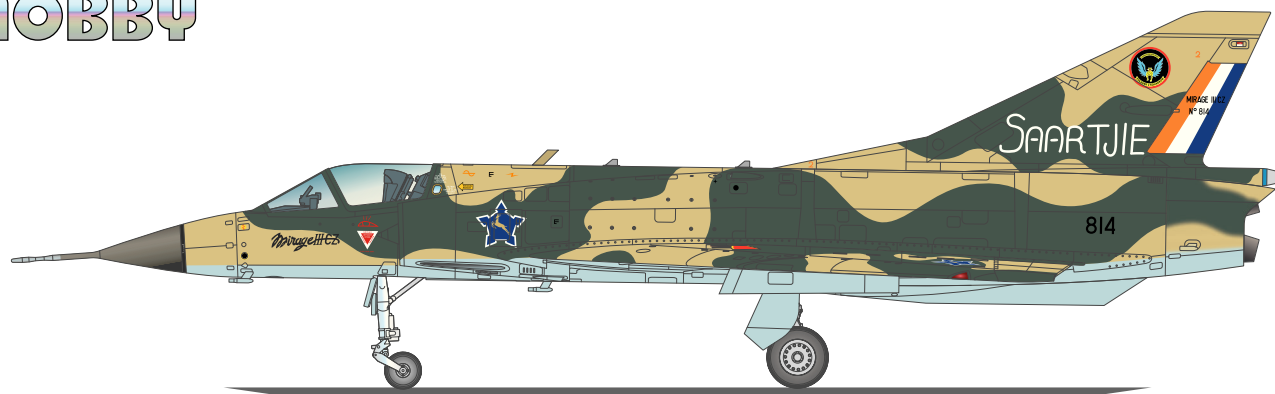




Mirage IIIC 'Southern Hemisphere Fighter'

EN

In 1952, the French government issued specification which sought a light, all-weather jet fighter aircraft. Six various designs took part in the competition, three of which were chosen to go beyond the drawing board stage. Besides Dassault's MD.550 project, the other two were the Sud-Est SE.212 Durandal and the Sud-Ouest SO.9000 Trident. Following the initial tests flights of the MD.550, originally named Mystere-Delta and after some initial modifications renamed to Mirage I, it became clear that the concept of a light weight fighter was not capable of succeeding in all of the wide range of various tasks it had been designed for. So, the Dassault proposed a different and enlarged project under the name Mirage II, which was not eventually built. Another type, designated Mirage III, was chosen instead which was supposed to offer much better performance and also showed prospect of further development.

Dassault started to design the Mirage III project in 1956, the same year the French air force issued the modified specification. On 17 November 1958, the first prototype Mirage IIIA-01 took to the skies, powered with an Atar G-I jet and a SEPR 65 rocket booster. After a series of test flights, the engine was replaced by an Atar G-2 and the air intakes redesigned to incorporate a moving intake cones to regulate the flow of the air. Then the performance increased, the top speed in a level flight got to M 1.65. The French military placed on order for an initial series of ten machines named the Mirage IIIA with an Atar 9 powerplant and SEPR 841 rocket motor. The first of this series took off for its maiden flight on 12 May 1958 and the improved design soon showed it was capable of reaching M2 speed at level flight without the use of the rocket booster. The initial batch of machines was used to test various aerodynamic features, wing shape, the wing area was also enlarged and the final airframes of this Mirage IIIA batch were eventually very close to the production machine. The French air force placed an order for 96 Mirage IIIC interceptors fitted with the Atar 9B-3 engine and the SEPR 841 rocket motor. These airframes had the armament of a pair of 30mm ADEN cannon, most often joined by either a Matra R-511 or Matra R-530 missiles and a pair of Sidewinders. For the fighter pilot training purposes, a series of 55 two-seat Mirage IIIB jets was also procured. In the Armée de l'Air, the Mirage IIIC saw rather peaceful service during the Cold War. The Dassault went on with further development of the type which resulted first in the very successful Mirage IIIE strike version and also the Mirage 5 attack aircraft.

The Mirage IIIC was also widely exported. One Mirage IIICS airframe was procured by Switzerland, the type was later built there under licence there as the Mirage IIIS. 16 examples of the IIICZ version were produced for the air force of South Africa and were used in conflict with neighbouring Angola, which forces were supported by the Cuban communist regime. The most significant export success the type enjoyed when 72 Mirage IIICJ were bought by Israel, modified by removing the rocket booster. The Israeli air force saw the largest and most significant combat use of the type as the Mirages took part in the War over Water, the Six Day War, Attrition War and the Yom Kippur War as well as in several more minor conflicts and proved their complete superiority over the enemy fighter planes. Many of the Israeli pilots got to their acedom flying the Mirage. Some of the CJ airframes were also later converted to accommodate the Atar 9C jet engine in their slightly longer rear fuselage. The IAI Neshet (a Mirage 5 built in Israel reportedly without licence) and the Kfir with a US-made J79 powerplant were the indigenous branch of the Mirage III/5 family development and saw service alongside the Mirage IIICJs as well after the original type had been replaced by US airframes.

Span: 8.22 m, length: 14.73 m, max. speed: 2,230 km/h at 11,000 m, ceiling: 18,000 m, range: 1,200 km, armament: 2× 30 mm DEFA 552 cannon, various missiles.

CZ

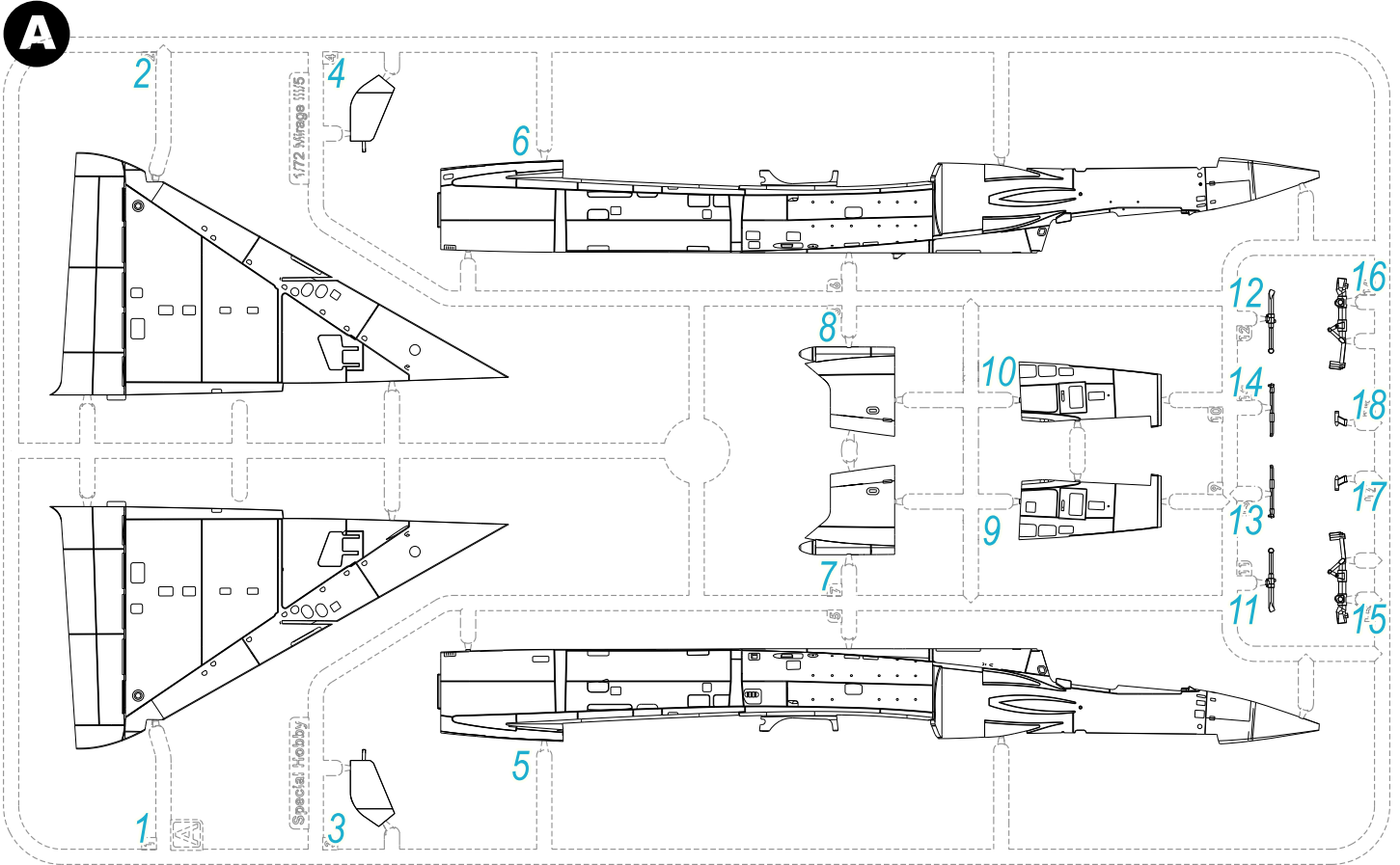
V roce 1952 vypsal francouzská vláda požadavek na lehký stíhací letoun do každého počasí. Soutěže se zúčastnilo šest projektů, tři z nich byly vybrány k realizaci. Kromě projektu firmy Dassault MD.550 to byly Sud-Est SE. 212 Durandal a Sud-Ouest SO.9000 Trident. Při testech MD.550 původně pojmenovaného Mystere-Delta, později po úpravách přejmenovaného Mirage I, se ukázalo, že lehká stíhačka není schopna plnit celou škálu požadovaných úkolů. Proto firma Dassault navrhla zvětšený projekt Mirage II, který se ale nerealizoval. Přednost dostal návrh označený Mirage III, který měl přinést, a také přinesl mnohem vyšší výkony a možnost rozvoje zvolené koncepce.

Mirage III začal vznikat v roce 1956, kdy také francouzské letectvo vydalo upravené specifikace. 17. listopadu 1958 vzletl první prototyp Mirage IIIA-01. Poháněn byl motorem Atar G-I a raketovým motorem SEPR 65. V průběhu testů byl motor vyměněn za Atar G-2 a vstupy vzduchu byly přestavěny a dostaly pohyblivé polokouželové regulační prvky. Výkony stouply až na M 1,65 ve vodorovném letu. Francouzské letectvo objednalo sérii 10 ks ověřovací série Mirage IIIA s novými motory, proudovým Atar 9 a raketovým SEPR 841. První z těchto strojů vzletl 12. května 1958. Po těchto úpravách se Mirage IIIA stal první francouzským letounem, který dosáhl ve vodorovném letu, bez použití raketového motoru, rychlosti M2. Na strojích ověřovací série se měnila aerodynamika křídla a zvětšovala se plocha křídla, poslední kusy ověřovací série Mirage IIIA odpovídaly sériovému provedení. Francouzské letectvo objednalo pro úkoly záchranného stíhání 96 kusů Mirage IIIC, francouzské stroje byly poháněny motorem Atar 9B-3 a raketovým motorem SEPR 841. Výzbroj dvou 30 mm kanonů Aden doplňovaly nejčastěji střela Matra R-511 nebo R-530 a dvojice Sidewinderů. Pro bojový výcvik objednalo 55 kusů dvoumístné Mirage IIIB. Mirage IIIC Armée de l' Air sloužily poměrně poklidně na dobu studené války. Dassault pokračoval ve vývoji Mirage III velmi úspěšnou útočnou verzí Mirage IIIE a bitevní verzí Mirage V.

