

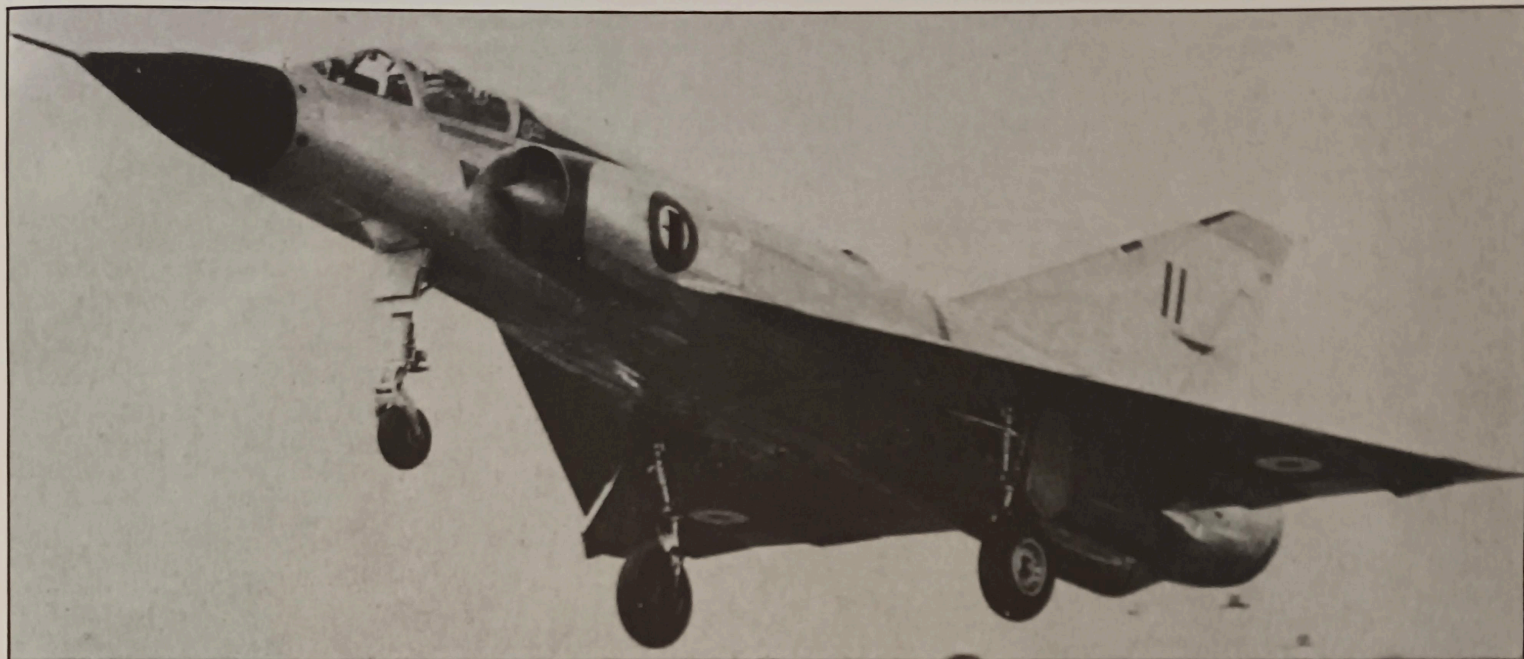
# MIRAGE III C/CJ/CZ

KIT N. 4047



MADE IN ITALY

1/48th Scale - Echelle 1/48ème



Mirage, miraggio: tale avrebbe dovuto essere per i velivoli nemici questo aereo, nella intenzione del suo creatore, l'ingegnere Marcel Bloch Dassault. E il Mirage corrispose alle intenzioni, diventando in breve tempo l'aereo di maggior successo per la nascente industria europea.

Le sue origini risalgono a una specifica emessa nel 1952 dall'Armée de l'Air (l'aviazione militare francese), per un caccia leggero con elevata manovrabilità e capacità di salire a 18000 metri entro 3 minuti dall'inizio della corsa di decollo.

La Dassault propose un delta puro (il primo in Europa), l'MD.550 «Mirage I», propulso da due turbogetti Armstrong Siddeley Viper, e un motore razzo ausiliario SEPR 66, che iniziò i voli il 25 giugno 1955; esso fu seguito da un Mirage II, che restò sulla carta, e dal prototipo del Mirage III, con un motore SNECMA Atar 101 G-2. L'aereo si rivelò subito molto valido, superando largamente Mach 1 in volo orizzontale. Nel 1958 il Mirage III-A di preserie, con motore Atar 09, riuscì a volare a Mach 2,0.

Nel 1960 l'Armée de l'Air concretizzò l'interesse per l'aereo con un ordine per 90 velivoli, del tipo III-C (Chasseur, caccia), più le 5 macchine di preserie; altri Mirage furono venduti alle aviazioni sudafricana, svizzera e israeliana (con cui il velivolo ebbe il battesimo del fuoco nella «guerra dei sei giorni»).

Purosangue di nascita, il Mirage ebbe un naturale sviluppo in diverse versioni. Nel 1959 era apparso il modello III-B (Biplace, biposto) per l'addestramento operativo dei piloti; nel 1961 vennero realizzati il III-E (Electronique, elettronico), ognitempo, prevalentemente destinato all'attacco al suolo, con dotazione elettronica migliorata comprendente ora il radar Doppler, e il III-R (Reconnaissance, ricognizione), entrambi con fusoliera leggermente allungata.

