Luftwaffe como en la Armée de l'Air, empezó a sentirse como inderogable la necesidad de reemplazar los Lockheed T-33. El Ministerio de la defensa alemán emitió una especificación en octubre de 1968 para un biplaza bimotor subsónico empleable por campos no preparados, al cual la Dornier adaptó su precedente proyecto "modular" P. 375. En los meses precedentes también la AdIA francesa había esbozado las líneas de un avión de adiestramiento de clase inferior al Jaguar.

El 1º de mayo de 1969 los Gobiernos de los países se acordaron para proceder al desarrollo en común del vencedor de las especificaciones, que resultó ser el Dornier/Dassault-Bréguet TA-501, basado en el proyecto Dornier P. 375 Nr. 2 e incorporando muchas características del Bréguet Br. 126.

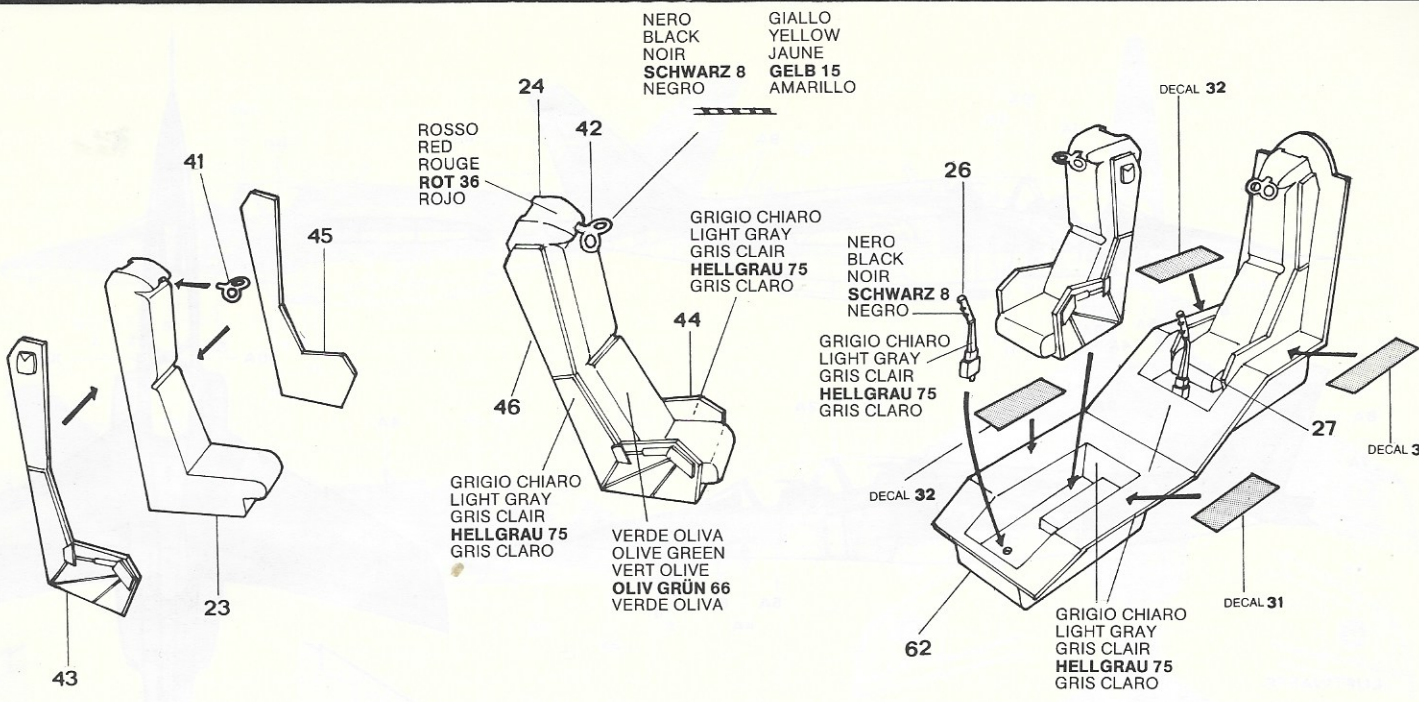
La señal de comienzo oficial intergubernativa al programa tuvo lugar el 16 de febrero de 1972 y los talleres Dassault ya en junio de 1973 podían entregar el prototipo Alpha Jet 01; el nuevo bireactor biplaza de adiestramiento voló el 26 de octubre a Istres, pilotado por Jean-Marie Saget, seguido el 9 de enero de 1974 por el 02, primer ejemplar construido por la Dornier en Oberpfaffenhofen, con Dieter Thomas a los comandos.

En seguida llegaban pedidos en cantidad para las dos configuraciones previstas: adiestramiento (para substituir los aviones clase T-33) y ataque al suelo (en substitución del los G.91): 56 para Francia, 84 para la Luftwaffe, 33 para Bélgica, cinco para Togo, 12 para la Costa del Marfil, etc.