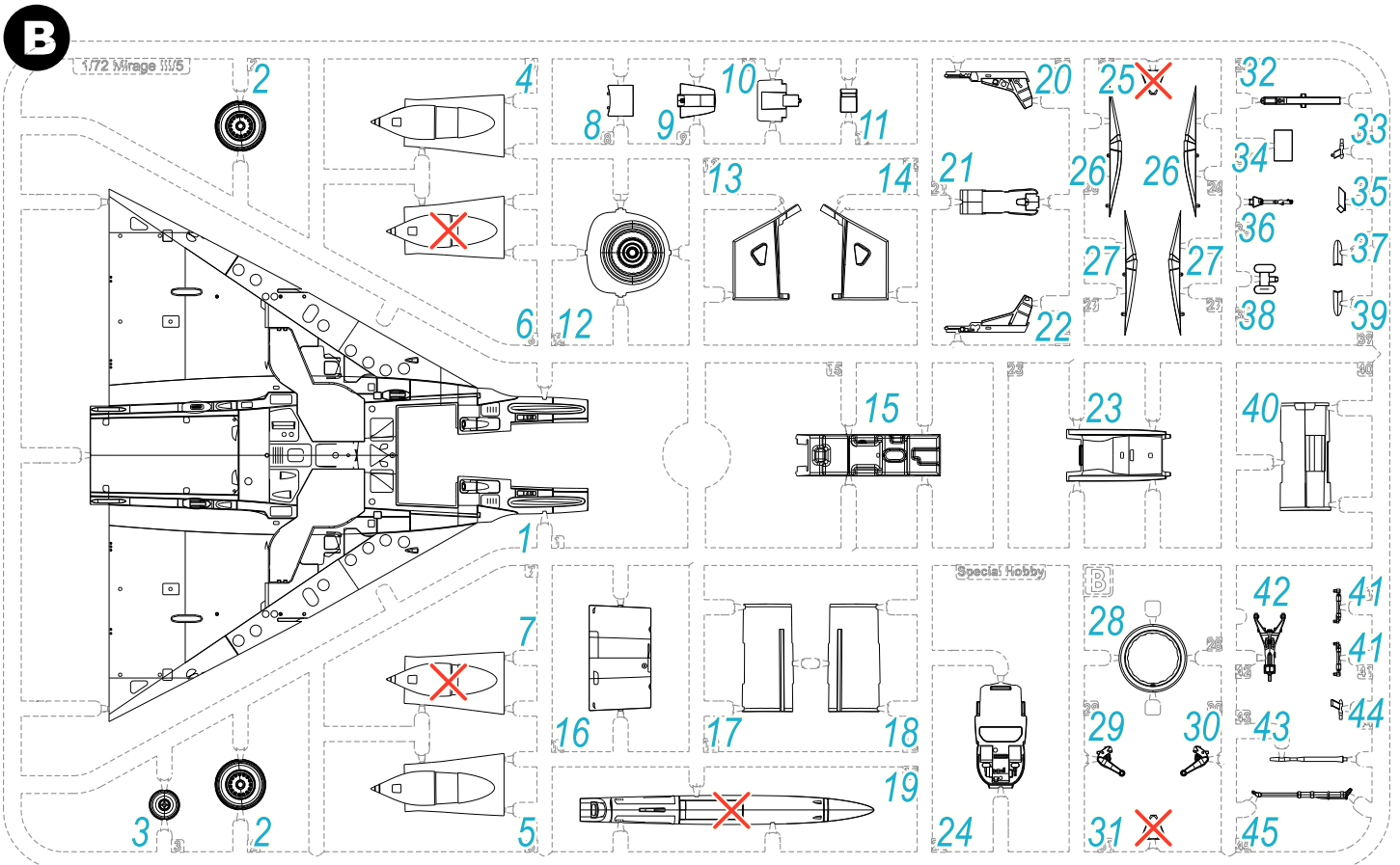
Mirage IIIC byl také úspěšně exportován. Jeden kus Mirage IIICS zakoupilo Švýcarsko. (Ve Švýcarsku byly později licenčně stavěny Mirage IIIS). 16 kusů ve verzi Mirage IIICZ objednalo letectvo Jihoafrické republiky. Jihoafrické letectvo nasadilo své Mirage v konfliktech s Angolou, podporovanou kubánskými komunisty. Největší exportní úspěch představovala dodávka 72 kusů Mirage IIICJ do Izraele. Izraelské Mirage operovaly bez raketových motorů. V Izraeli přišla hvězdná hodina Mirage IIIC, izraelské Mirage IIIC se zapojily do války o vodu, Šestidenní války, Opatřovací války a války Jom Kipur a mnoha menších konfliktů. Jako letoun pro vybojování vzdušné převahy se naprosto osvědčil. Mnoho izraelských pilotů se na Mirage IIIC stalo esy. V Izraeli se také část Mirage IIIC dočkala výměny motoru. Do mírně prodloužené záde byl montován motor Atar 9C. Bezlicenčně vyráběné letouny IAI Neshet (kopie Mirage V) a Kfir (s americkým motorem J79) pak představují izraelskou větev vývoje Mirage III. Neshet a Kfiry doplnily Mirage IIICJ ve službě u izraelského letectva. Na konci sedmdesátých let byly Mirage IIICJ v Izraeli postupně nahrazovány americkou leteckou technikou.

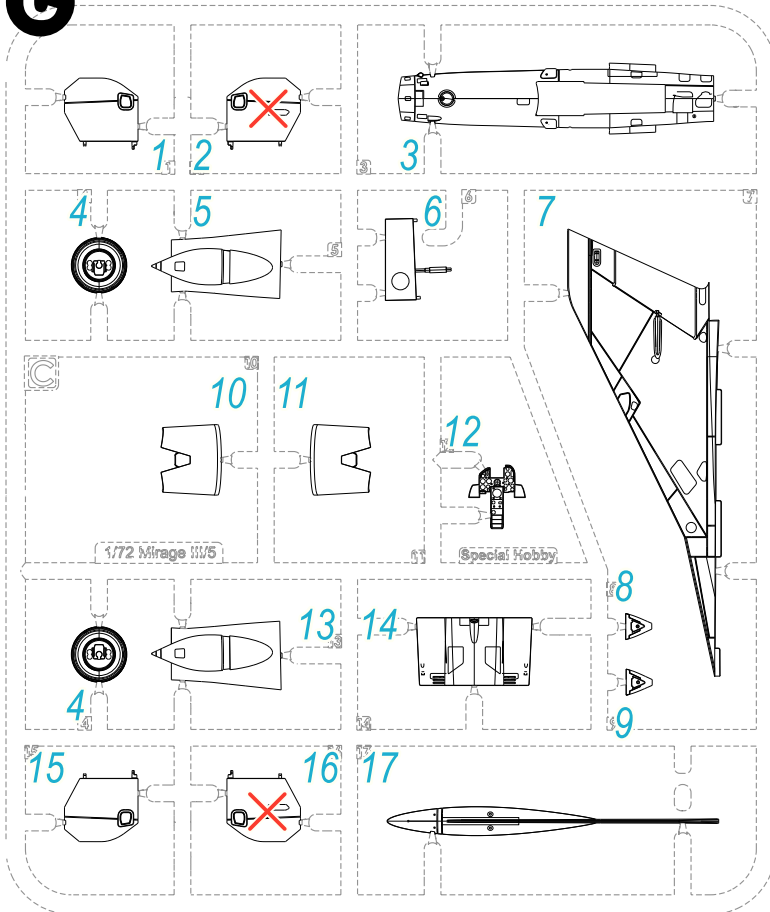
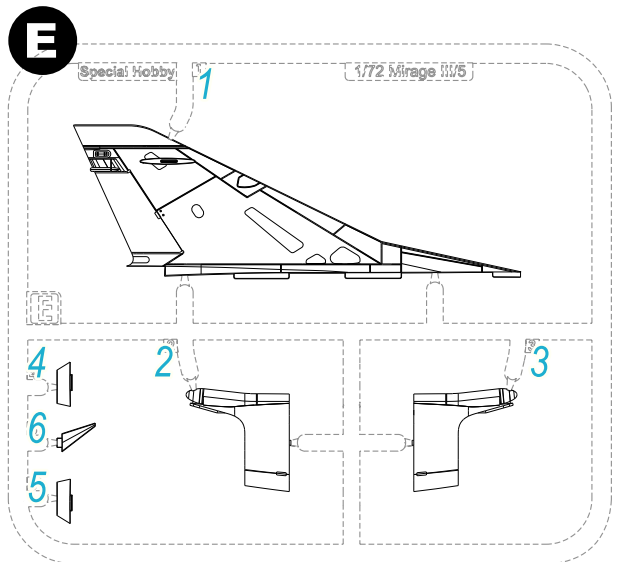
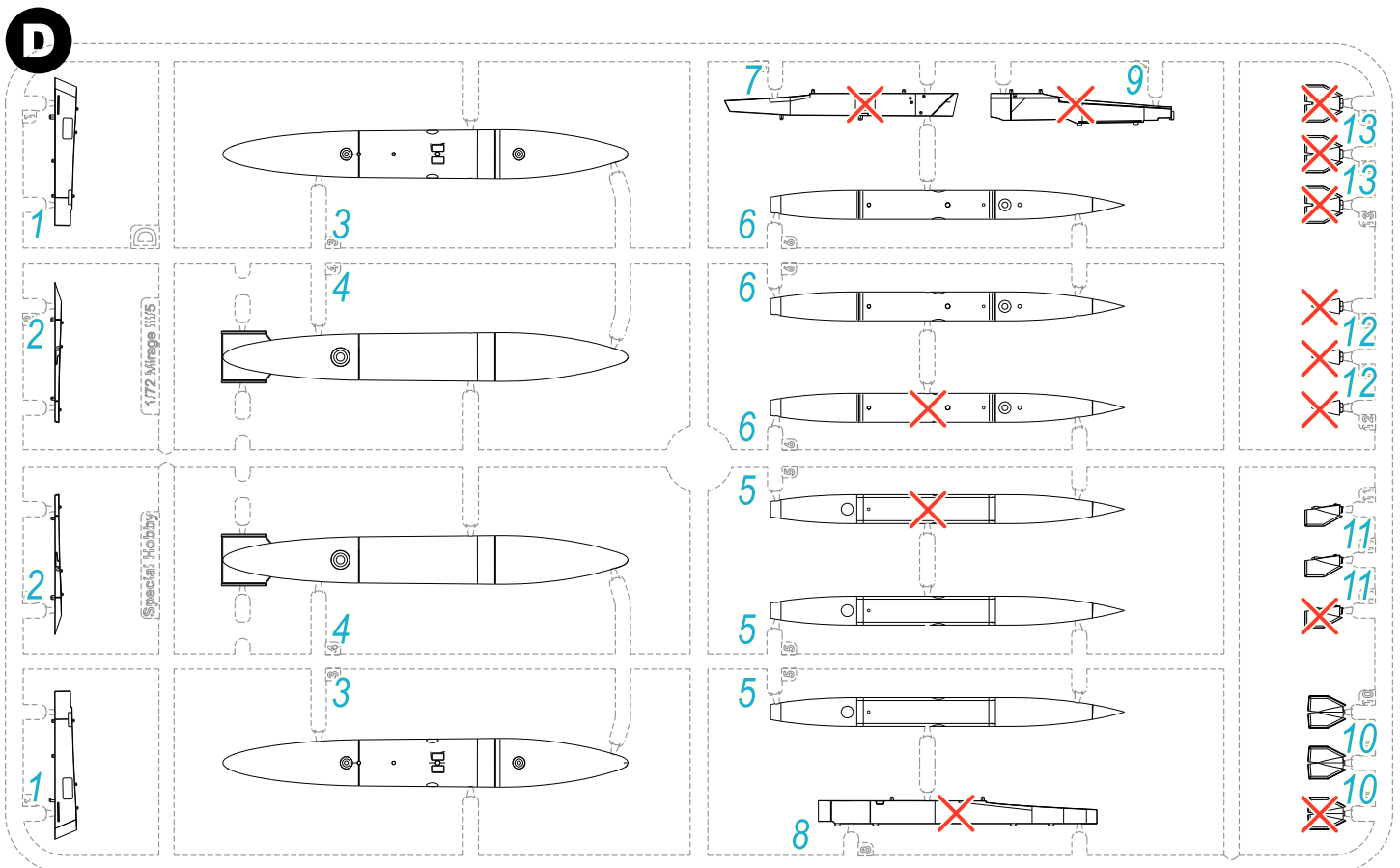
Rozpětí: 8,22 m, délka: 14,73 m, max. rychlost: 2 230 km/h v 11 000 m, dostup: 18 000 m, dolet: 1 200 km, výzbroj: 2× kanón DEFA 552 ráže 30 mm a kombinace raket.

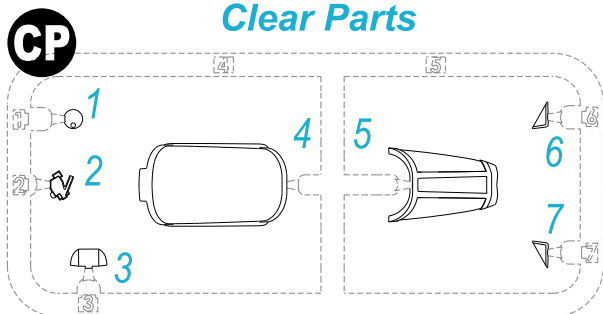
Parts List



✗ = Not used



C**E****3D part****X = Not used****D**



Clear Parts

Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

A	Černá / Black	H12/C33
B	Barva pneu / Tire Black	H77/C137
C	Hliníková / Aluminium	H8/C8
D	Opálený kov / Burnt Iron	H76/C61
E	Červená čirá / Clear Red	H90/C47
F	Modrá čirá / Clear Blue	H93/C50
G	Bílá / White	H11/C62
H	Plátno / Fabric	H85/C45
I	Olivová / Olive	H78/C38
J	Hnědá kůže / Leather	H47/C41
K	Červená / Red	H3/C3

A few Tips and Tricks for easier assembly

For easier assembly of the Mirage IIIC we recommended our pre-cut mask M72041 Mirage IIIC Mask, sold separately. For your Mirage IIIC kit you can also get the excellent resin sets:

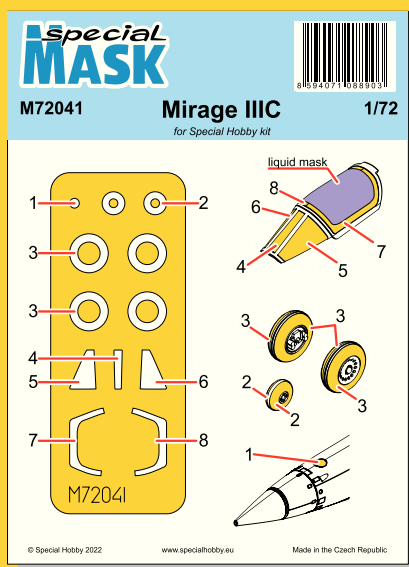
Pro snazší stavbu modelu Mirage IIIC doporučujeme použít samostatně prodávané předřezané masky M72041 Mirage IIIC Mask. Pro model Mirage IIIC také nabízíme excelentní resinové sety:

Q72401 Mirage IIIC Wheels

Q72402 Mirage IIIC Atar 9B Engine Nozzle

Q72403 Mirage IIIC (M.-B. Mk.4) Seat

Q72408 Mirage IIIC Late Atar 9C Engine Nozzle



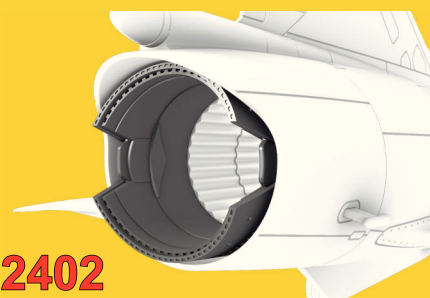
Q72403



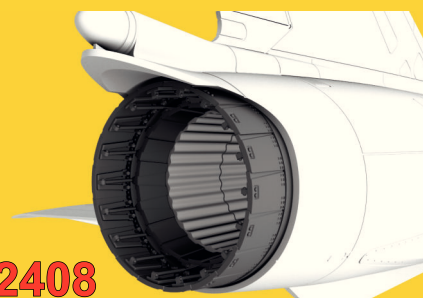
Q72401



Q72402



Q72408



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽÍT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLÁTKLEBER
ADHÉSIF CYANOACRYLAT