Al III-E si rifaceva il Mirage 5, edizione da attacco diurna e più economica (mancavano parte dell'avioelettronica e il Doppler) sviluppata dalla Dassault, pare, su richiesta di Israele, e presentata al Salone di Parigi del 1967 come M. 5J (Juif, ebreo). A causa, però, dell'embargo decretato nello stesso anno dal Governo francese nei confronti dello stato ebraico, gli esemplari prodotti non vennero consegnati, e furono presi in forza dall'aviazione francese.

Dai piani dell'M.5 gli Israeliani svilupparono poi lo Kfir (kit ESCI

4007).

A tutt'oggi il Mirage ha segnato un record nelle esportazioni di velivoli europei, poiché è stato venduto, nelle varie versioni, a ben 18 paesi: Abu Dhabi, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Belgio, Brasile, Colombia, Gabon, Israele, Libano, Libia, Pakistan, Perù, Sud Africa, Spagna, Svizzera, Venezuela, Zaire.

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, Libya, 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'aviations 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, Zaire, Libye, Pakistan, Pérou, Afrique du Sud, Espagne, Suisse.

Mirage: Illusion oder Luftspiegelung, sollte dieses Flugzeug für den Feind darstellen, das von Ing. Marcel Bloch Dassault projektiert wurde. Und die Maschine antwortete voll und ganz diesem Vorhaben, und wurde in kurzer Zeit für die anwachsende europäische Industrie das Flugzeug mit durchschlagendem Erfolg. Sein Ursprung geht auf eine Spezifikation zurück, die im Jahr 1952 von der Armée de l'Air (französische Luftwaffe) erlassen wurde und einen leichten Jäger mit hoher Wendigkeit und der Fähigkeit in 3 Minuten, vom Beginn des Starts, bis 18.000 m Höhe aufzusteigen, verlangte. Die Firma Dassault schlug einen reinen Delta vor (den ersten in Europa), den MD. 550 «Mirage I», von zwei Turbinen Armstrong Siddeley Viper und einem Hilfsraketenmotor SEPR 66 angetrieben, der seine ersten Flüge am 25. Juni 1955 begann. Diesem Typ folgte der Mirage II, der jedoch nur auf dem Papier blieb, und der Prototyp des Mirage III, mit einem Motor SNECMA Atar 101 G-2. Das Flugzeug zeigte sich sofort recht tauglich; im Horizontalflug lag es weit über Mach 1. Im Jahr 1958 gelang es dem Mirage III-A der Vorserie, mit Motor Atar 09, Mach 2,0 zu erreichen. 1960 konkretisierte die Armée de l'Air das Interesse für das Flugzeug mit einem Auftrag

auf 90 Maschinen des Typs III-C (Chasseur - Jäger) und auf 5 Maschinen der Vorserie.

Andere Mirage wurden an die Luftwaffen von Südafrika, Schweiz und Israel (hier erhielt das Flugzeug seine Feuertaufe während des «6-Tage-Krieges») verkauft.

«Vollblüter» von Geburt, hatte der Mirage eine natürliche Entwicklung in verschiedenen Versionen. 1959 erschien das Modell III-B (Biplace = Zweisitzer) für die operative Ausbildung der Piloten. Im Jahr 1961 wurde der III-E (Electronique = elektronisch), Allzeitflug, vor allem für den Tiefangriff, mit einer verbesserten elektronischen Ausstattung die nun auch den Radar-Doppler einschloss, und der III-R (Reconnaissance = Aufklärung), beide mit leicht verlängertem Rumpf, realisiert.

Der Mirage 5 ahmete den III-E nach, d.h. für den Tagesangriff und sparsamer in der Ausstattung (in der elektronischen Instrumentierung und ohne Radar Doppler), von der Dassault scheinbar auf Wunsch von Israel entwickelt und im Salon von Paris 1967 als M.5 J (Juif = Jude) ausgestellt. Aber wegen dem in demselben Jahr seitens der französischen Regierung dekretierten Embargo wurden die gebauten Exemplare nicht ausgeliefert, sondern der französischen Luftwaffe übergeben.

Aus den Plänen des M.5 entwickelte Israel dann den Kfir (kit ESCI 4007).

Bis heute hat der Mirage einen Rekord in den Exportationen europäischer Flugzeuge verzeichnet, da er in verschiedenen Versionen an 18 Länder verkauft wurde und zwar an: Abu Dhabi, Saudisch Arabien, Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Columbien, Gabon, Israel, Libanon, Libyen, Pakistan, Peru, Südafrika, Spanien, Schweiz, Venezuela, Zaire.

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 Sideley 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, consiguieron 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 aviacones 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.