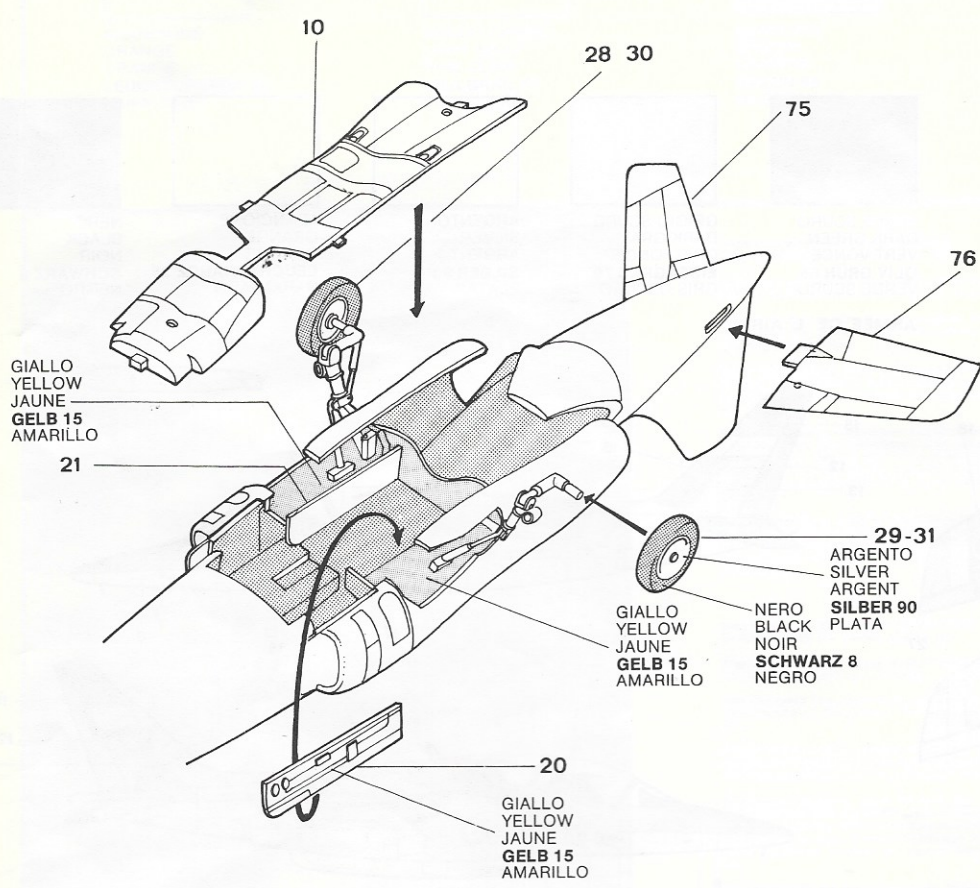
El avión pertenece claramente a una clase "post-G.91" pero encuentra en su camino otras máquinas muy "aguerridas", como el British Aerospace Hawk o el Macchi MB.339; con todo eso obtendrá ciertamente resultados de producción no inferiores a los de su predecesor italiano.



