



FSC 038

Maquette résine au 1/72^{ème}

DASSAULT MD 452 MYSTERE IIC



Historique :

En février 1950, Dassault obtient un contrat pour l'étude et la réalisation d'une nouvelle voilure à profil mince adaptable au MD 450 Ouragan et devant lui permettre de dépasser enfin le mur du son. La flèche est nettement augmentée (30° au lieu de 14°), le fuselage légèrement allongé et diverses autres modifications sont apportées comme l'ajout des premières servocommandes construites en série en France. Le nouvel avion est alors désigné MD 452 Mystère.

Propulsé par un réacteur Rolls-Royce Nene, le premier prototype Mystère II 01 fait son vol inaugural le 23 février 1951. Il est suivi mi-1952 par deux autres prototypes équipés d'un réacteur Rolls-Royce Tay plus puissant et désignés Mystère IIA. Bien que les pilotes d'essais français soient persuadés d'avoir dépassé le mur du son, il faut attendre le 28 octobre 1952 et la présence d'un pilote américain aux commandes pour entendre le fameux « bang » (qui nécessite une astuce pour être audible du public). Le premier pilote français à passer officiellement le mur du son est le commandant Roger Carpentier, le 12 novembre 1952.

En 1951, l'Armée de l'air française commande 20 exemplaires de présérie : trois Mystère IIB (dont le premier est utilisé comme banc d'essai volant pour le nouveau réacteur SNECMA Atar 101) et 14 autres armés de canons recevant la dénomination définitive de Mystère IIC.

En janvier 1953, l'Armée de l'air française commande 150 exemplaires de série du Mystère IIC. Après bien des hésitations, le réacteur Atar 101 est finalement retenu pour les avions de série : les premiers exemplaires reçoivent un Atar 101C, les suivants un Atar 101D. La voilure est produite par la SNCASO à Bouguenais, le fuselage avant par la SNCASE à Toulouse, le fuselage arrière par la SNCASO à Saint-Nazaire et l'empennage par Dassault à Talence. L'assemblage final et les essais sont réalisés à Bordeaux-Mérignac.

Le premier Mystère IIC de série fait son envol en octobre 1954, et le dernier est livré en janvier 1957. La première unité à recevoir l'avion est la 10^e escadre de chasse de Creil en juillet 1955, suivie par la 5^e escadre de chasse d'Orange l'été d'après.

La mise en œuvre s'avéra pour le moins délicate, avec un taux de disponibilité mensuel qui dépassait rarement les 50 % et de nombreux accidents. C'est au point qu'en novembre 1957, lorsque les Mystère

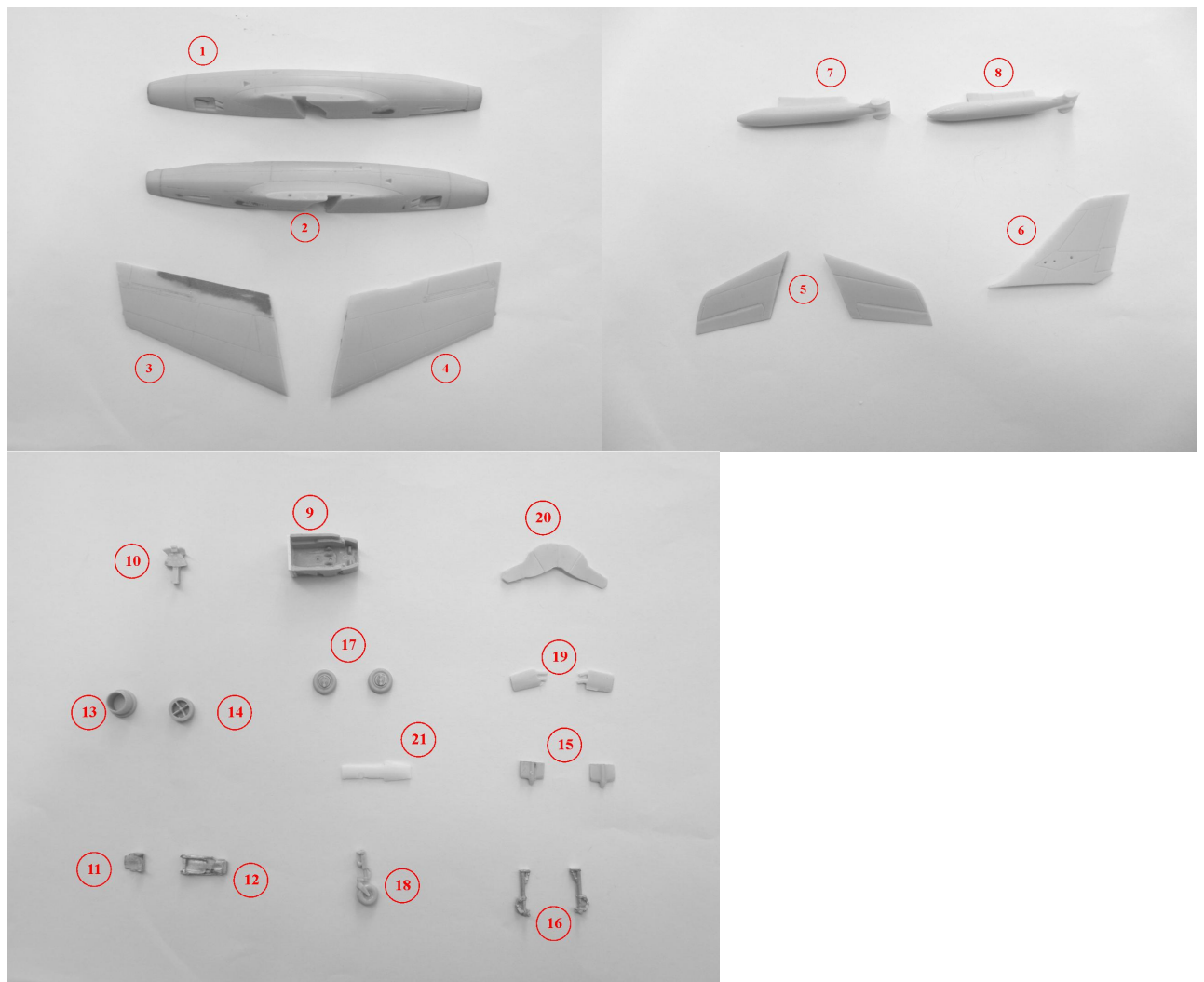
Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