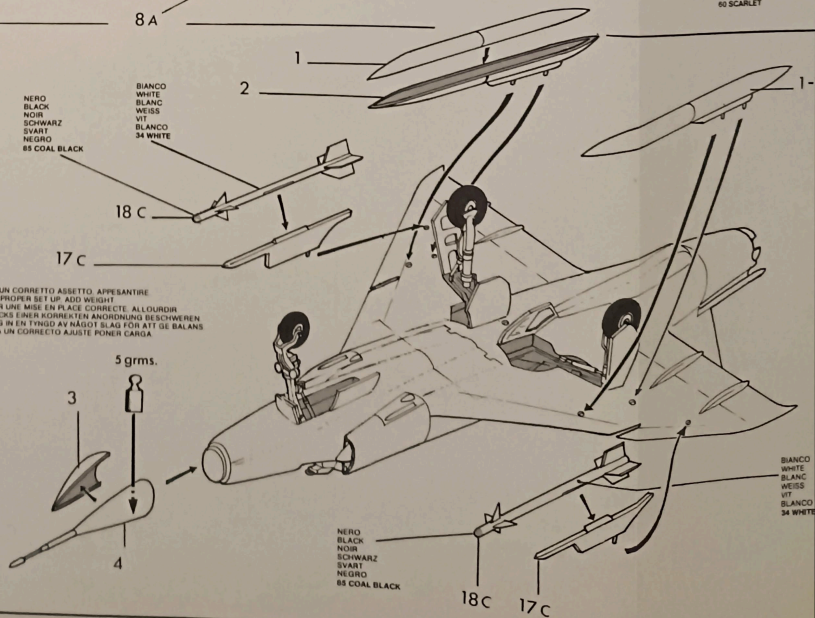
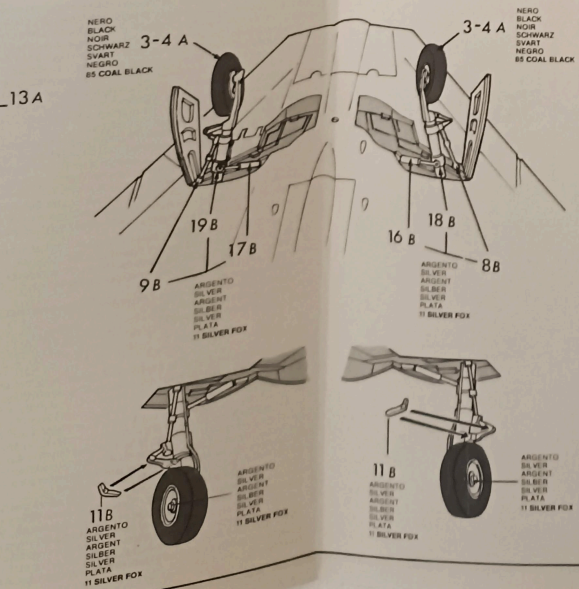
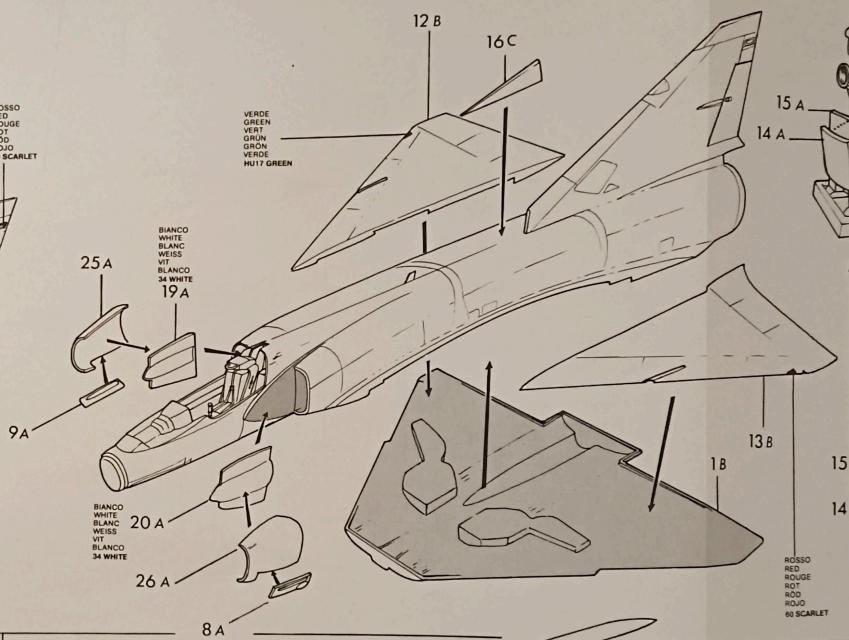
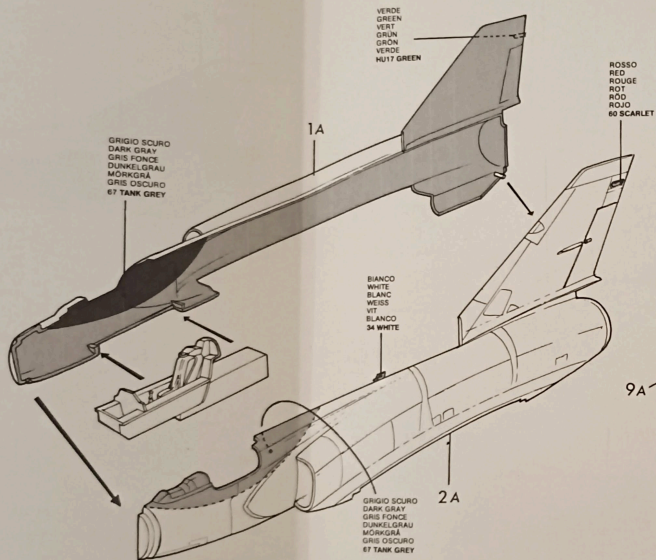
Al III-E se parecía el Mirage 5, edición de ataque diurna y más económica (faltaban parte de la avioelectrónica y el Doppler) desarrollada por Dassault, parece, sobre demanda de Israel, y presentada en el Salón de París de 1967 como M.5 J (Juif, judío). Sin embargo, a causa del embargo decretado el mismo 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.