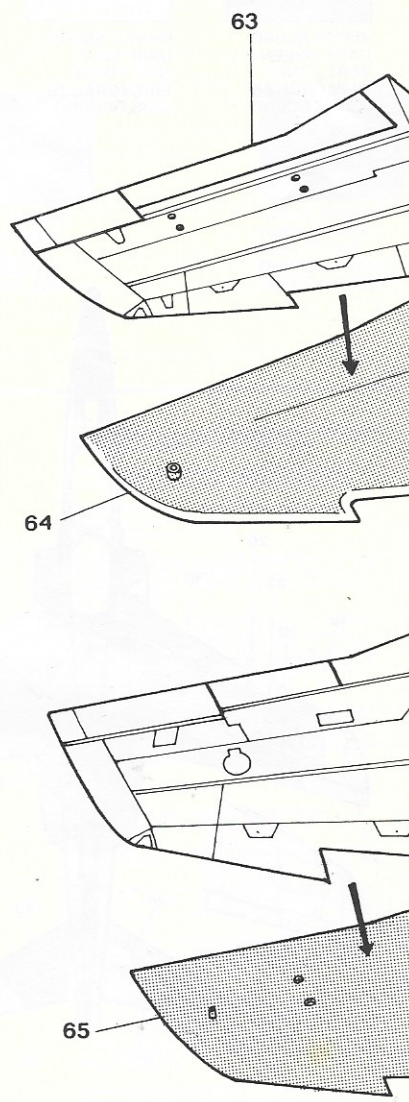
1



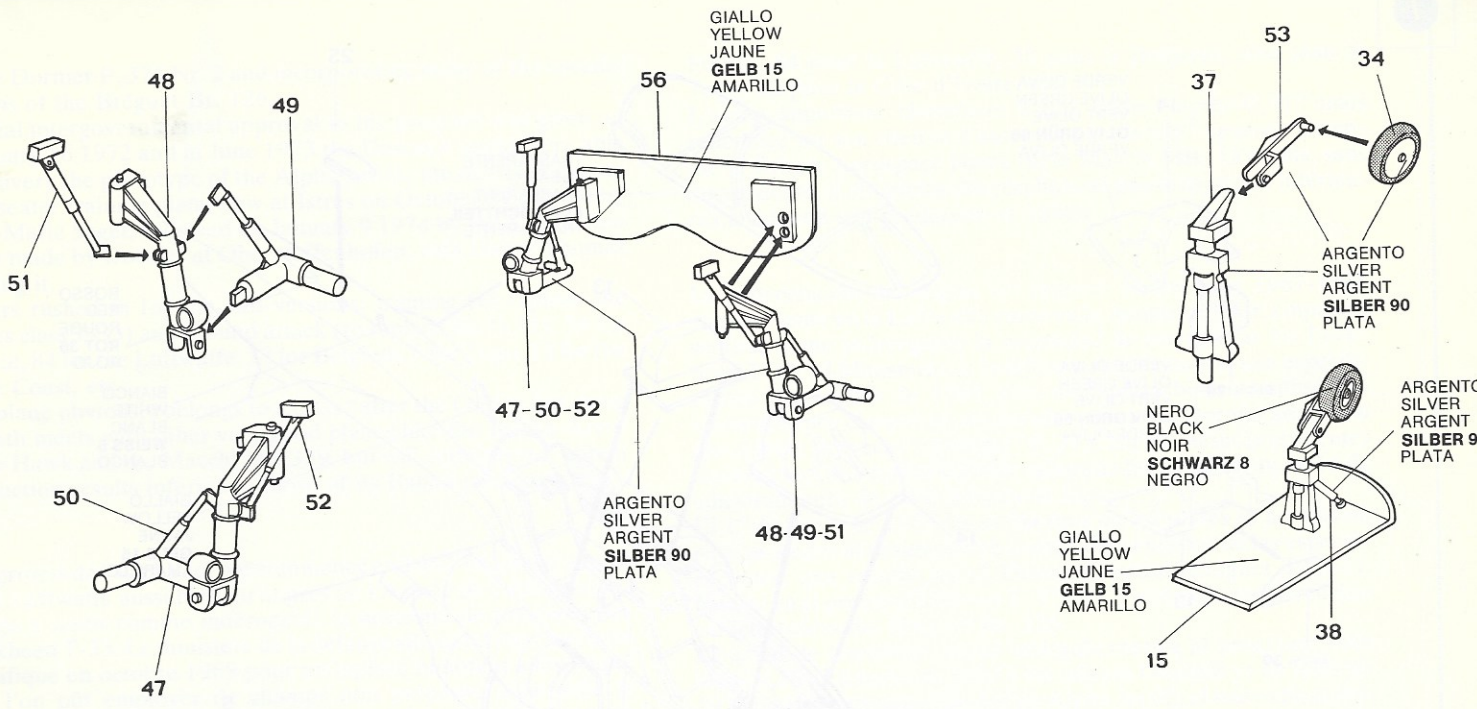
4



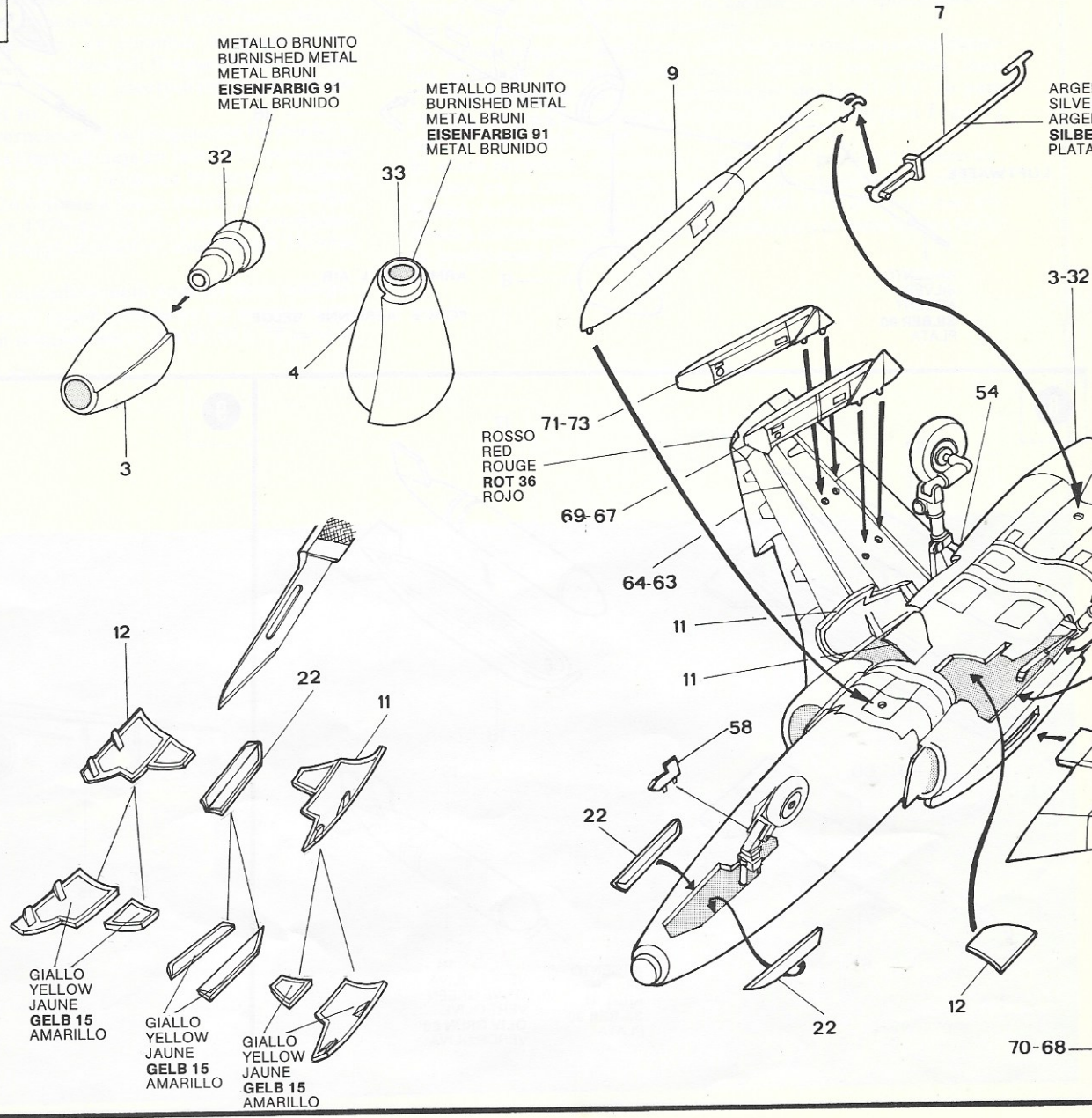
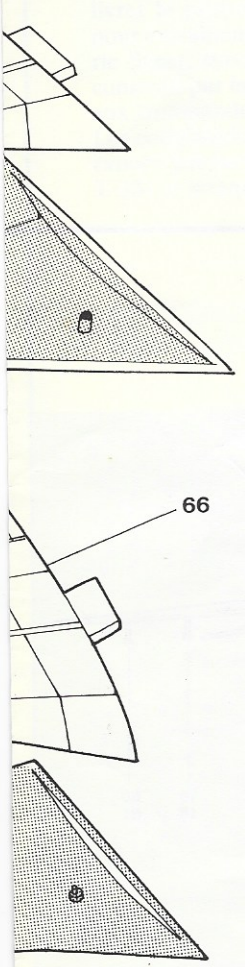
5