SYMBOLS



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

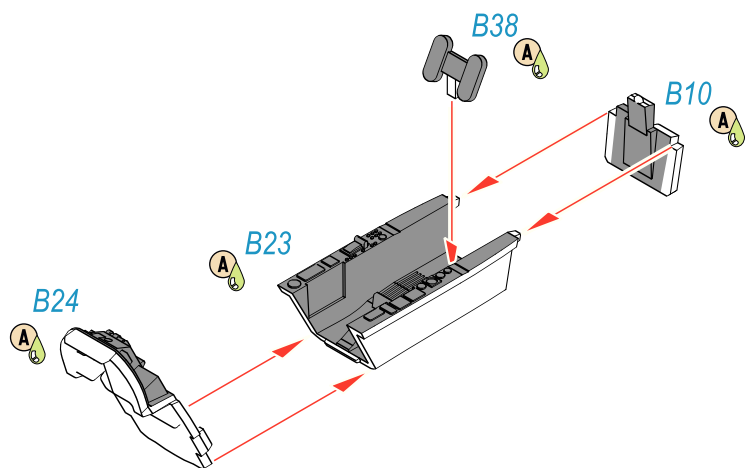


ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

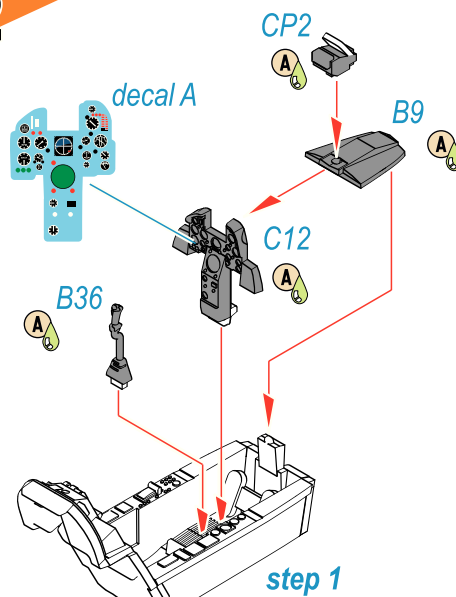


NATŘÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

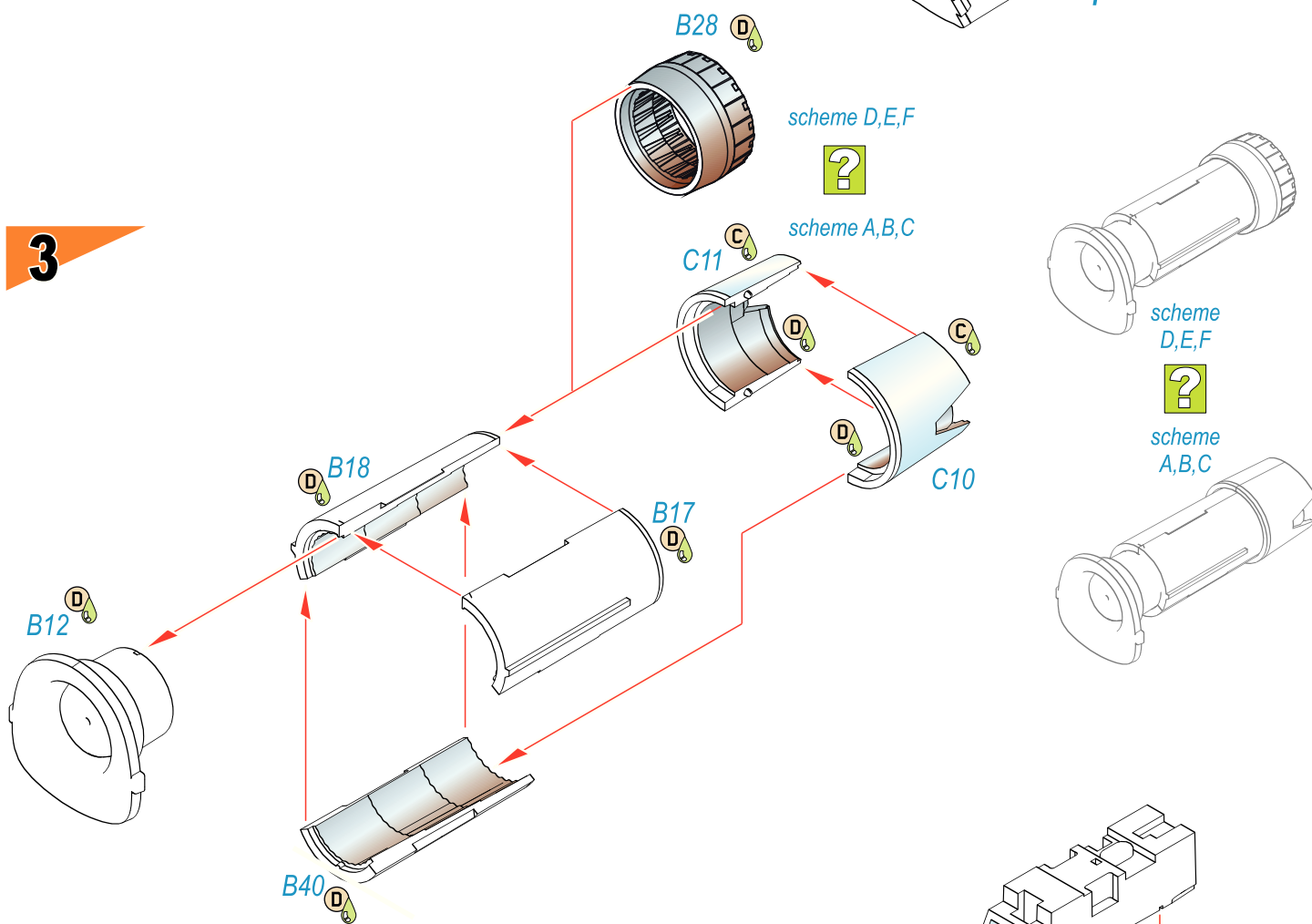
1



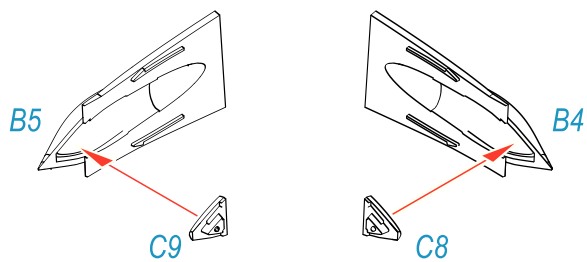
2



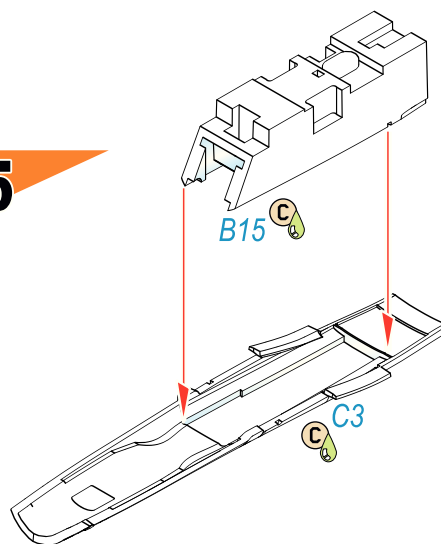
3

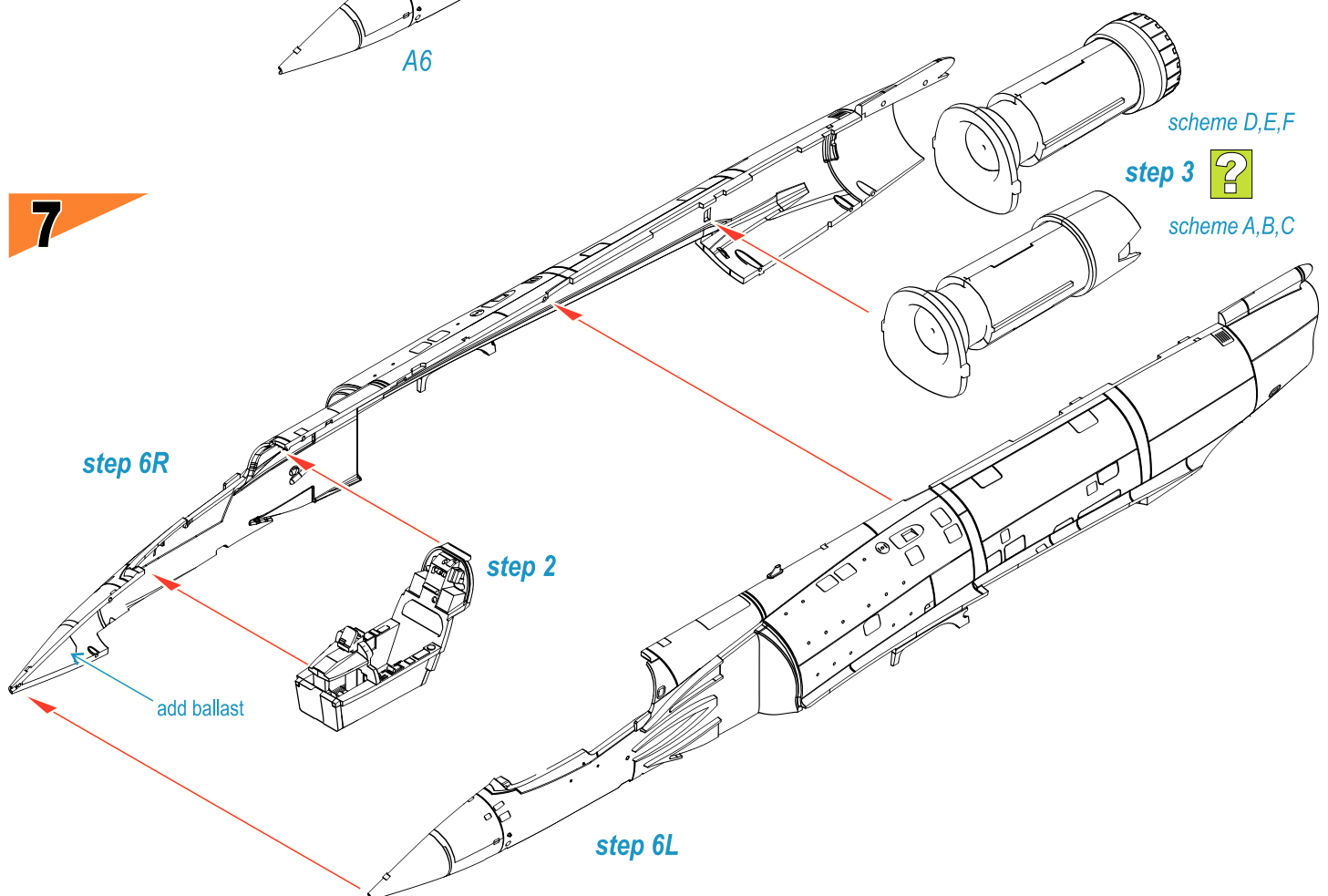
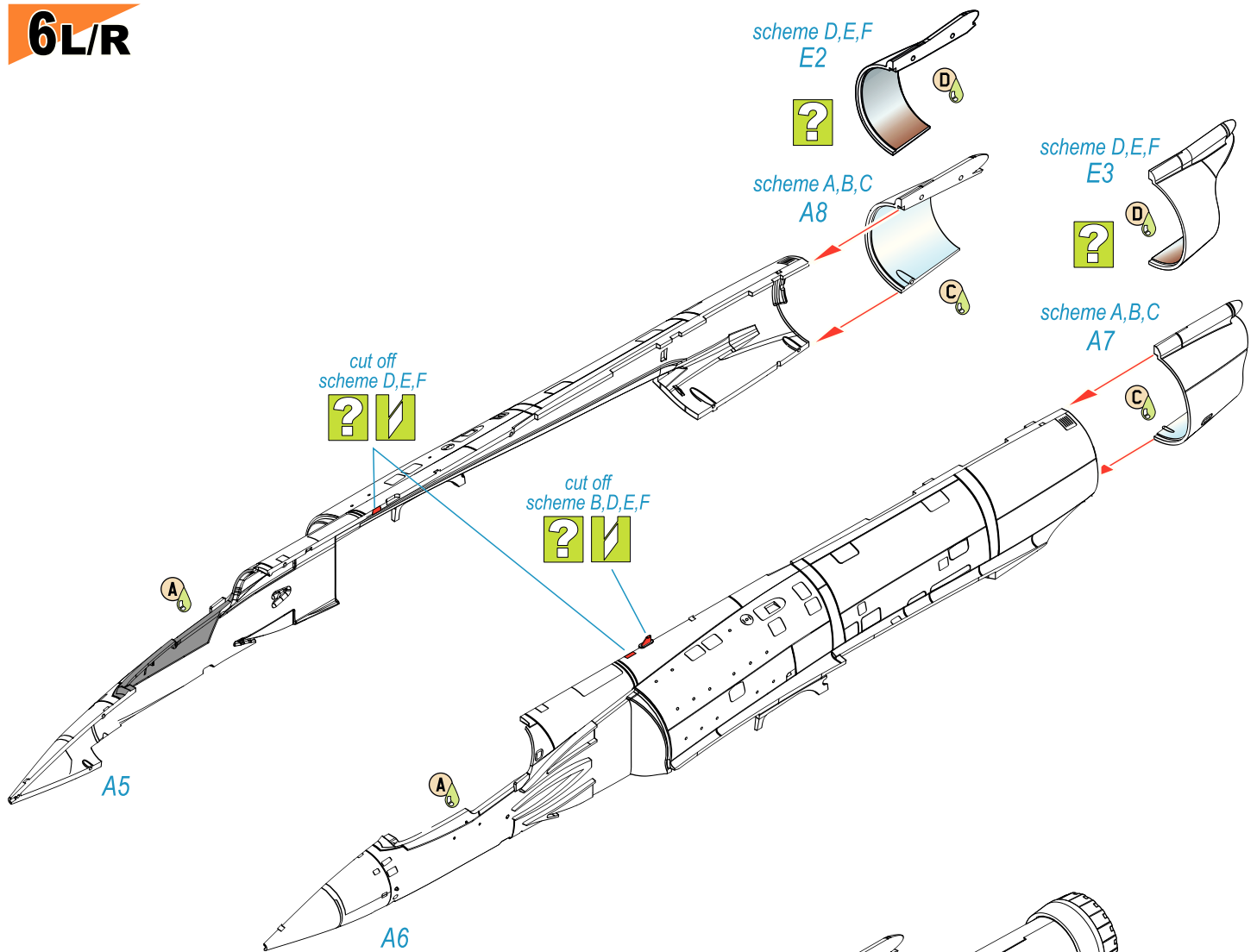


