



DASSAULT MD 452 MYSTÈRE IIC



Wissenswertes zur Geschichte:

Im Februar 1950 erhielt Dassault einen Auftrag für die Untersuchung und den Bau eines neuen Dünnprofil-Flügels, der an den MD 450 Ouragan angebaut werden kann, und mit es möglich sein sollte, die Schallmauer endgültig zu durchbrechen. Die Pfeilung wird deutlich von 14° auf 30° vergrößert, der Rumpf leicht verlängert und verschiedene andere Modifikationen vorgenommen, wie beispielsweise der Einbau der ersten in Frankreich in Serie gebauten Servosteuerungen. Das neue Flugzeug wurde dann als MD 452 Mystère bezeichnet.

Angetrieben von einem Rolls-Royce Nene-Motor machte der erste Mystère II 01-Prototyp am 23. Februar 1951 seinen Jungfernflug. Mitte 1952 folgten zwei weitere Prototypen, die mit einem stärkeren Rolls-Royce Tay-Motor ausgestattet waren und als Mystère IIA bezeichnet wurden. Obwohl die französischen Testpiloten davon überzeugt waren, die Schallmauer durchbrochen zu haben, war dem nicht so bis zum 28. Oktober 1952, wo mit einem amerikanischen Piloten am Steuer der berühmte "Knall" für die Öffentlichkeit zu hören war (was einen Trick erforderte). Der erste französische Pilot, der die Schallmauer offiziell durchbrach, war Oberstleutnant Roger Carpentier am 12. November 1952.

1951 bestellte die französische Luftwaffe 20 Exemplare der Vorserie: drei Mystère IIB (von denen das erste als fliegender Prüfstand für die neue Triebwerk SNECMA Atar 101 diente) und 14 weitere mit Kanonen bewaffnete, die dann die endgültige Bezeichnung Mystère IIC erhielten.

Im Januar 1953 bestellte die französische Luftwaffe 150 Serienexemplare des Typs Mystère IIC. Nach langem Zögern wurde das Triebwerk Atar 101 schließlich für Produktionsflugzeuge ausgewählt: Die ersten Serien erhielten ein Atar 101C, die folgenden Atar 101D. Der Flügel wird von SNCASO in Bouguenais hergestellt, der vordere Rumpf von SNCASE in Toulouse, der hintere Rumpf von SNCASO in Saint-Nazaire und die Heckeinheit von Dassault in Talence. Die Endmontage und Prüfung erfolgt in Bordeaux-Mérignac.