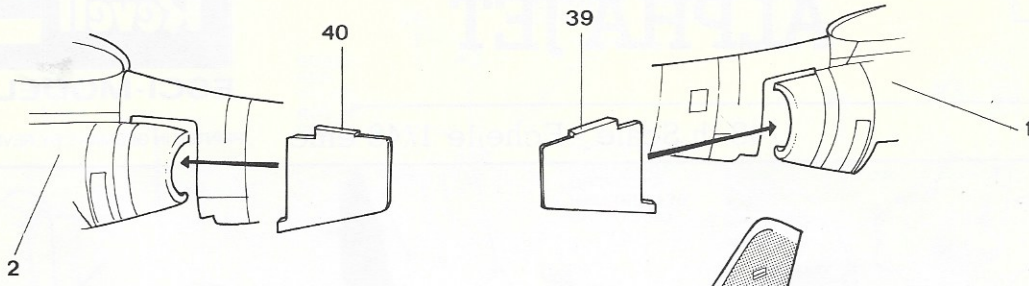


2

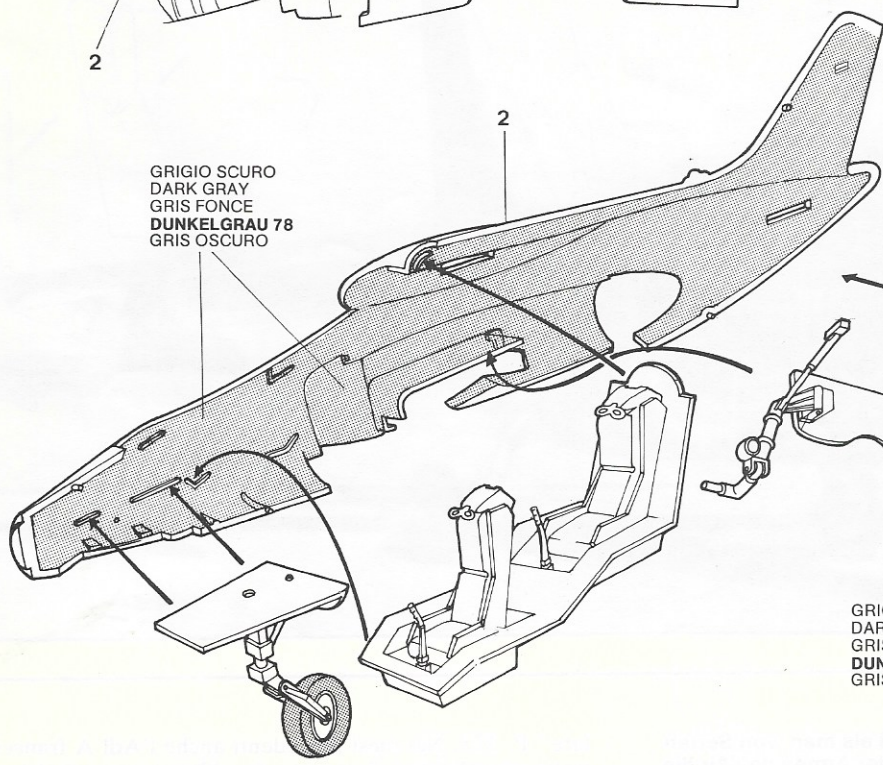


6



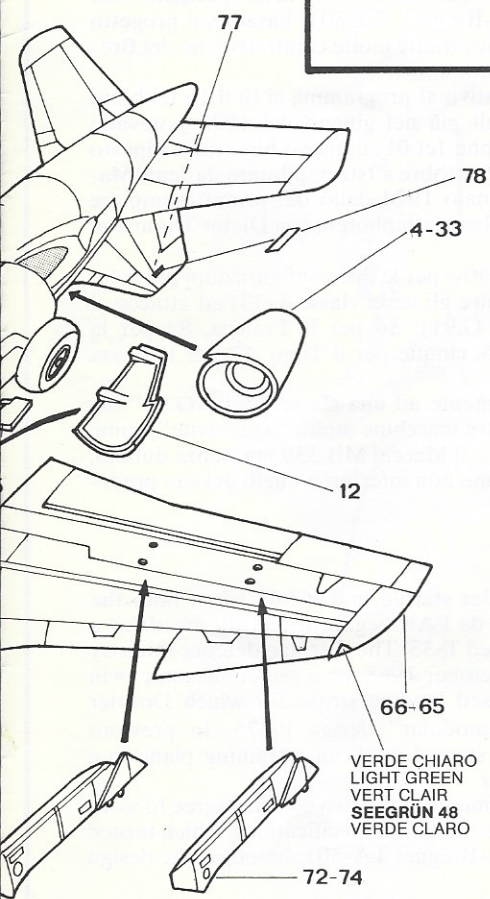


GRIGIO SCURO
DARK GRAY
GRIS FONCE
DUNKELGRAU 78
GRIS OSCURO