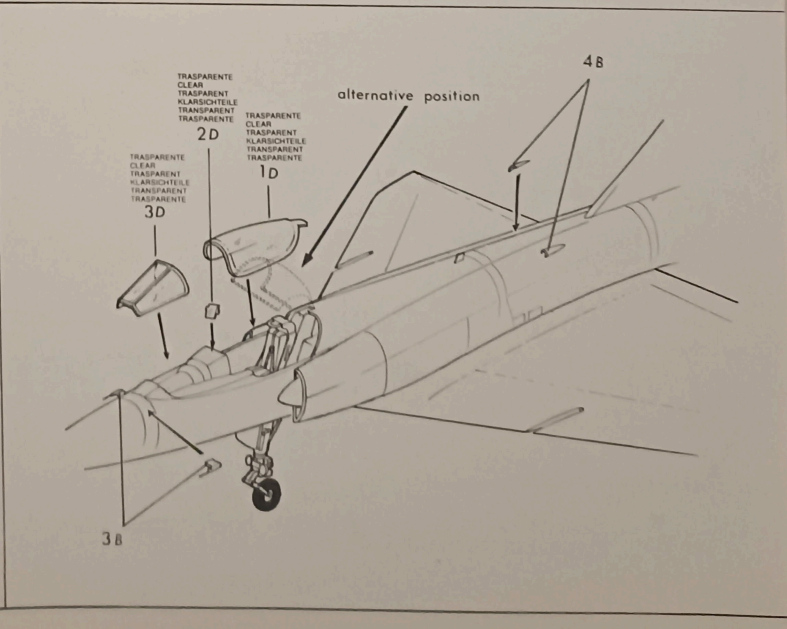
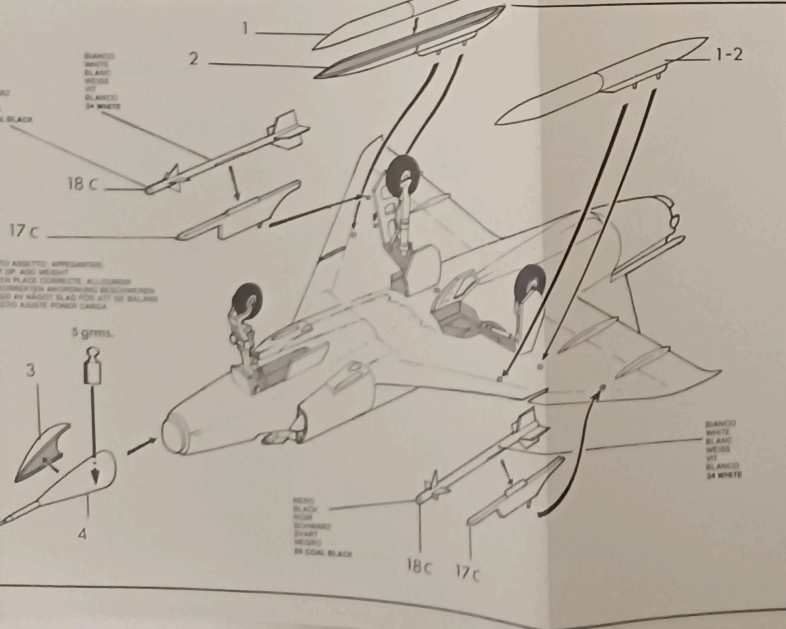
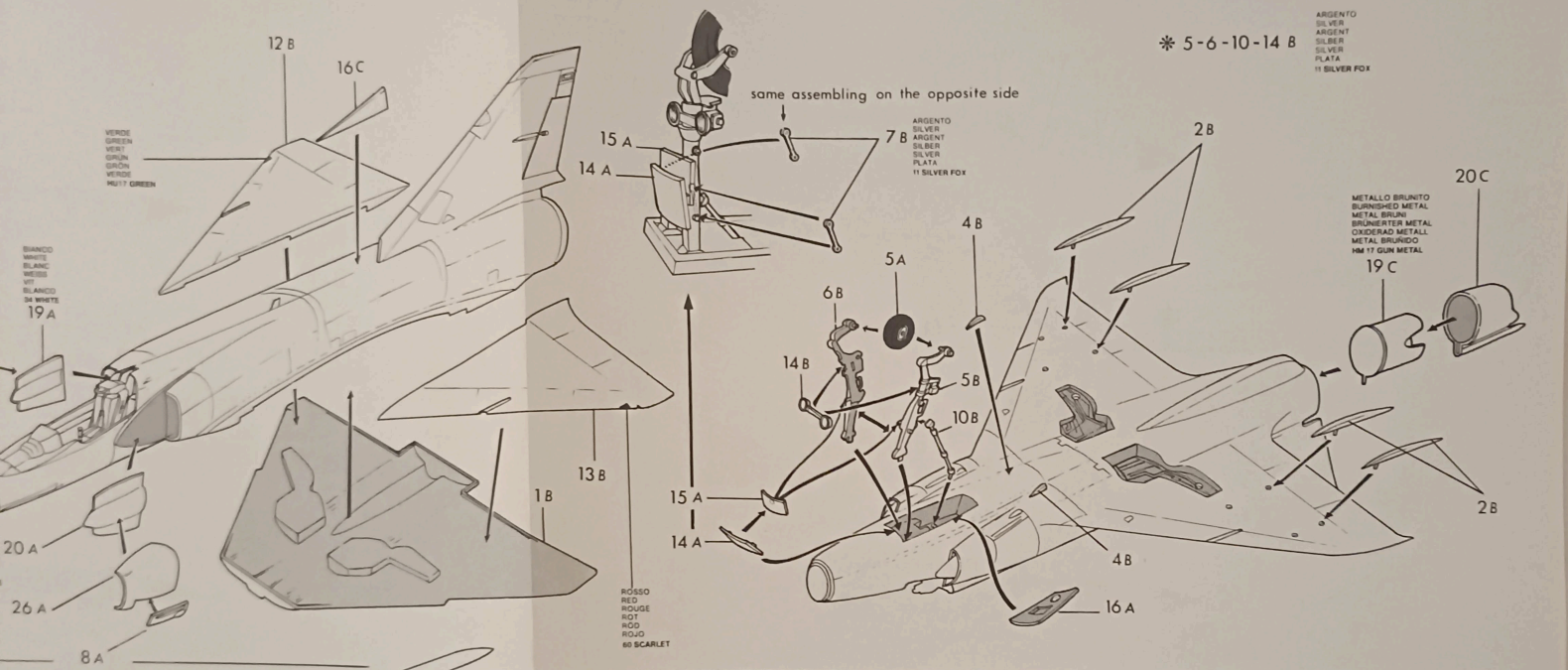














BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS  
VIT  
BLANCO  
FS - 17875  
22 GLOSS WHITE

BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS  
VIT  
BLANCO  
FS - 17886  
22 GLOSS WHITE

GRIGIO  
GRAY  
GRIS  
GRAU  
GRA  
GRIS  
FS - 36622  
HU10 GREY

GIALLO  
YELLOW  
JAUNE  
GELB  
GUL  
AMARILLO  
FS - 33538  
24 TRAINER YELLOW

VERDE  
GREEN  
VERT  
GRÜN  
GRÜN  
VERDE  
FS - 34227  
1AF2 GREEN

SABBIA  
SAND  
SABLE  
SAND  
SANDFARG  
ARENA  
FS - 33531  
1AF3 MIDDLESTONE

ROSSO  
RED  
ROUGE  
ROT  
ROD  
ROJO  
FS - 11105  
19 BRIGHT RED

MARRONE  
BROWN  
MARRON  
BRAUN  
BRUN  
MARRON  
FS - 30219  
HU9 TAN/1AF1 EARTH

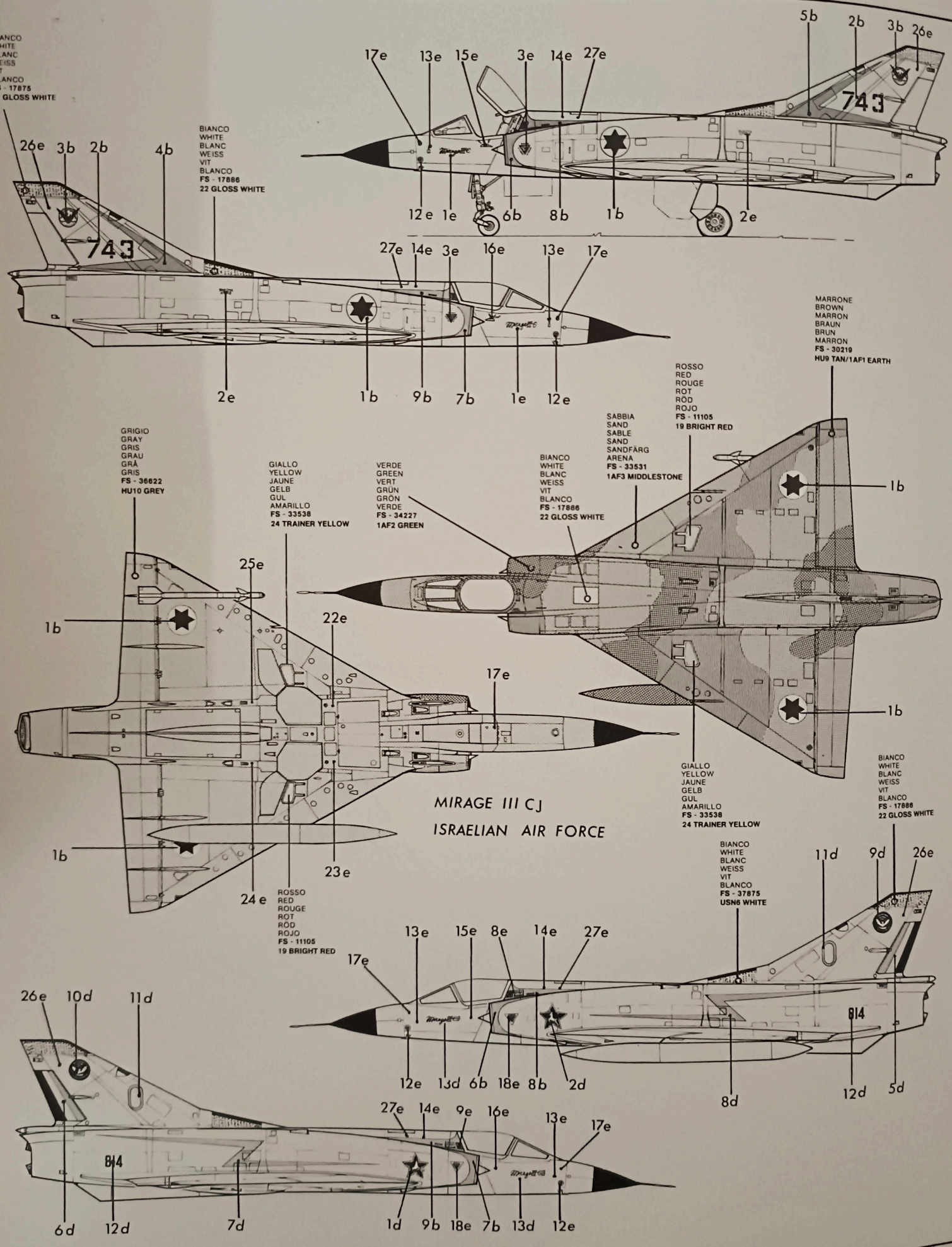
GIALLO  
YELLOW  
JAUNE  
GELB  
GUL  
AMARILLO  
FS - 33538  
24 TRAINER YELLOW

BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS  
VIT  
BLANCO  
FS - 17886  
22 GLOSS WHITE

BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS  
VIT  
BLANCO  
FS - 37875  
USN6 WHITE