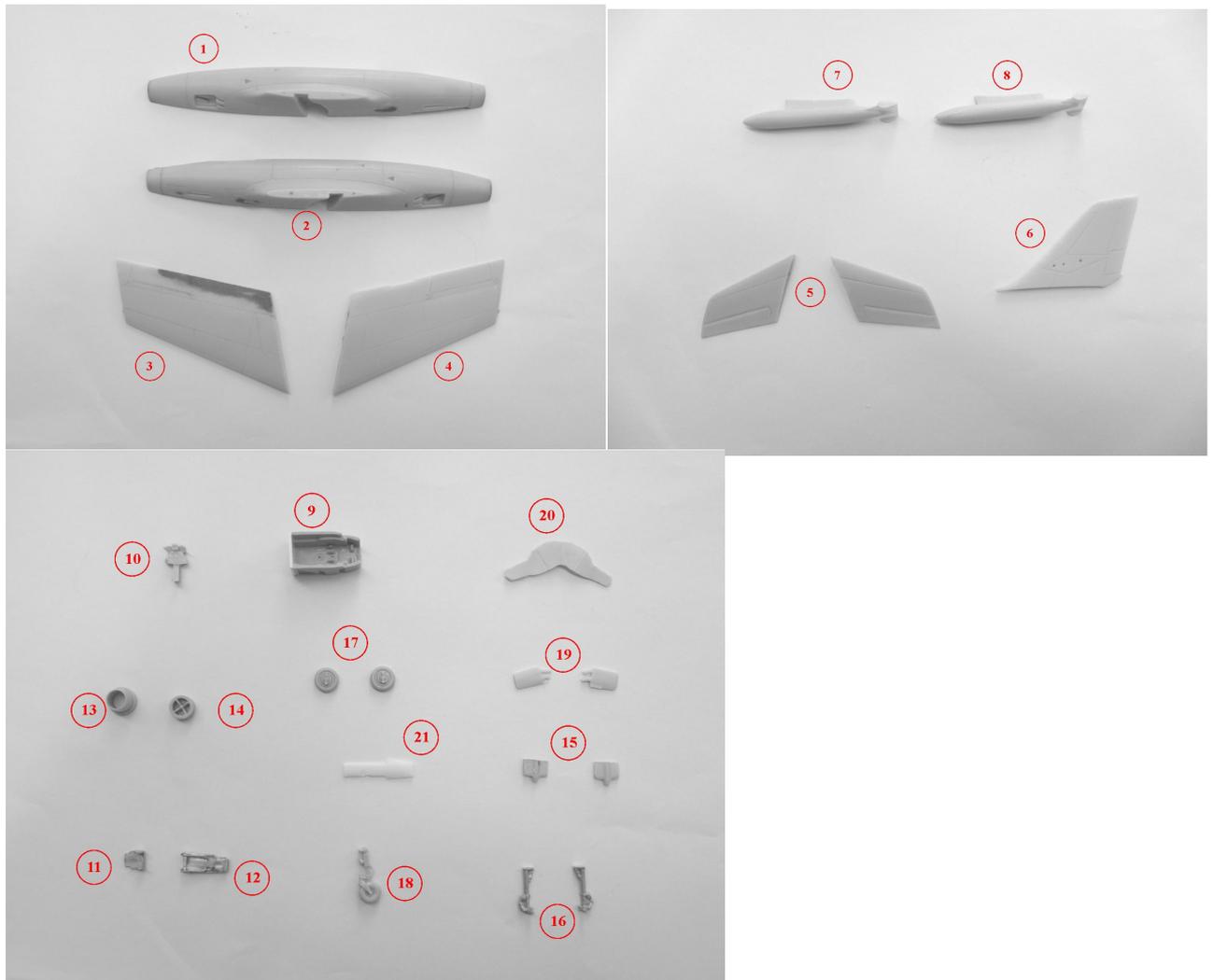
Die erste Produktion Mystère IIC startete im Oktober 1954 und die letzte wurde im Januar 1957 ausgeliefert. Die erste Einheit, die das Flugzeug erhielt, war das 10. Jagdgeschwader in Creil im Juli 1955, gefolgt vom 5. Jagdgeschwader in Orange im folgenden Sommer.

Die Einführung erwies sich gelinde gesagt als schwierig, mit einer monatlichen Verfügbarkeitsrate von selten mehr als 50% und zahlreichen Unfällen. Im November 1957 wurden die Mystère IICs gegroundet und durch die Mystère IVs ersetzt. Einige Flugzeuge wurden nur sehr wenig geflogen.

Bausatz überarbeitet zu Ehren von Jean Pierre Dujin, zur Erhaltung seines großen Werks

Es wurde keine Mystery II exportiert: Eine Bestellung von 30 Flugzeugen für Auslieferung n Israel 1956 wurde in ebenso viele Mystery IV umgewandelt. Indien schien interessiert zu sein, unterzeichnete aber keine Bestellungen.

Inhalt des Bausatzes



Dieser Kit enthält keine Ätzteil-Platine. Das Flugzeug ist besonders "glatt" und ohne besondere Details, eine Detaillierung ist nicht erforderlich.

Wenn Sie für Innen-Details Ätzteile einbauen wollen, könne Sie diejungen für Dassault Ouragan oder Dassault Mystère IV verwenden.

Bausatz überarbeitet zu Ehren von Jean Pierre Dujin, zur Erhaltung seines großen Werks

Der Bausatz wurde produziert und vertrieben vom JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

Reihenfolge der Montage

Empfehlungen - Vor jeder Montage sollten, die verschiedenen Harzteile gründlich gereinigt werden, um alle Silikonspuren aus dem Formteil zu entfernen. (Geschirrspülmittel und Haushaltsreiniger)

Gleiches gilt für die Elemente der Ätzteile (Aceton verwenden).