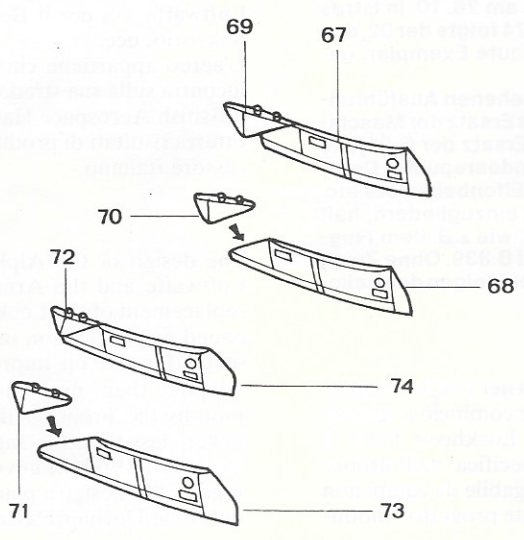


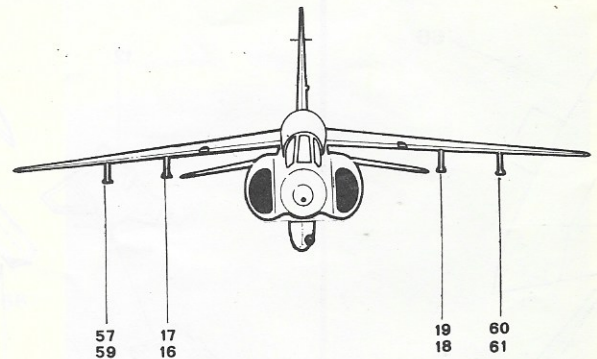
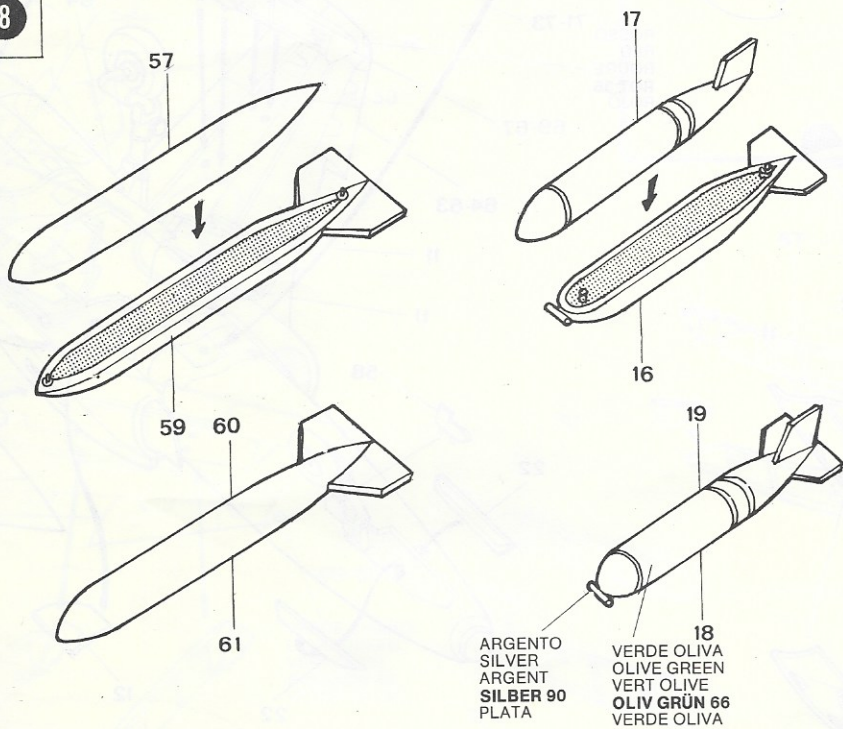
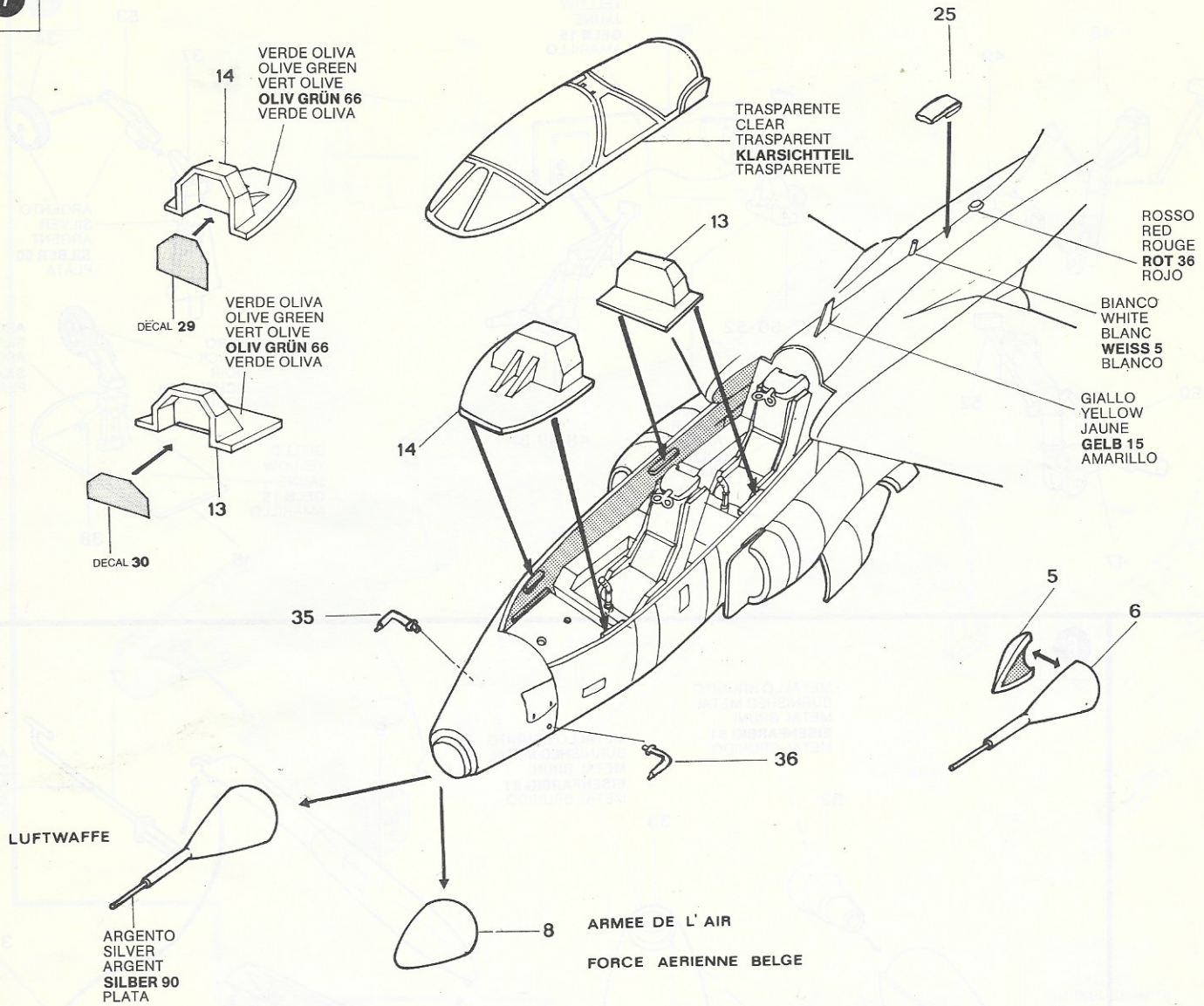
GRIGIO SCURO
DARK GRAY
GRIS FONCE
DUNKELGRAU 78
GRIS OSCURO