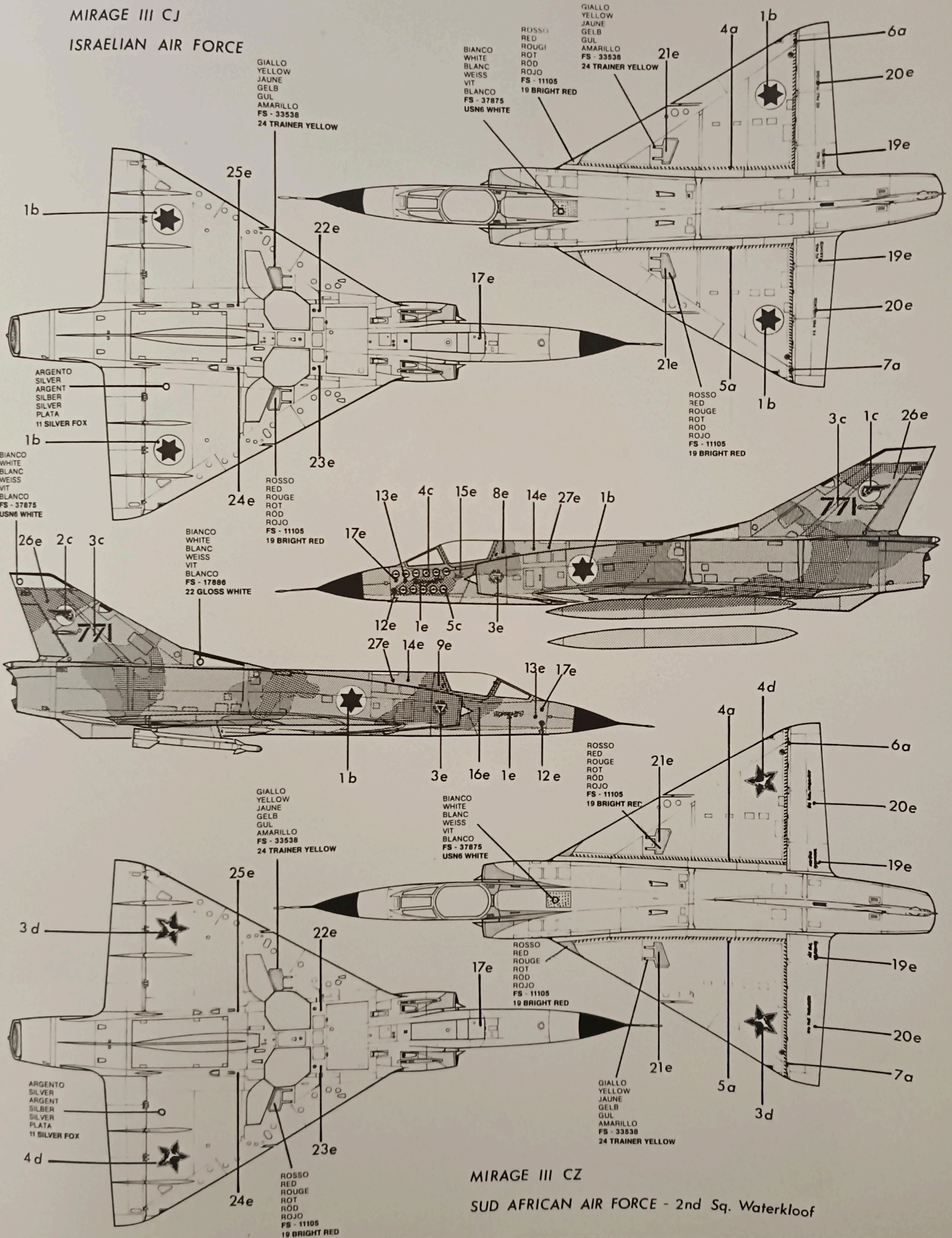
ROSSO  
RED  
ROUGE  
ROT  
ROD  
ROJO  
FS - 11105  
19 BRIGHT RED

MIRAGE III CJ  
ISRAELIAN AIR FORCE





MIRAGE III CJ  
ISRAELIAN AIR FORCE



GIALLO  
YELLOW  
JAUNE  
GELB  
GUL  
AMARILLO  
FS - 33538  
24 TRAINER YELLOW

BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS  
VIT  
BLANCO  
FS - 37875  
USN6 WHITE

ROSSO  
RED  
ROUGI  
ROT  
ROD  
ROJO  
FS - 11105  
19 BRIGHT RED

GIALLO  
YELLOW  
JAUNE  
GELB  
GUL  
AMARILLO  
FS - 33538  
24 TRAINER YELLOW

ARGENTO  
SILVER  
ARGENT  
SILBER  
SILBER  
PLATA  
11 SILVER FOX

BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS  
VIT  
BLANCO  
FS - 37875  
USN6 WHITE

BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS  
VIT  
BLANCO  
FS - 17888  
22 GLOSS WHITE

ROSSO  
RED  
ROUGE  
ROT  
ROD  
ROJO  
FS - 11105  
19 BRIGHT RED

ROSSO  
RED  
ROUGE  
ROT  
ROD  
ROJO  
FS - 11105  
19 BRIGHT RED

BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS  
VIT  
BLANCO  
FS - 37875  
USN6 WHITE