4L/R

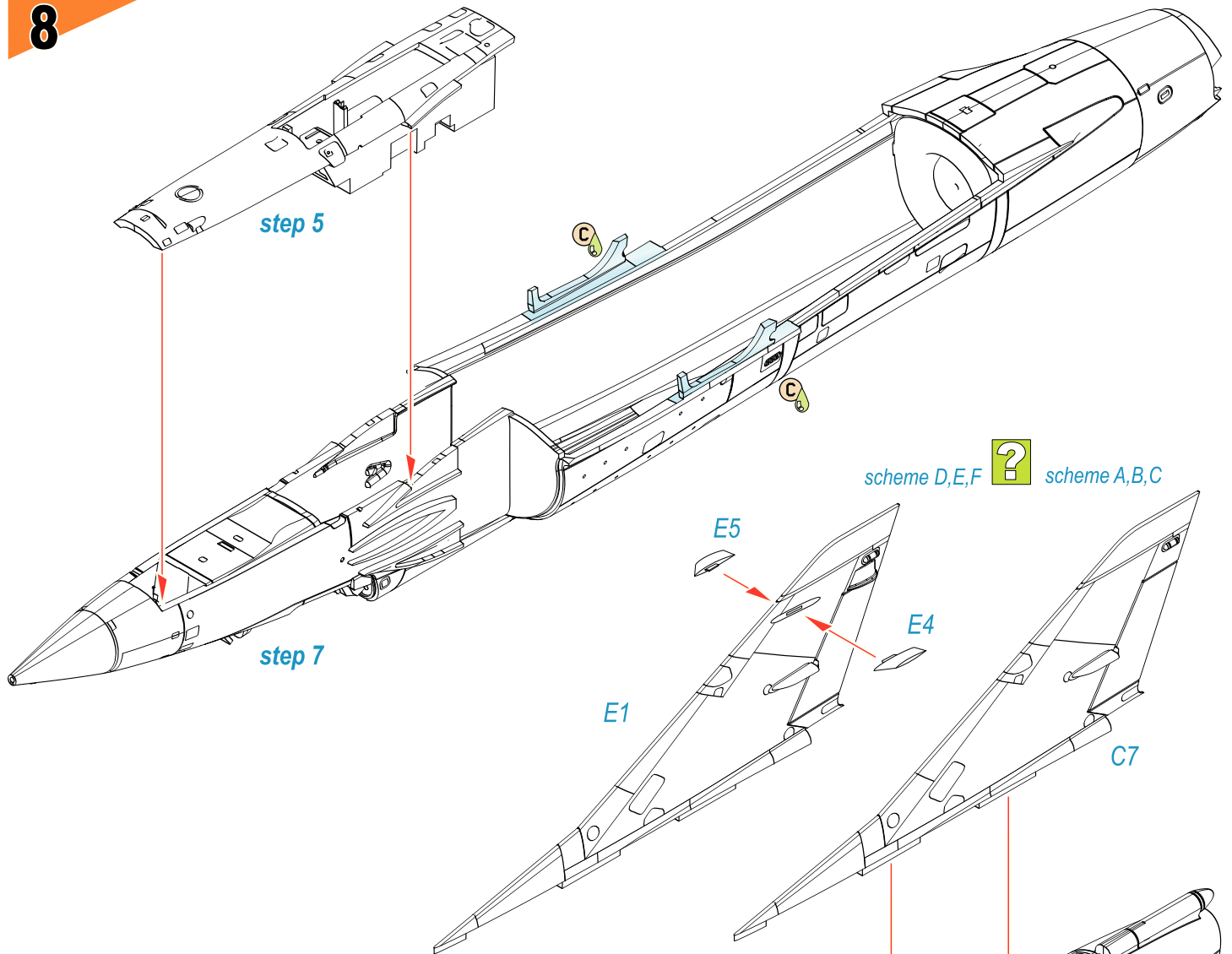


5

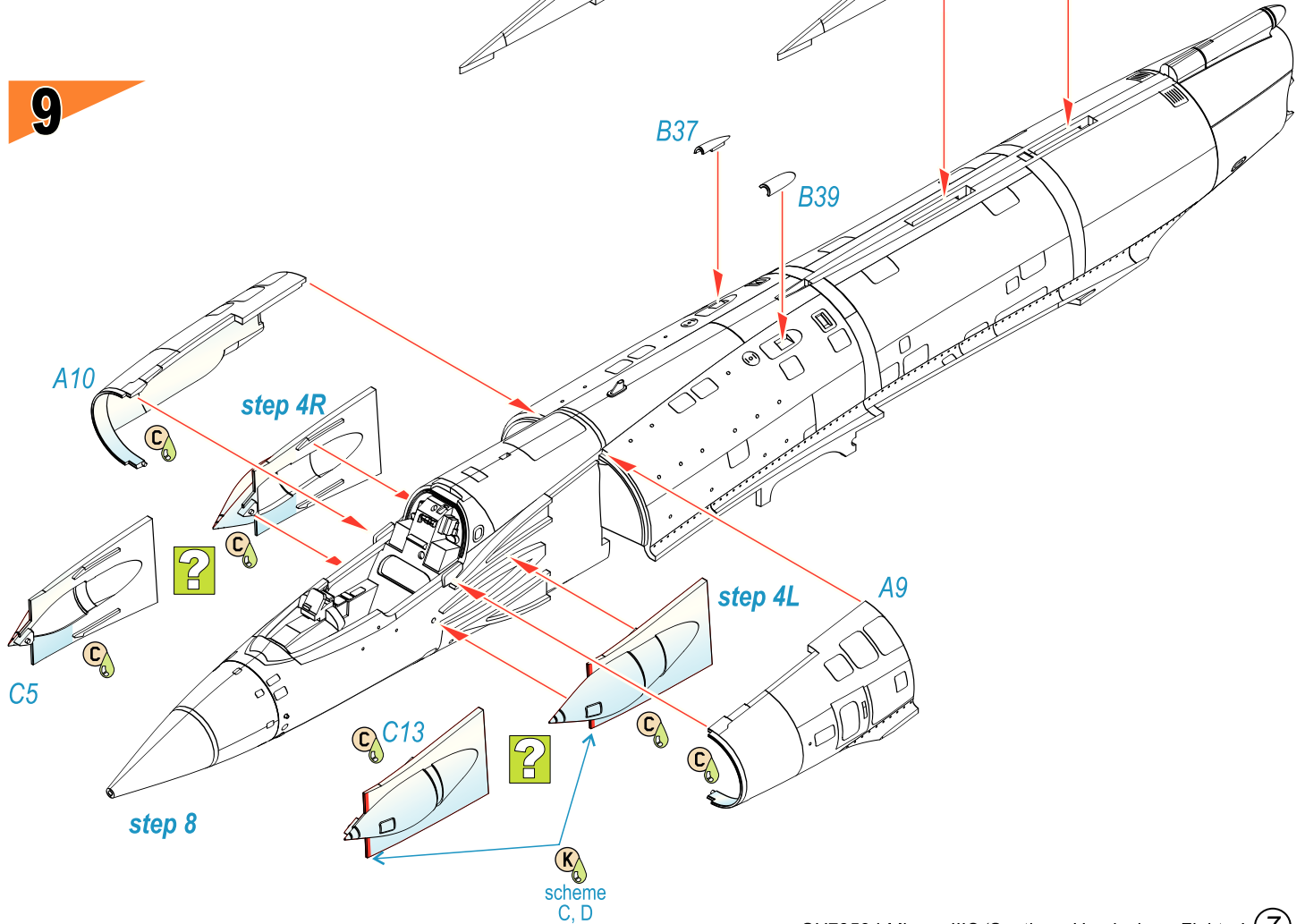




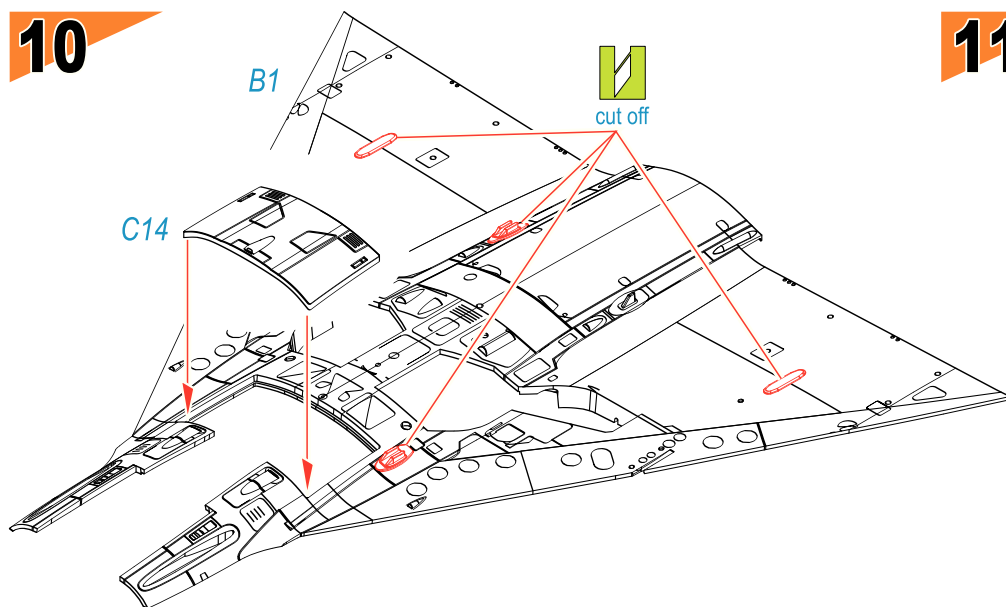
8



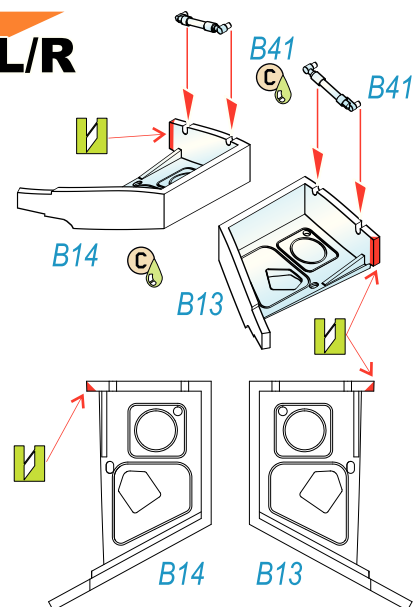
9



10