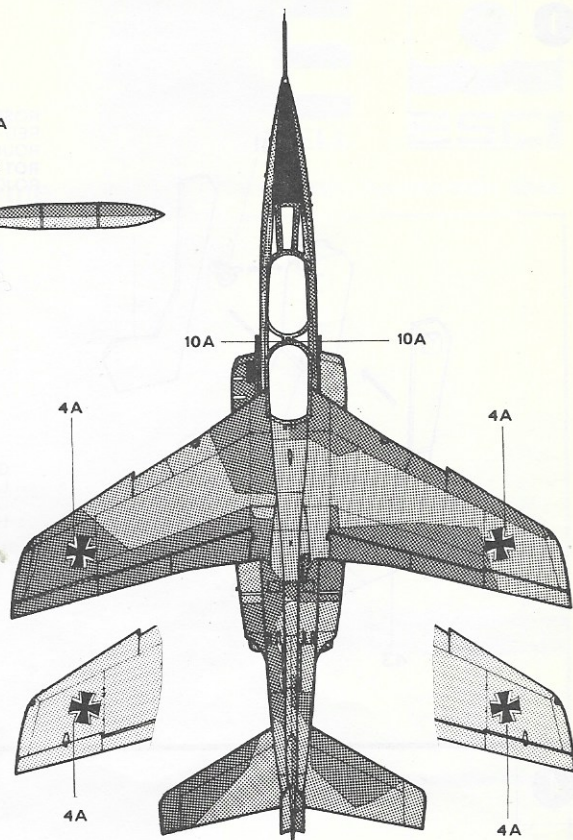
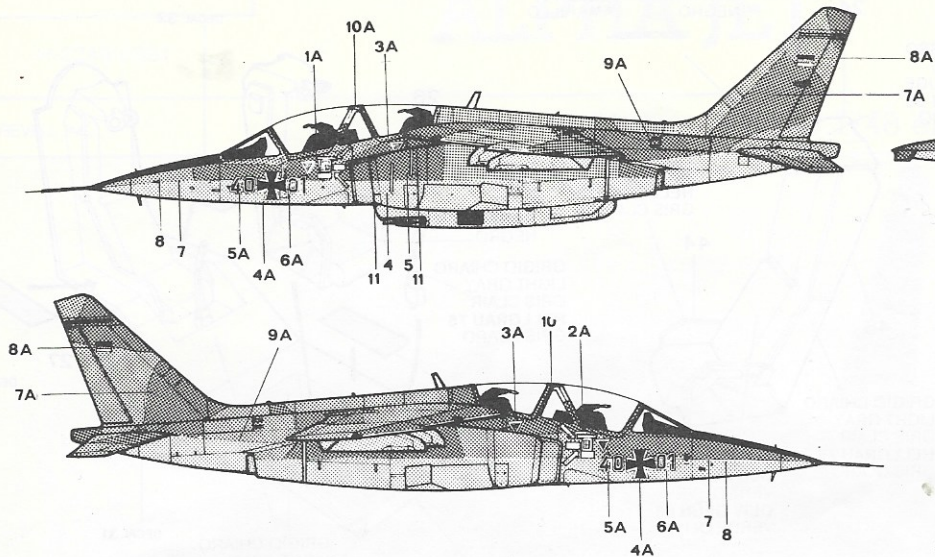
GRIGIO SCURO
DARK GRAY
GRIS FONCE
DUNKELGRAU 78
GRIS OSCURO