Alle Klebeflächen sollten mit Nass-Schleifpapier angeschliffen werden um die Haftung zu verbessern.

Kleben Sie mit Cyanoacrylat oder Epoxidkleber für die Harzkomponenten. Sekundenkleber kann auch zum Einbau transparenter Teile verwendet werden, wobei sich oft bei unzureichender Belüftung (innen und außen!) ein weißlicher Schleier bildet, Daher ist Weißleim (Holzleim) oder ClearFix eine sinnvolle Alternative..

Führen Sie nach dem Entgraten und Reinigen aller Teile die folgenden Schritte aus (die Nummern in () entsprechen den Teilenummern auf den Fotos oben). Regelmäßige Passkontrolle ohne Klebstoff empfiehlt sich.

- 1 Die beiden Sitzteile zusammenkleben (11) und (12)
- 2 Cockpit bemalen (9) , darin den Instrumententräger (10) und den Sitz (Schritt 1) einbauen
- 3 Zusammenbau des Schubrohrs (13) mit (14)
- 4 Cockpit (Schritt 2), Schubrohr (Schritt 3) in eine Rumpfhälfte einkleben (1) oder (2)
- 5 Zusammenbau der Rumpfhälften. Vorher Gewicht einbauen, damit das Modell auf dem Bugrad steht
- 6 Einbau des Splitters im Lufteinlaufs (15)
- 7 Tragflächen anbauen (3) und (4)
- 8 Seitenleitwerk ankleben (6)
- 9 Höhenleitwerk an Seitenleitwerk anbauen (5)
- 10 Räder (17) an Fahrwerksbeine (16) anbauen
- 11 Hauptfahrwerk (Schritt 10) sowie Bugfahrwerk (18) einbauen
- 12 Einbau der Bremsklappen (19) an beiden Rumpfsseiten
- 13 Zusatzbehälter (7) und (8) anbauen
- 14 Klappen (20) des Hauptfahrwerks anbauen
- 15 Klappe (21) des Bugrads anbauen
- 16 Anbau des Cockpitverglasung

Viel Erfolg !

Frédéric SCHAEFFER : Formenbau, Resinguss, box art, Textbeiträge

Stéphane CORBEAUX : Formenbau, Ätzteile, Textbeiträge

André ROY : Formenbau, Dokumentation, Textbeiträge

Jean Yves COMBE – MODEL ART DECAL SYSTEM: Aufkleber, Zeichnungen

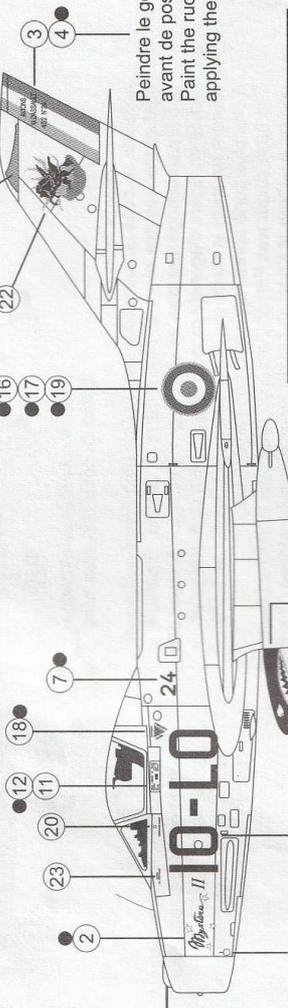
Bausatz überarbeitet zu Ehren von Jean Pierre Dujin, zur Erhaltung seines großen Werks

Der Bausatz wurde produziert und vertrieben vom JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