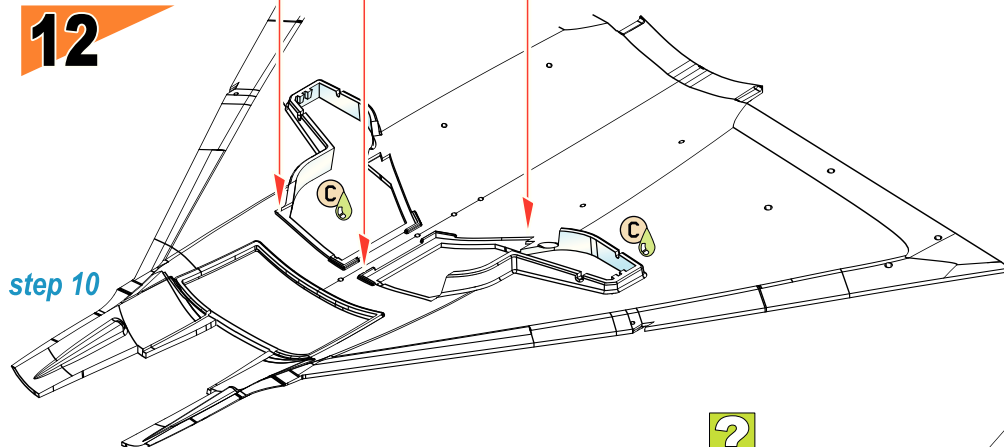
11L/R



step 11R

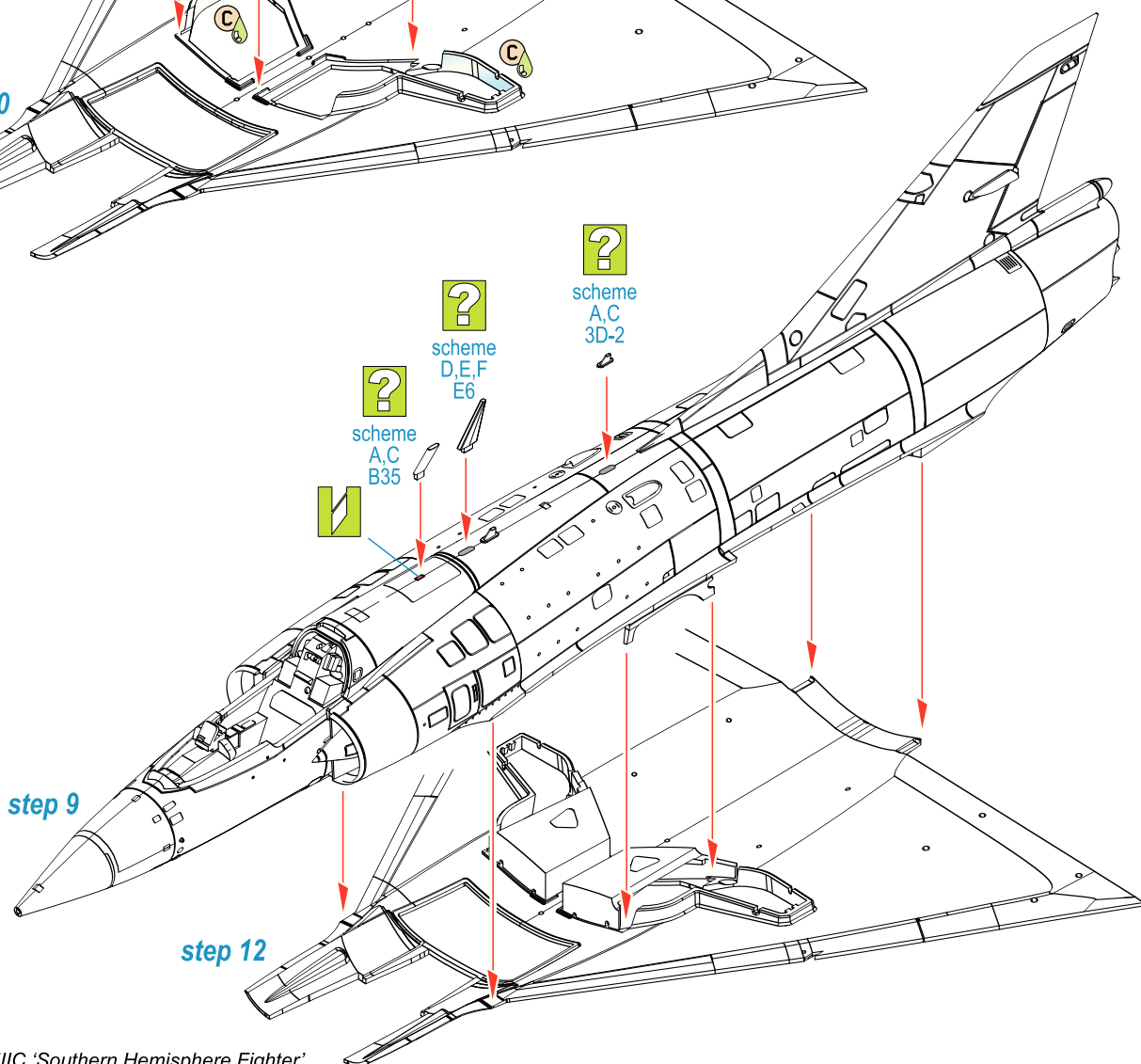
step 11L

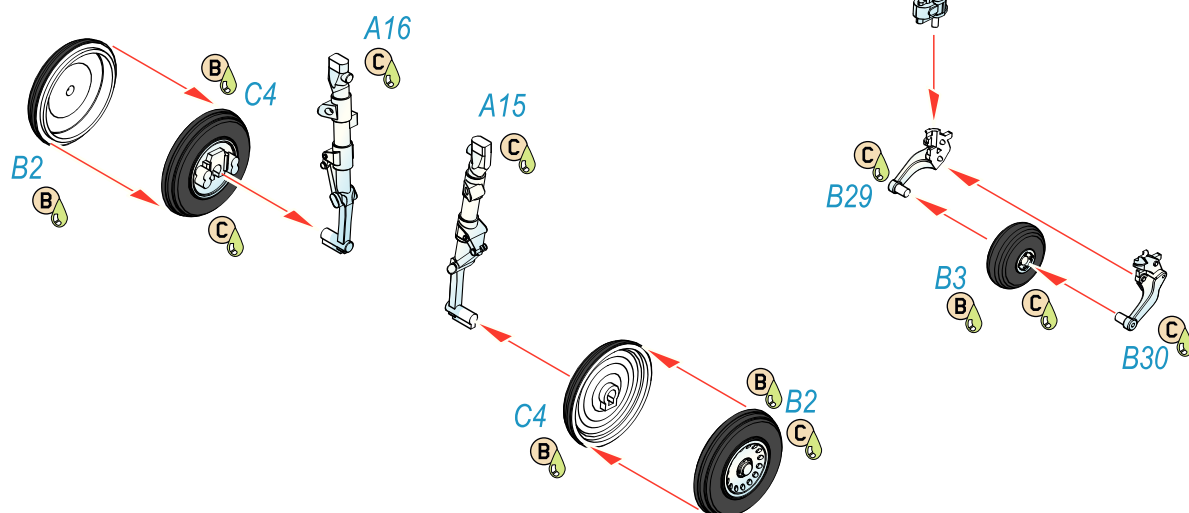
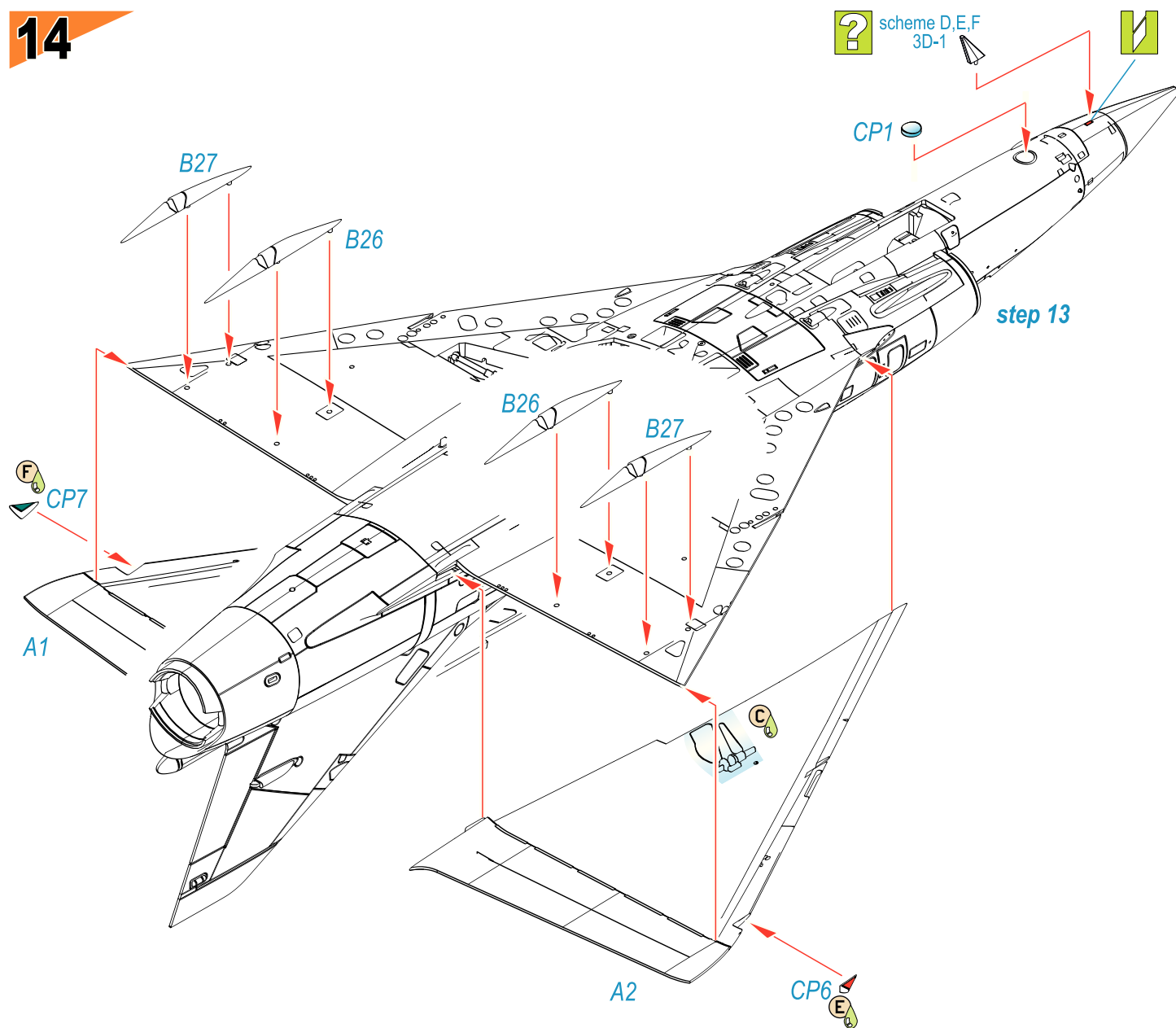
12