VERDE CHIARO
LIGHT GREEN
VERT CLAIR
SEEGRÜN 48
VERDE CLARO



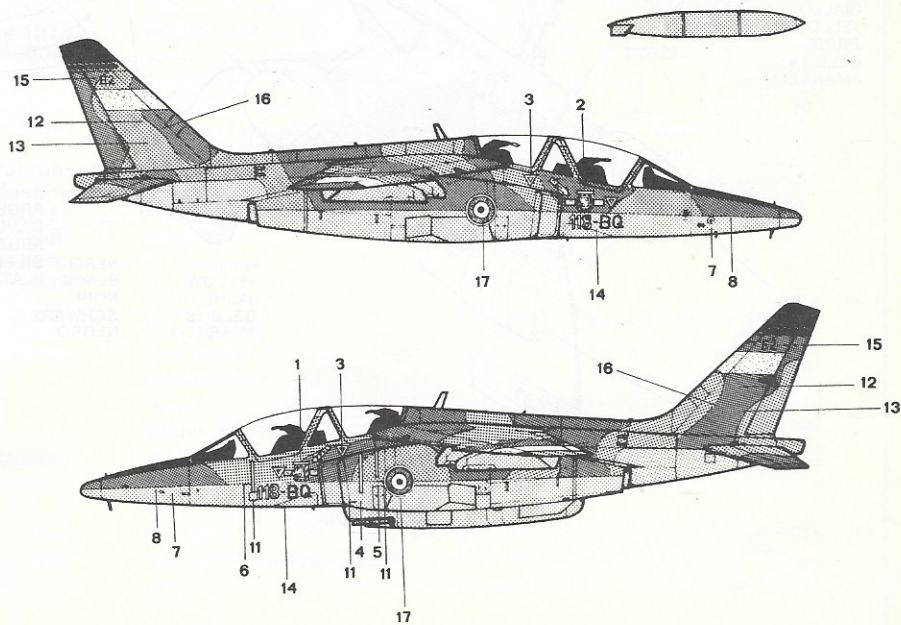
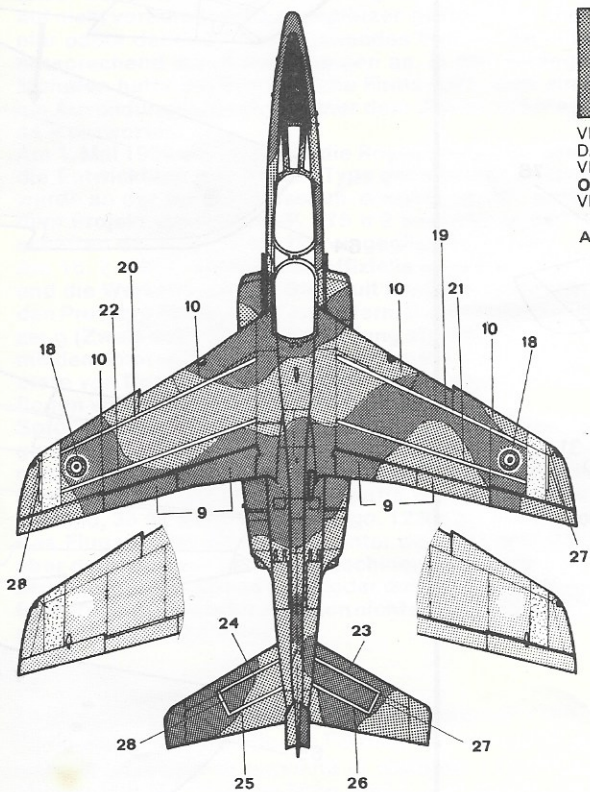


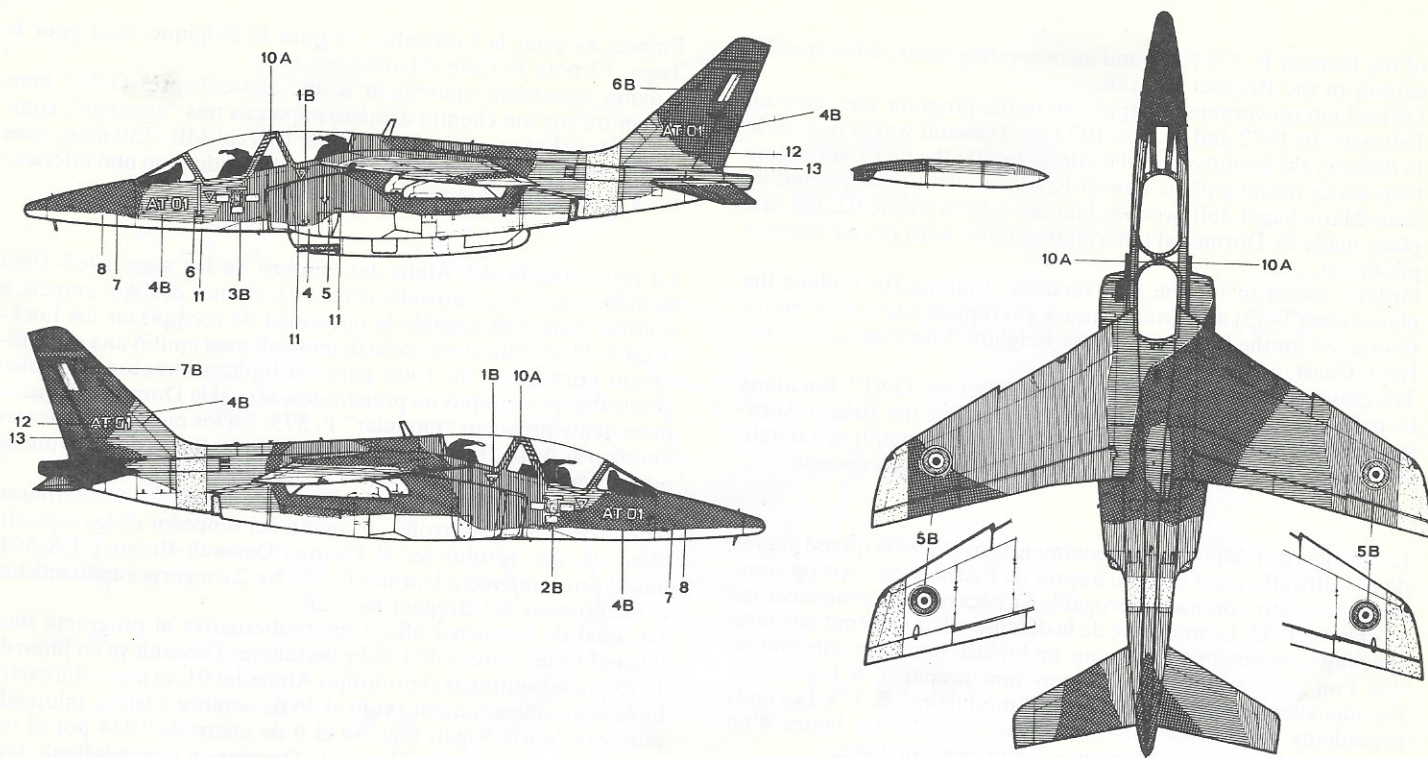


LUFTWAFFE

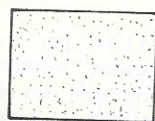


ARMEE DE L' AIR

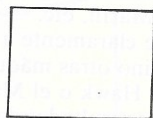




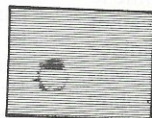
FORCE AERIEENNE BELGE



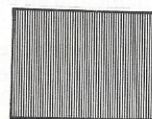
ARANCIONE
ORANGE
LEUCHTORANGE 25
NARANJADO