Dassault MYSTÈRE IIC

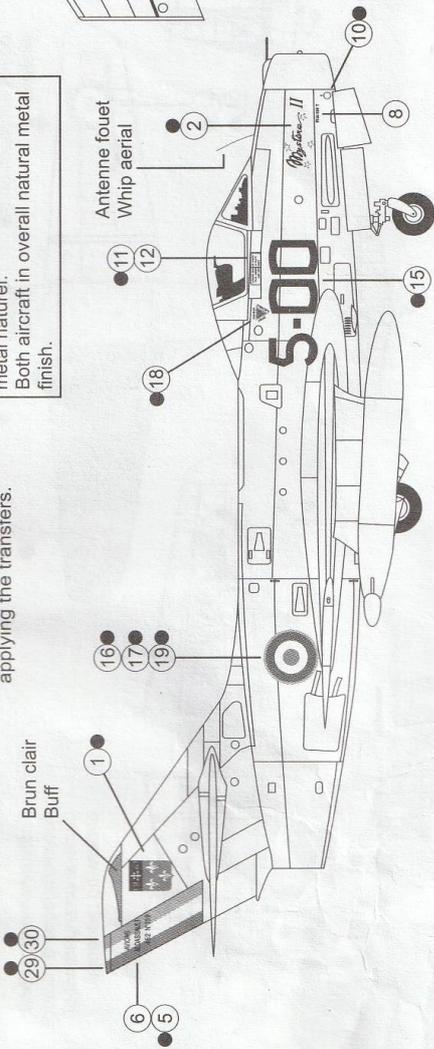
Art 72/046

**E.C. 2/5 'Île de France'
ORANGE-CARITAT - 1958**



Peindre la partie avant
du bidon en noir satiné
avant de poser les
décalques.
Paint upper forward area
of tank Satin Black before
applying the transfers.

**E.C. 1/10 'Paris'
CREIL - 1956**

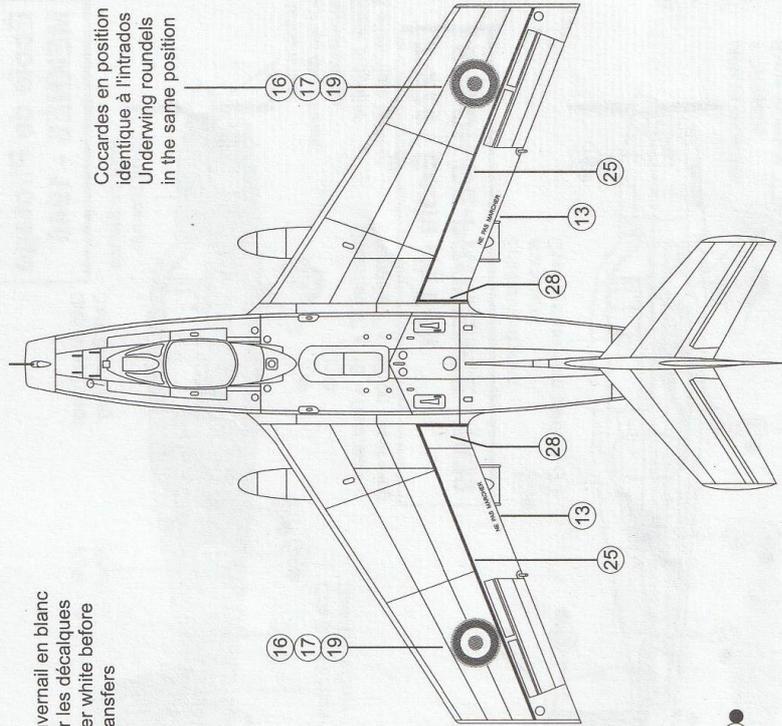


Les deux appareils sont entièrement
métal naturel.
Both aircraft in overall natural metal
finish.

Noter que les bidons de voilure n'étaient pas toujours portés notamment à l'EC5 où nombre de photos montrent des appareils en configuration lisse. Il semblerait que le 'Paris' ait été plus enclin à porter ses bidons ornés de leur magnifique gueule de requin dont le noir constituait à l'origine une protection anti-reflets.

Note that the underwing tanks were not always carried particularly on EC5 aircraft. It seems that EC1/10 were keener to display their magnificent sharkmouth which was a late addition to the black paint originally applied as an anti-glare panel.

Peindre le gouvenmail en blanc
avant de poser les décalques
Paint the rudder white before
applying the transfers



Cocardes en position
identique à l'intrados
Underwing roundels
in the same position

Bausatz überarbeitet zu Ehren von Jean Pierre Dujin, zur Erhaltung seines großen Werks