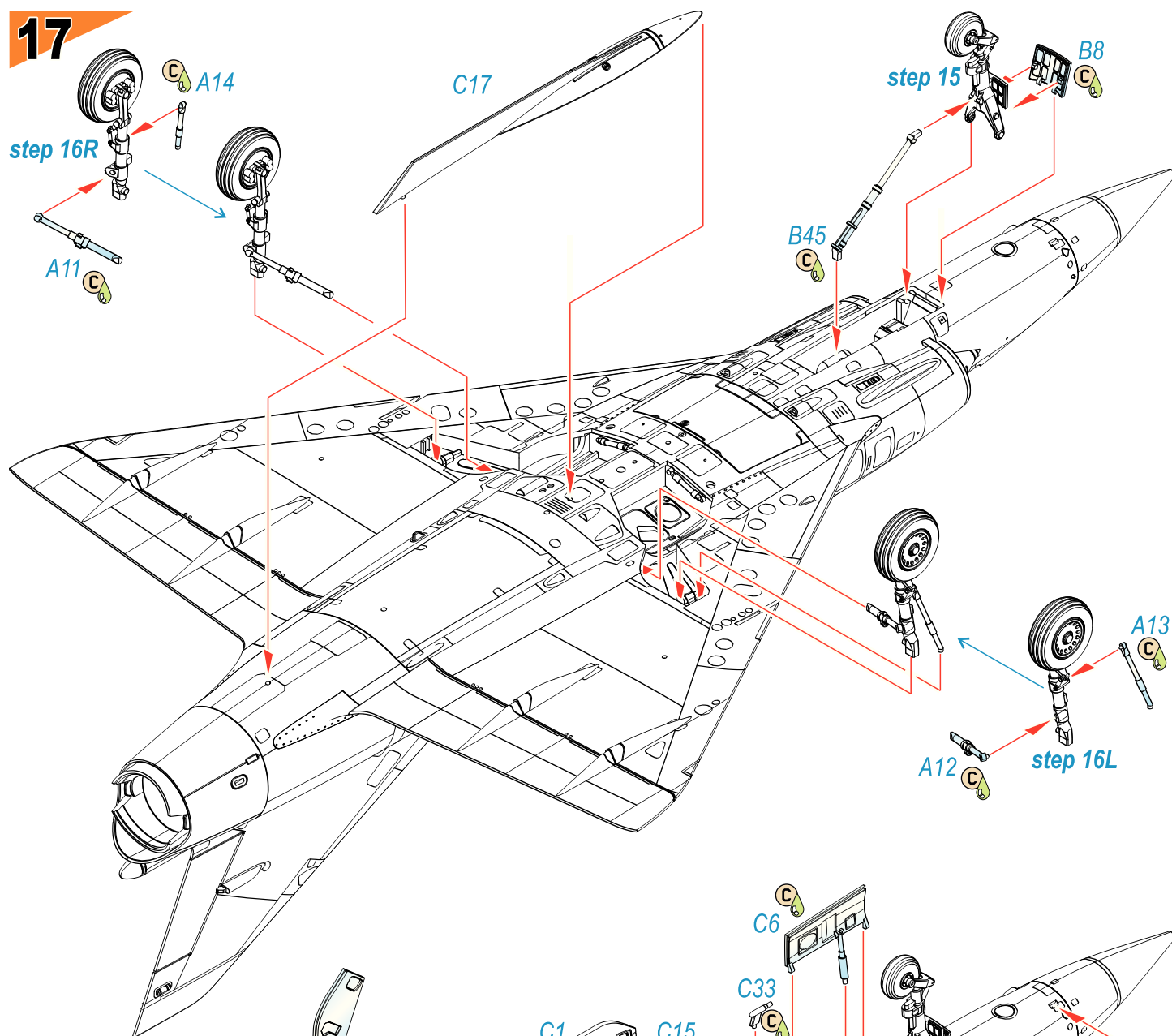
step 10

13

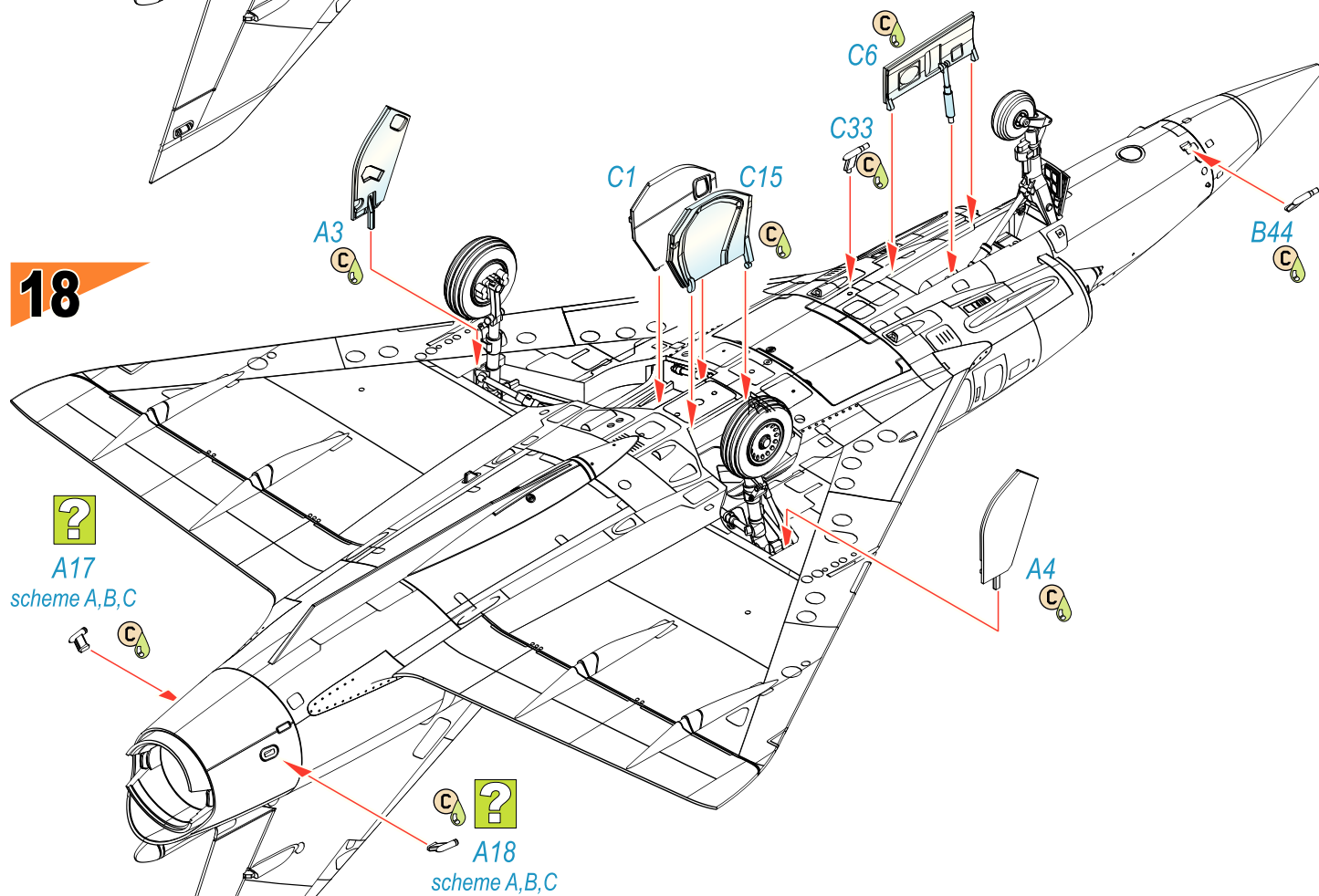




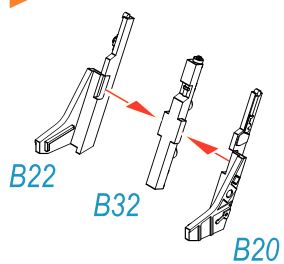
17



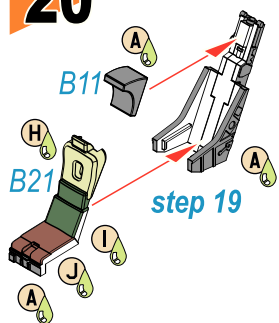
18



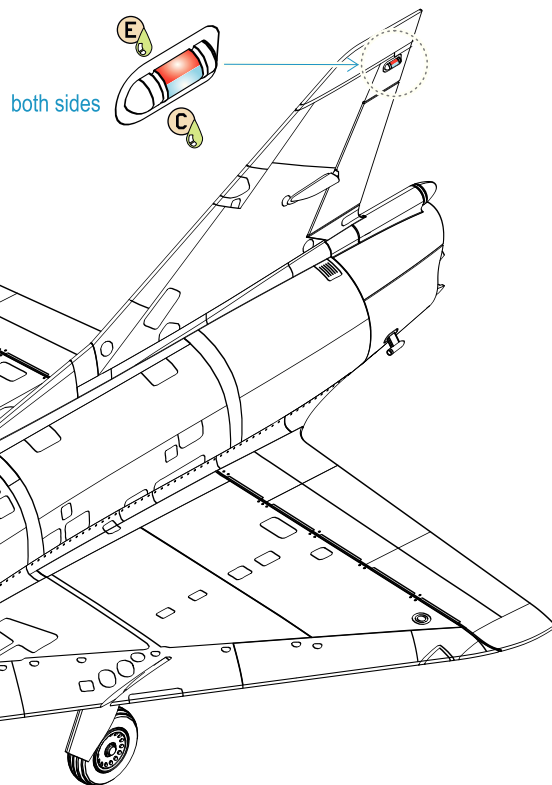
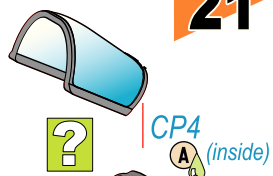
19



20



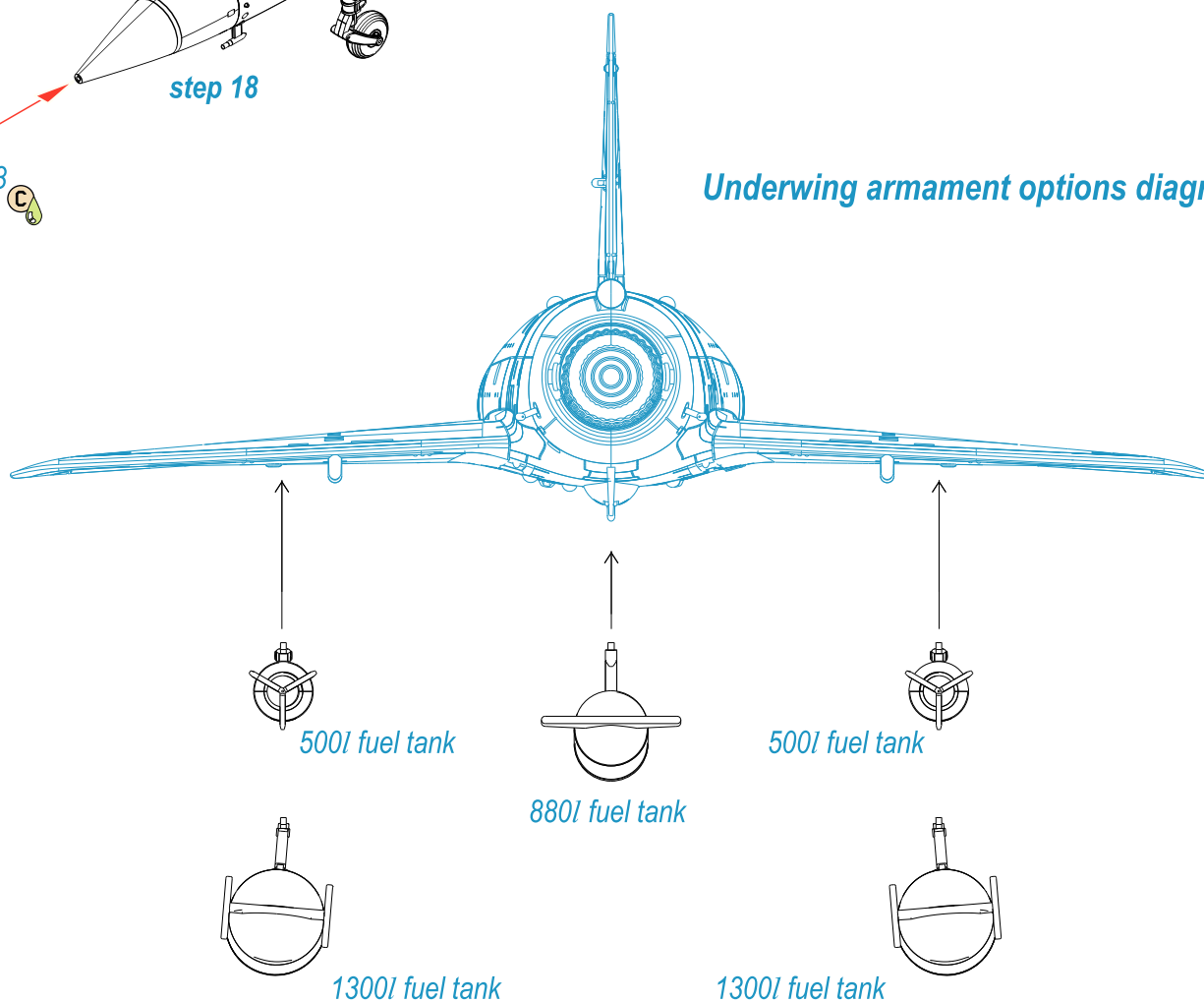
21



step 18



Underwing armament options diagram



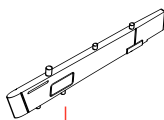


scheme A

2x

symmetrical
assembly

D1



scheme B,D,E

2x

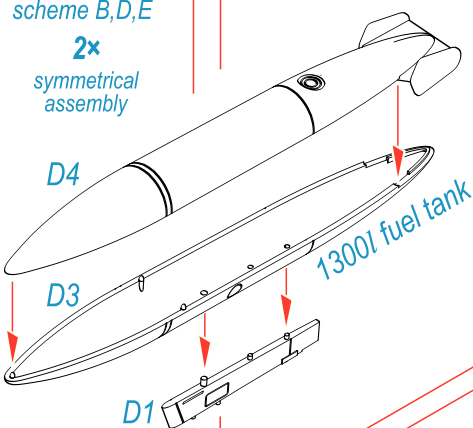
symmetrical
assembly

D4

D3

D1

1300l fuel tank



scheme F

2x

symmetrical
assembly

D5

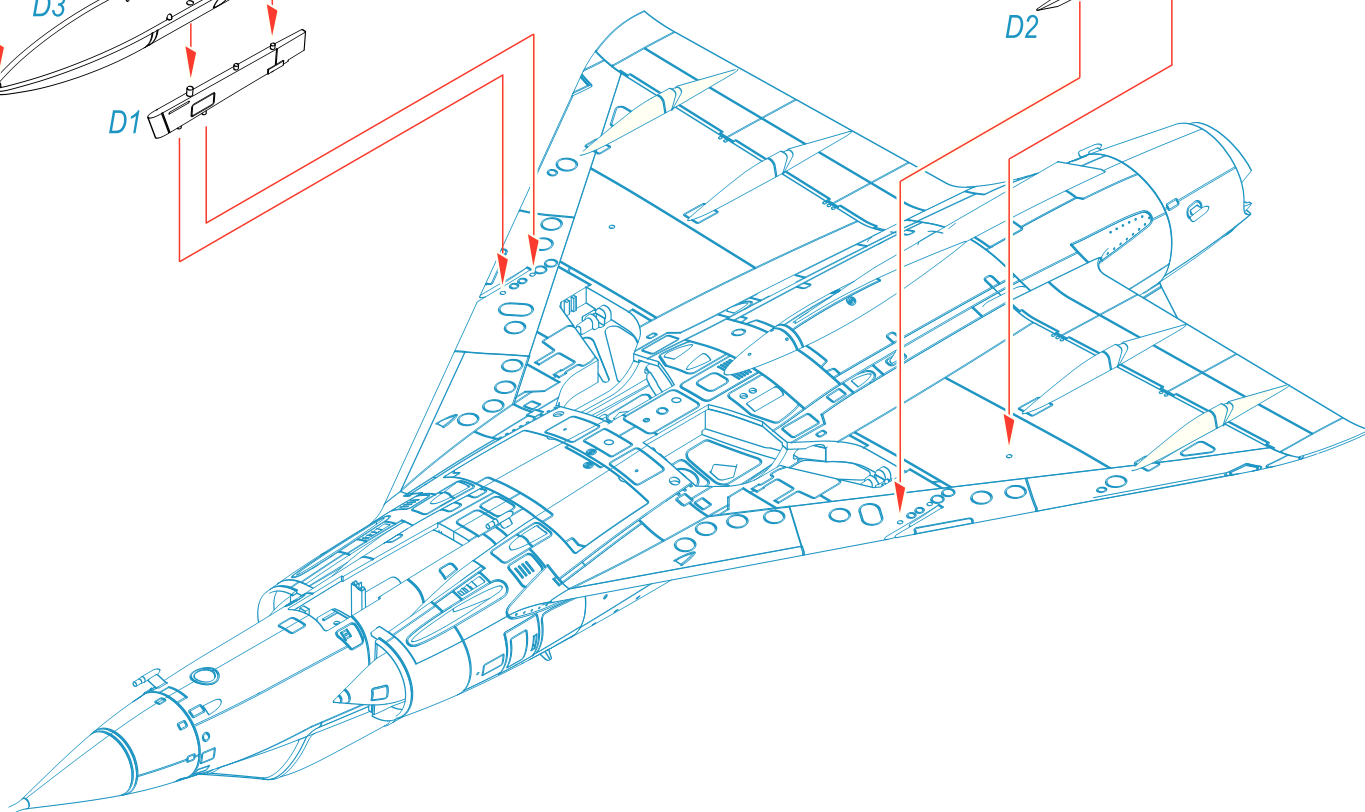
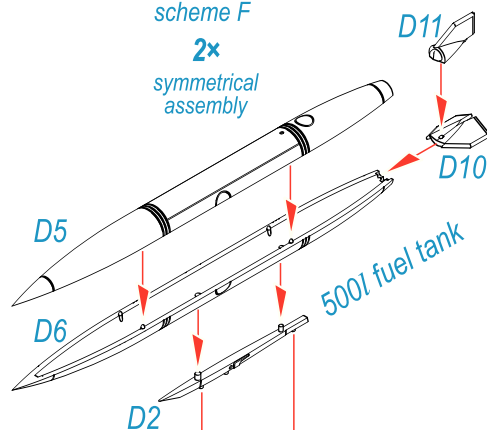
D6