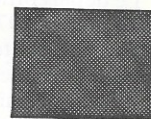
GRIGIO CHIARO
LIGHT GRAY
GRIS CLAIR
HELLGRAU 75
GRIS CLARO



MARRONE
BROWN
MARRON
BRAUN 85
MARRON



VERDE CHIARO
LIGHT GREEN
VERT CLAIR
SEEGRÜN 48
VERDE CLARO



VERDE SCURO
DARK GREEN
VERT FONCE
DUNKELGRÜN 67
VERDE OSCURO



**DATI E CARATTERISTICHE TECNICHE
DORNIER/AMB-DA TA-501 ALPHA JET**

Motore: due turboreattori a doppio flusso SNECMA/Turbomeca GRTS Larzac 04 da 1.350 kg/s (13, 24 kN).

Dimensioni: apertura alare 9,11 m; lunghezza (versione Luftwaffe esclusa sonda anteriore) 12,29 m; altezza 4,19 m; superficie alare 17,50 mq.

Pesi: a vuoto 3.150 kg; a vuoto operativo 3.475 kg; totale (addestratore) senza carichi esterni 4.540 kg; con carichi esterni 6.000 kg; massimo al decollo in sovraccarico 7.000 kg.

Prestazioni: velocità massima 900 km/h ad alta quota (Mach 0,85), 991 km/h a quota zero (Mach 0,809), ascensionale iniziale 59 m/sec; salita a 10.975 m. in 8 min; tangenza pratica 14.000 m; raggio d'azione 410-630 km; autonomia oraria massima 2-3 ore (secondo la quota), di trasferimento 2.600 km.

Armamento: versione AMD-BA: un cannone DEFA 553 da 30 mm con 150 colpi o due mitragliatrici FN-Browning da 12,7 mm con 250 colpi per arma. Versione Dornier: un cannone Mauser MK-27 da 27 mm con 150 colpi e 2.200 kg di carico bellico.

**DATA AND TECHNICAL SPECIFICATIONS
DORNIER/AMB-DA TA-501 ALPHA JET**

Engine: two double flow jet engines SNECMA/Turbomeca GRTS Larzac 04 1350 kg/s (13,24 kN).

Size: wing span 9.11 m; length (Luftwaffe version excluding the front probe) 12.29 m; height 4.19 m; wing surface 17.50 sq.m.

Weight: empty 3150 kgs; operative empty 3475 kgs; total (trainer) with external loads 4540 kgs, with external loads 6000 kgs; maximum at take off in overload 7000 kgs.

Performance: maximum speed 900 km/h high altitude (Mach 0.85) 991 km/h at ground level (Mach 0.809), initial rise 59 m/sec; reaching 10.975 m in 8 minutes; actual service ceiling 14.000 m; range of action 410-630 kms; maximum hourly fuel distance 2-3 hours (according to height) 2600 kms.

Armament: AMD-BA version: one 30 mm DEFA 553 gun with 150 shots and two 12.7 mm FN-Browning machine guns with 250 shots per gun. Dornier version: one 27 mm Mauser MK-27 gun with 150 shots and 2200 kgs of war load.

**DONNÉES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
DORNIER/AMB-DA TA-501 ALPHA JET**

Motore: deux turboreacteurs à double flux SNECMA/Turbomeca GRTS Larzac 04 de 1.350 kg/s (13,24 kN).

Dimensions: envergure de l'aile 9,11 m; longueur (version Luftwaffe exclue sonde antérieure) 12,29 m; hauteur 4,19 m; superficie alaire 17,50 m².

Poids: à vide 3.150 kg; à vide opératif 3.475 kg; total (entraîneur) sans chargements externes 4.540 kg; avec chargements externes 6.000 kg; maximum au décollage en surcharge 7.000 kg.

Prestations: vitesse maximum 900 km/h à haute altitude (Mach 0,85), 991 km/h à altitude zéro (Mach 0,809) ascensionnelle initiale 59 m/sec; montée à 10.975 m. en 8 min; tangence pratique 14.000 m; rayon d'action 410-630 km; autonomie horaire maxima 2-3 heures (selon l'altitude), de transfert 2.600 km.

Armement: version AMD-BA: un canon DEFA 553 de 30 mm avec 150 coups et deux mitrailleuses FN-Browning de 12,7 mm avec 250 coups par arme. Version Dornier: un canon Mauser MK-27 de 27 mm avec 150 coups et 2.200 kg. de chargement de guerre.

**DATOS Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
DORNIER/AMB-DA TA-501 ALPHA JET**

Motor: dos turboreactores de doble flujo SNECMA/Turbomeca GRTS Larzac 04 de 1.350 Kg/s. (13,24 kN).

Dimensiones: 9,11 m. de envergadura; 12,29 m. de largo (variante Luftwaffe sonda anterior excluida); 4,19 m. de alto; 17,50 m² de superficie alar.

Peso: de vacío 3.150 Kg.; de vacío operativo 3.475 Kg.; total (adestrador) sin cargas exteriores 4.540 Kg.; con cargas exteriores 6.000 Kg.; máximo al despegue en sobrecarga 7.000 Kg.

Prestaciones: velocidad máxima 900 Km/h. a alta cota (Mach 0,85), 991 Km/h. a cota cero (Mach 0,809), ascensional inicial 59 m./seg.; subida a 10.975 km. en 8 min; tangencia practica 14.000 m; rayo de acción 410-630 km; autonomía horaria máxima 2-3 horas (según la cota) de traslación 2.600 km.

Armamento: variante AMD-BA: un cañón DEFA 553 de 30 mm. con 150 golpes o dos ametralladoras FN-Browning de 12,7 mm. con 250 golpes por arma. Variante Dornier: un cañón Mauser MK-27 de 27 mm. con 150 golpes y 2.200 Kg. de carga bélica.