GIALLO  
YELLOW  
JAUNE  
GELB  
GUL  
AMARILLO  
FS - 33538  
24 TRAINER YELLOW

ROSSO  
RED  
ROUGE  
ROT  
ROD  
ROJO  
FS - 11105  
19 BRIGHT RED

ARGENTO  
SILVER  
ARGENT  
SILBER  
SILBER  
PLATA  
11 SILVER FOX

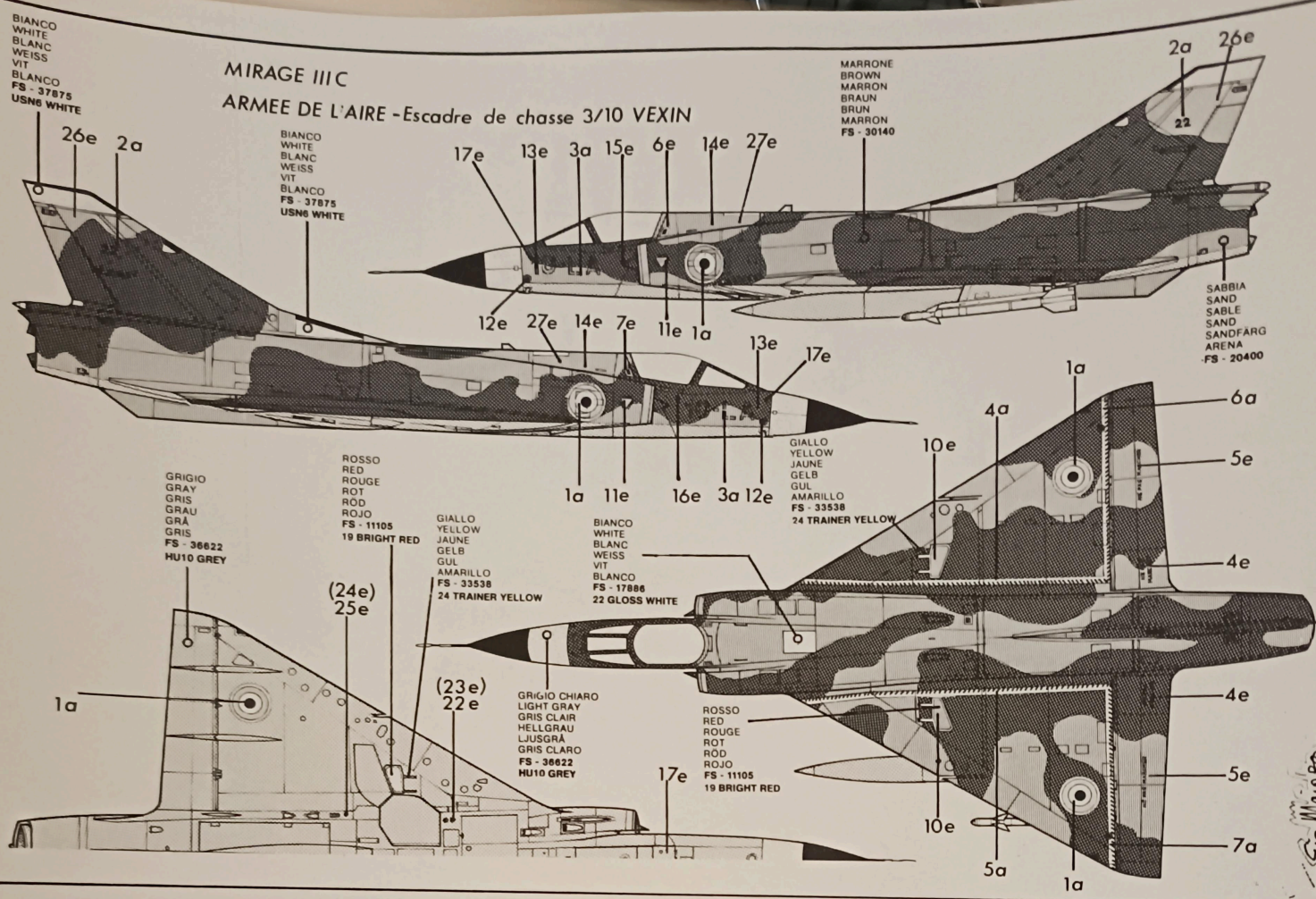
ROSSO  
RED  
ROUGE  
ROT  
ROD  
ROJO  
FS - 11105  
19 BRIGHT RED

GIALLO  
YELLOW  
JAUNE  
GELB  
GUL  
AMARILLO  
FS - 33538  
24 TRAINER YELLOW

MIRAGE III CZ

SUD AFRICAN AIR FORCE - 2nd Sq. Waterkloof





**IMPORTANTE**

Prima di iniziare il montaggio del modello studiare attentamente le varie fasi d'assemblaggio indicate nei disegni, verificando, prima di incollare, l'esatta collocazione dei singoli pezzi. Staccare con cura le parti dalle stampe eliminando con una limetta o con una carta-vetro fine le eventuali sbavature. Non eccedere nell'uso della colla o dello stucco plastico (da utilizzare nel caso di giunzioni non perfette); lasciare essiccare completamente il collante prima di procedere nell'assemblaggio; per facilitare e migliorare l'adesione delle parti assemblate, usare mollette, elastici o nastro adesivo. Verniciare, prima di assemblare, gli eventuali particolari interni del modello o le parti difficilmente raggiungibili ad assemblaggio effettuato.

Seguire sempre l'ordine di montaggio illustrato dalle tavole, e, nel caso di parti alternative che consentano di realizzare differenti versioni, scegliere prima dell'assemblaggio, la variante preferita. Per applicare le decalcomanie, ritagliarle con cura ed immergerle una alla volta, per una decina di secondi in acqua tiepida; attendere sino a che sia possibile rimuovere la decalcomania dal suo supporto di carta, farla quindi scivolare sul modello, posizionandola correttamente e premendola con un panno asciutto per asciugarla e farla aderire definitivamente.