D2

D11

D10

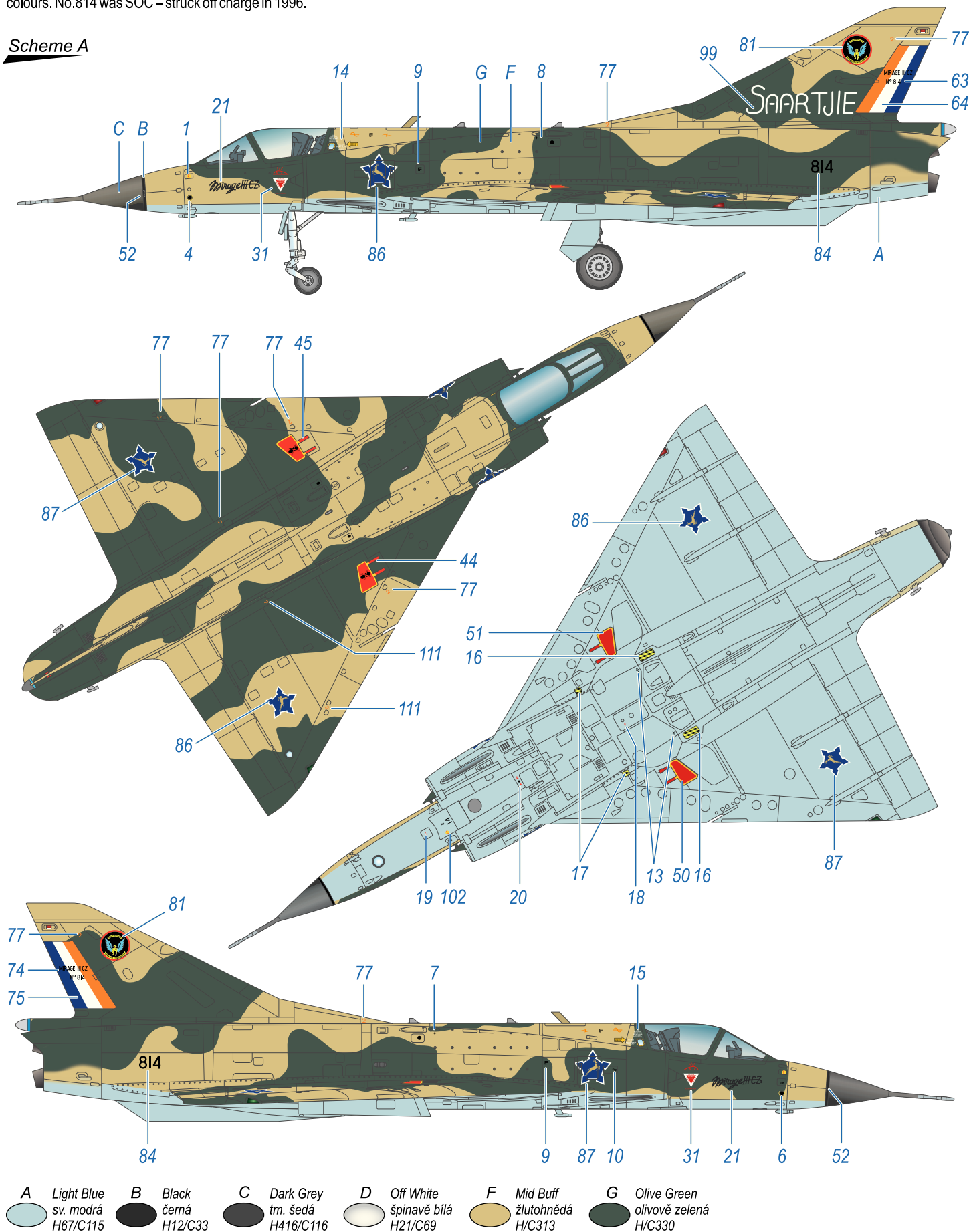
500l fuel tank



Mirage IIICZ, No. 814, (c/n 181), No.2 Sqn. SAAF, Waterkloof Air Base, South Africa, 1970s. In 1971, the SAAF Mirage IIICZ received a sharp-field camouflage pattern of light brown and olive green above and grey-blue below. No.814 was photographed with the name Saartjie on the tail fin. The cover panels of the Atar 9B engine nozzle were replaced with new ones during the repair. These new panels were painted in the 2nd variant of the Mirage IIIC SAAF camouflage scheme, having the colour demarcation soft and the pattern did not continue on the lower colours. No.814 was SOC – struck off charge in 1996.

Mirage IIICZ, No. 814, (c/n 181), No.2 Sqn. SAAF, základna Waterkloof, Jižní Afrika, sedmdesátá léta 20. stol. V roce 1971 dostaly Mirage IIICZ SAAF kamufláž z ostrých polí světlé hnědé a olivové zelené barvy shora a šedomodré zespoda. No.814 je fotograficky doložen s nápisem Saartjie na svislé ocasní ploše. Plechy kryjící trysku motoru Atar 9B byly při opravě nahrazeny novými. Ty měly pole barev s neostrými okraji (2. varianta kamufláží Mirage IIIC SAAF) a rozhraní spodní barvy nenavazovalo. No.814 byl vyřazen v roce 1996.

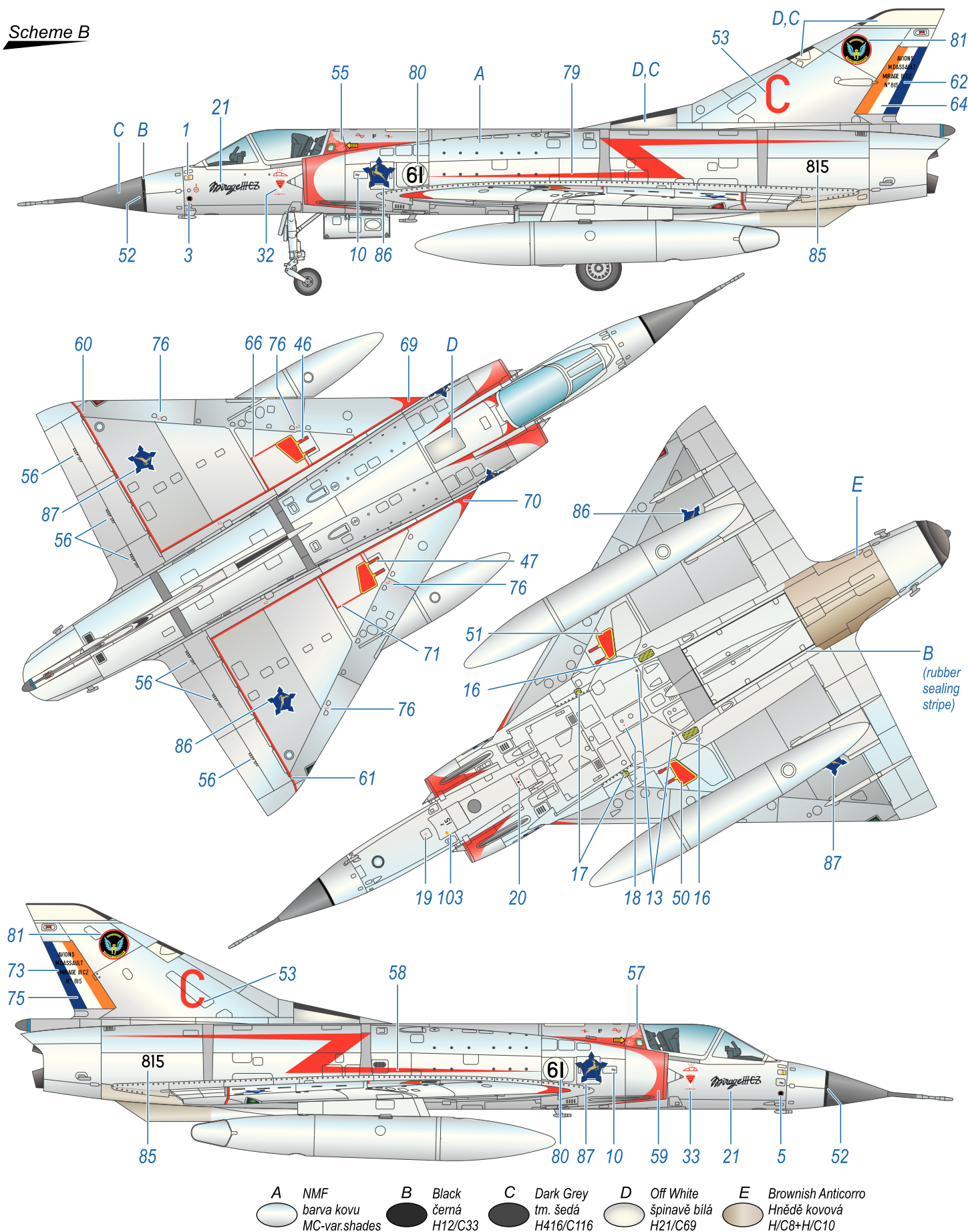
Scheme A



Mirage IIICZ, No. 815/C, (c/n 189), No.2 Sqn. SAAF, Waterkloof Base, South Africa, late 1960s. The last of the fifteen Mirage IIICZs delivered to the SAAF initially flew, like the other Mirages, in natural metal finish with red trim. At the unit, the machine also got red lightning bolts and carried letter C. The number 61 on the fuselage behind the emblem is temporary, it was a start number for a speed race. No.815 was SOC in 1996.

Mirage IIICZ, No. 815/C, (c/n 189), No.2 Sqn. SAAF, základna Waterkloof, Jižní Afrika, konec šedesátých let 20. stol. Poslední z patnácti dodaných kusů Mirage IIICZ SAAF létal nejprve, jako ostatní, v barvě kovu s červenými doplňky. U jednotky byl ozdoben červenými blesky a označen písmenem C. Číslo 61 na trupu za výsostným znakem je dočasné, šlo o závodní číslo pro rychlostní závod. No.815 byl vyřazen v roce 1996.

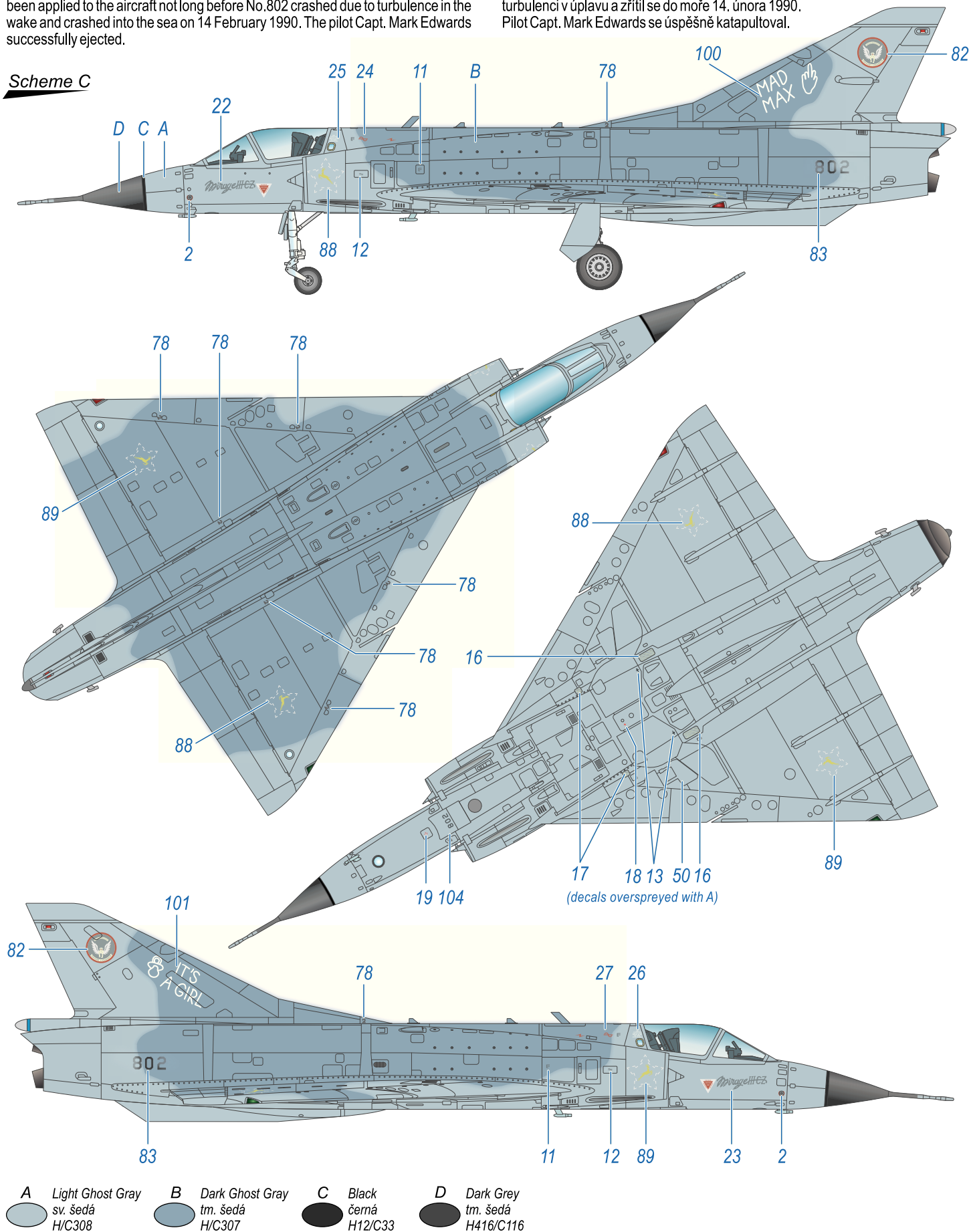
Scheme B



Mirage IIICZ, No. 802, (c/n 151), No.2 Sqn. SAAF, Waterkloof Base, 1980s. Some of the SAAF Mirage IIICZs received a new paint scheme, Low visibility / air superiority camouflage of two shades of grey. Along with the change of colours, the machines also received new radar equipment (Compact Radar Warning System). According to period photographs, however, machine No.802 was not fitted with this device. The photographs also show the inscription MAD MAX and a drawing of an upright middle finger on the port side of the tail fin. The inscription on the starboard side is a reconstruction based on written sources. The inscriptions had been applied to the aircraft not long before No.802 crashed due to turbulence in the wake and crashed into the sea on 14 February 1990. The pilot Capt. Mark Edwards successfully ejected.

Mirage IIICZ, No. 802, (c/n 151), No.2 Sqn. SAAF, základna Waterkloof, osmdesátá léta 20. stol. Část Mirage IIICZ SAAF se dočkala nového schématu zbarvení, Low visibility / air superiority camouflage ze dvou šedých barev. Spolu se změnou zbarvení dostaly stroje i nové radarové vybavení (Compact Radar Warning System). Podle fotografií ho ale stroj No.802 nenesl. Fotografie ale ukazují i nápis MAD MAX a kresbu vztyčeného prostředníku na levé straně svislé ocasní plochy. Nápis z pravé strany je rekonstrukce dle písemných pramenů. Nápis byl na stroj nanesen nedlouho před tím, než No.802 havaroval díky turbulenci v úplavu a zřítíl se do moře 14. února 1990. Pilot Capt. Mark Edwards se úspěšně katapultoval.

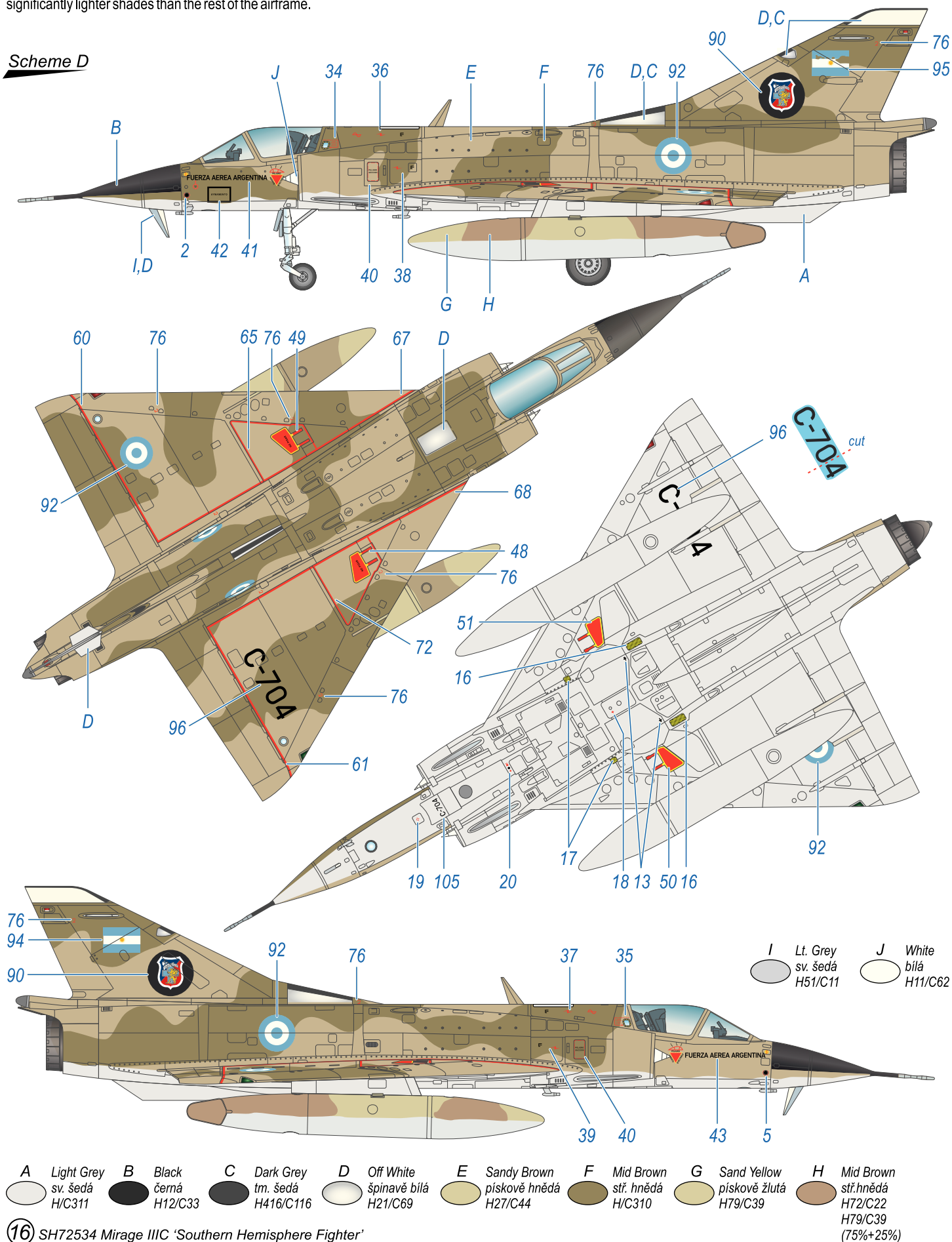
Scheme C



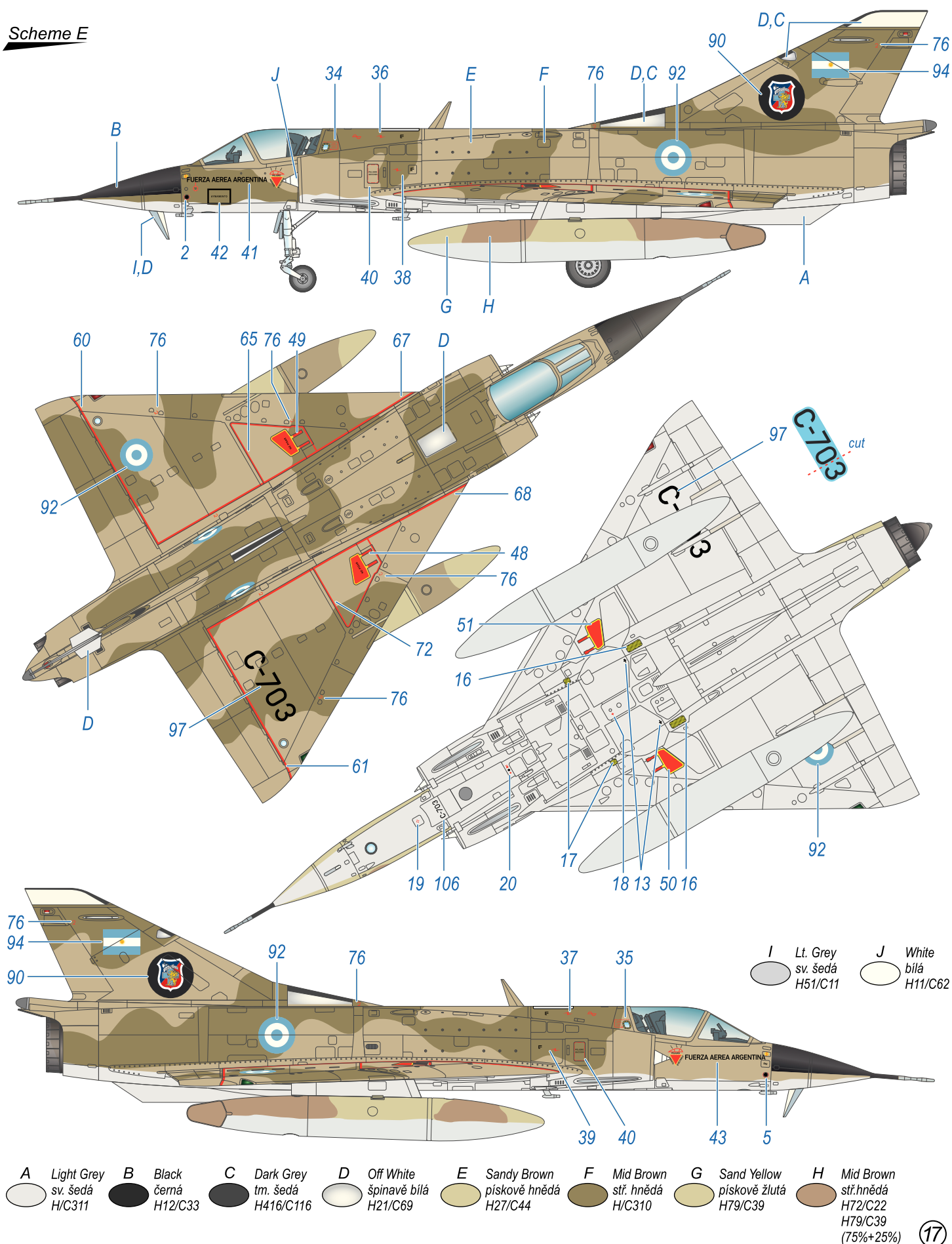
Mirage IIICJ C-704 (msn CJ-14), Escuadrón X 'Cruz y Fierro', Grupo Aéreo 10 de Casa, FAA, Rio Galleos base, 1986. This Mirage had been used with the IAF carrying number 47. Then it went on flying with the FAA until 1989, and was finally SOC in 1994. Period photographs show that the Argentine flag on the port side of the tailfin gradually peeled off as also did the paint job itself. The C-704 is now displayed as a memorial to P. Teniente Hector R. Volponi, who perished in the Falklands War at Tres Arroyos airfield. The auxiliary tanks were painted in significantly lighter shades than the rest of the airframe.

Mirage IIICJ C-704 (msn CJ-14), Escuadrón X „Cruz y Fierro“, Grupo Aéreo 10 de Casa, FAA, základna Rio Galleos, 1986. Tato Mirage létala v IAF s číslem 47. V FAA létala do roku 1989, definitivně vyřazena byla až v roce 1994. Fotografie ukazují, že argentinská vlajka na levé straně SOP se postupně loupala, podobně jako nástrík kamuflážních barev. Nyní je C-704 vystaven jako pomník P. Teniente Hectora R. Volponiho, padlého ve válce o Falklandy na letišti v Tres Arroyos. Přídavné nádrže byly nastříkány podstatně světlejšími odstíny než vlastní letoun.

Scheme D



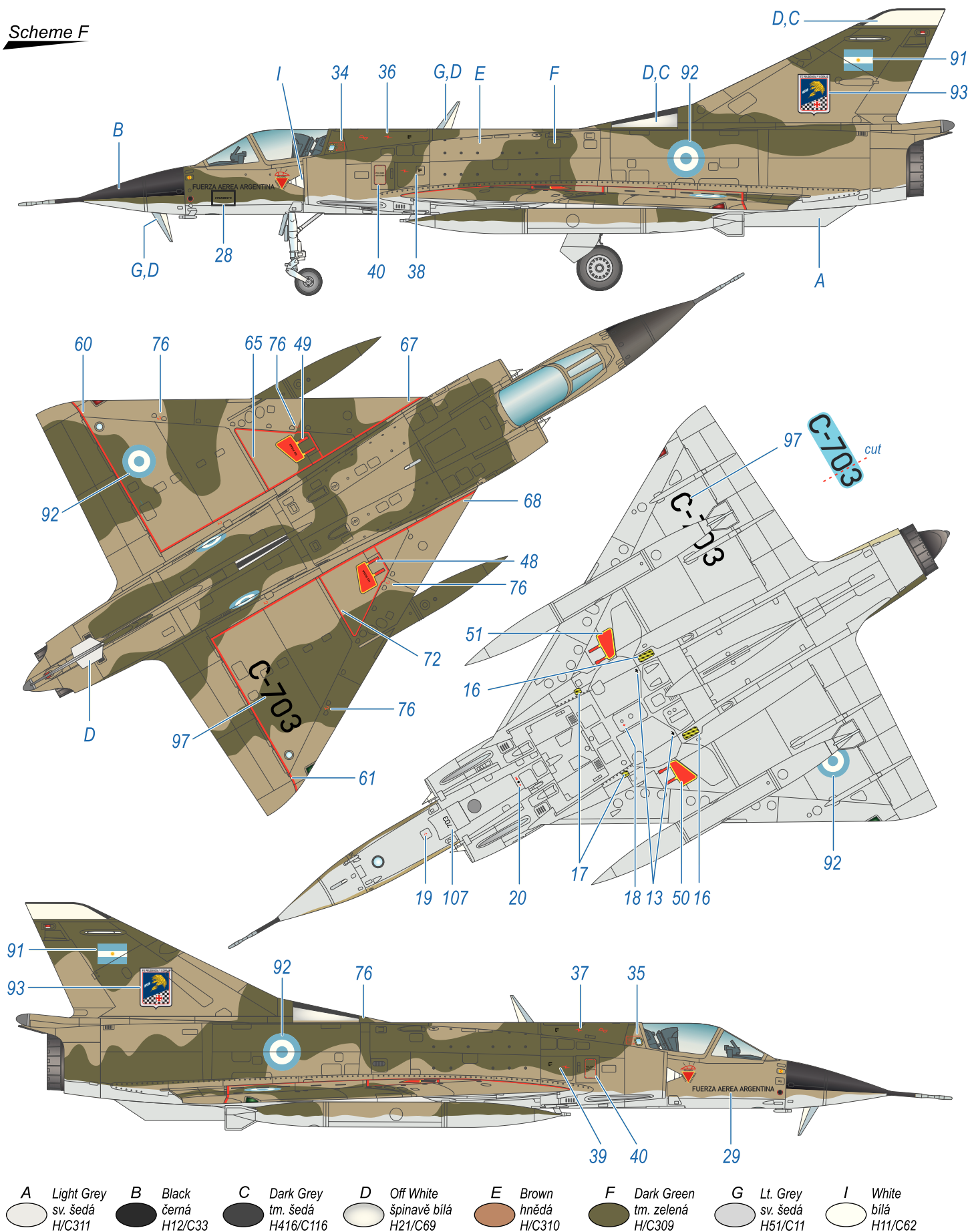
Mirage IIICJ C-703 (msn CJ-12), Escuadrón X „Cruz y Fierro“, Grupo Aéreo 10 de Casa, FAA, základna Rio Galleos, 1982–86. Přídavné nádrže byly nastříkány podstatně světlejšími odstíny než vlastní letoun.



Mirage IIICJ C-703 (msn CJ-12), Escuadrón 55 '55 Fe, Prudencia y Coraje', Grupo Aéreo 4 de Casa, FAA, El Plumerillo base, 1986-88. With the transfer to the new unit, the C-703 received a new colour scheme with a different layout of the camouflage pattern. The auxiliary tanks were painted the same colours as the aircraft.

Mirage IIICJ C-703 (msn CJ-12), Escuadrón 55 „55 Fe, Prudencia y Coraje“, Grupo Aéreo 4 de Casa, FAA, základna El Plumerillo, 1986-88. S přesunem k nové jednotce dostal C-703 nové zbarvení s jiným rozložením kamuflážních polí a odstíny. Přídavné nádrže byly zbarveny stejnými barvami jako letoun.

Scheme F





**special
HOBBY**
SH72096
1/72

Vautour IIA 'IDF Attack Bomber'



**special
HOBBY**
SH72323
1/72

Fouga CM-175 Zéphyr



**special
HOBBY**
SH72388
1/72

Mirage F.1C/C-200 'Armée de l'Air'



**special
HOBBY**
SH72489
1/72

CASA C-212-300/400 'Long Nosed Casas'



**special
HOBBY**
SH72523
1/72

'The First French Supersonic'
SMB-2 Super Mystère



**special
HOBBY**
SH72490
1/72

Fouga CM.170 Magister 'Aerobatic Teams'