Attenzione! Gli attrezzi e i materiali solitamente consigliati ed impiegati per la realizzazione dei modelli (tagliabalsa, limette, spilli, colla, vernici, solventi, fiammiferi, etc.), possono chiaramente rappresentare un pericolo, se affidati, senza opportuno controllo da parte di adulti, a bambini troppo piccoli! Per quanto tutto ciò possa sembrare ovvio, vi invitiamo a non trascurare questa nostra raccomandazione. Grazie e..... buon divertimento.

**WARNING**

Before starting to assemble the model, carefully examine the various assembly phases indicated in the drawings, making sure of the proper placing of the individual pieces before cementing. Carefully remove the parts from the sprues using a razor blade or emery paper to eliminate any burrs. Do not use too much cement or plastic filler (to be used only if the joints are not perfect); leave the cement to dry properly before continuing with assembly; to facilitate and improve the adhesion of the assembled parts, use pegs, elastics bands or adhesive tape. Before assembly, paint any internal parts of the model or parts which are difficult to get at once assembly has been made.

Always follow the assembly order indicated on the tables and, in the case of alternative parts which make it possible to obtain different versions, always choose the version you prefer before assembly. When you put on your decals, cut them out carefully and dip them one at a time for ten seconds in luke warm water; wait until you can take them off the paper and then slip them on the model, put them in the right position and dab them with a dry cloth to make sure they dry and stick properly.

Attention please! Tools and materials usually recommended and used for kit assembling (files, pins, glue, paints, solvents, matches, etc.) can obviously represent a danger if entrusted to children without adequate control by adults! All modellers should exercise care in the use of heat or naked flames when modelling and that the practice should not be attempted by young persons under any circumstances. Even if the above can appear an evident precaution, we kindly ask you not to disregard our advices. Thank you..... and have a good time!

**IMPORTANT**

Avant de procéder au montage du modèle, étudier attentivement les différentes phases d'assemblage indiquées sur le dessin en repérant, avant de coller, l'emplacement exact de chacune des pièces. Détacher avec soin les pièces des montants en éliminant avec une petite lime ou avec du papier de verre à grain fin les bavures éventuelles ne jamais utiliser une trop grande quantité de colle ou de stuc plastique (à utiliser seulement en cas de jonctions non parfaites); laisser sécher complètement la matière collante avant de poursuivre les opérations d'assemblage; pour rendre plus facile et améliorer le collage des pièces assemblées, utiliser des pincettes, des élastiques ou du ruban adhésif. Peindre, avant de les assembler les éventuels détails internes du modèle ou les pièces difficiles à atteindre une fois l'assemblage effectué. Suivre toujours scrupuleusement l'ordre de montage illustré sur les plans, et en la positionnant correctement et en pressant avec un torchon sec pour l'essuyer et la faire adhérer définitivement.

Attention! Les outils et les matériaux habituellement conseillés et employés pour la réalisation des modèles (coupe-balsa, lames, épingles, colle, vernis, solvants, allumettes, etc.), peuvent clairement représenter un danger, si confiés, sans un opportun contrôle de la part des adultes, à des enfants en bas âge! Bien que tout cela puisse sembler évident, nous vous invitons à ne pas négliger notre recommandation. Merci et..... bon amusement.

**WICHTIG**

Vor der Montage des Modells Aufmerksam die Verschiedenen Phasen der auf den Zeichnungen Angegebenen Zusammensetzung Beachten und Durchlesen, und vor dem Kleben die Genaue Position der Einzelnen Teile Prüfen. Sorgfältig die Einzelnen Teile Abnehmen, und mit einer Kleinen Feile oder mit Sandpapier Eventuelle

Unregelmäßigkeiten Beseitigen. Nicht Zuviel Leim oder Plastikstück (im Falle von Nicht Perfekten Nähten Verwenden) Aufgeben. Um eine Leichtere und Bessere Haftfestigkeit der Zusammengeklebten Teile zu Erhalten wird Empfohlen Sich mit Klammern, Gummiringen oder Tesa-Film zu Behelfen.

Vor der Zusammensetzung Eventuelle Innere Teile, die nach der Zusammensetzung Schlecht zu Erreichen sind, Lacken. Immer die Reihenfolge der Illustrierten Montage Beachten. Im Fall von Alternativen Teilen, die für die Verschiedenen Versionen Vorgesehen sind, Abziehbilder Anzubringen Müssen Dieselben Sorgfältig Herauswarmes Wasser Getauht werden; Warten bis sich das Abziehbild vom Unteren Papier Löst, dann auf dem Modell in der Richtigen Position Anbringen; Schliesslich mit einem Trockenen Tuch Andrücken um das Abziehbild zu Trocknen und Gut Anhaften zu Lassen.

ACHTUNG! Die für die Konstruktion der Modelle angegebenen und verwendeten Werkzeuge und Materialien (Schneiden, Feilen, können eine Gefahr darstellen, sofern sie ohne genügende Kontrolle den. Obwohl das Vorgesagte klar und logisch Kindern anvertraut werden wir uns darauf aufmerksam zu machen, diese unsere Empfehlung nicht ausser Acht zu lassen. Danke..... und viel Vergnügen.

**CHARACTERISTICS AND TECHNICAL DATA**

Dassault Mirage  
**Engine**  
 SNECMA Atar 09 C-3 axial flow turbojet, 4280 kgs dry rocket engine cannot be installed.  
**Size**  
 Total length 15.55 m — height 4.25 m — wing span 8.22 m — wing surface 34.85 sq m  
**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 up to 11,000 m: 3 minutes at 15,000 m: 6 minutes and 50 seconds — operational ceiling 17,000 m — transfer range 1210 kms — range of action 650-1295 kms  
**Armament**  
 2 30 mm fighter DEFA 553 guns with 125 shots per gun and seven points of attack for war load up to 4000 kgs plus air-air missiles.