IIC furent définitivement interdits de vol et remplacés par les Mystère IV, certains avions avaient très peu volé.

Aucun Mystère II ne fut exporté : une commande de 30 avions livrables en 1956 par Israël fut transformée en autant de Mystère IV. L'Inde sembla intéressée mais ne signa aucune commande.

COMPOSITION DU KIT



Il n'y a pas de planche de photodécoupe dans ce kit. L'avion étant particulièrement « lisse » et sans de détails particuliers il n'y a pas matière à détaillage.

Pour les détails intérieurs, utiliser soit une planche de photodécoupe de Dassault Ouragan soit de Dassault Mystère IV

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

ETAPES DE MONTAGES

RAPPEL – Avant toute opération d'assemblage, il est recommandé de bien nettoyer les différentes pièces en résine dans le but d'éliminer toutes traces de silicone provenant du moulage. (Liquide vaisselle et brossage)

Il en est de même pour les éléments de la planche de photo découpe (Acétone) et ponçage au papier abrasif de la surface à encoller afin d'améliorer l'adhérence.

Les assemblages sont réalisés à la colle cyanocrylate ou époxy pour les constituants en résine. La cyano peut être employée également pour la mise en place des parties transparentes, avec le risque de voir apparaître un voile blanchâtre si elle n'est pas suffisamment dégazée, ou à la colle blanche (Colle à bois).

Après ébavurage et nettoyage de toutes les pièces procéder suivant les étapes suivantes (les numéros entre () correspondent aux numéros des pièces sur les photos ci-dessus)

- 1 Coller les deux parties du siège (11) et (12)
- 2 Peindre le poste de pilotage (9) y insérer le tableau de bord (10) et le siège (étape 1)
- 3 Assembler la tuyère du réacteur (13) sur (14)
- 4 Coller le poste de pilotage (étape 2) et la tuyère du réacteur (étape 3) dans un des côtés de fuselage (1) ou (2)
- 5 Coller le fuselage ensemble en y ajoutant un petit peu de lest
- 6 Insérer la cloison d'entrée d'air à l'avant (15)
- 7 Coller les ailes (3) et (4)
- 8 Coller la dérive (6)
- 9 Coller l'empennage horizontal sur la dérive (5)
- 10 Coller les roues (17) sur les jambes du train principal (16)
- 11 Coller le train principal (étape 10) ainsi que le train avant (18)
- 12 Coller les aérofreins (19) de chaque côté du fuselage
- 13 Coller les réservoirs (7) et (8)
- 14 Coller les trappes de train principal (20)
- 15 Coller la trappe de train avant (21)

BON MONTAGE

Frédéric SCHAEFFER : Moulage, résine, box art, notice

Stéphane CORBEAUX : Moulage, photodécoupe, notice

André ROY : Moulage, documentation, notice

Jean Yves COMBE – MODEL ART DECAL SYSTEM: Décals, plan

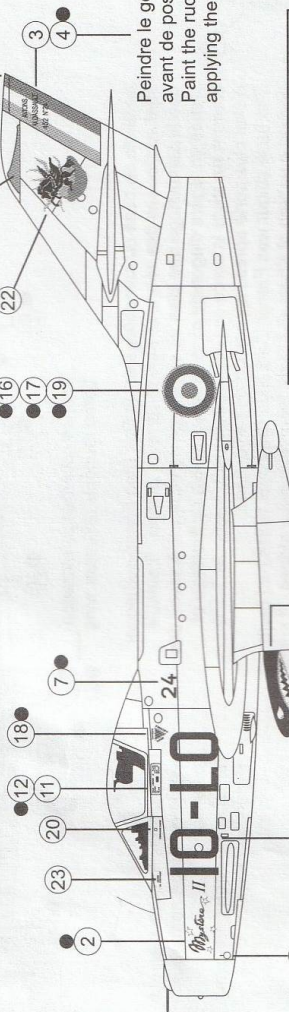
Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

Dassault MYSTÈRE IIC

Art 72/046

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



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.

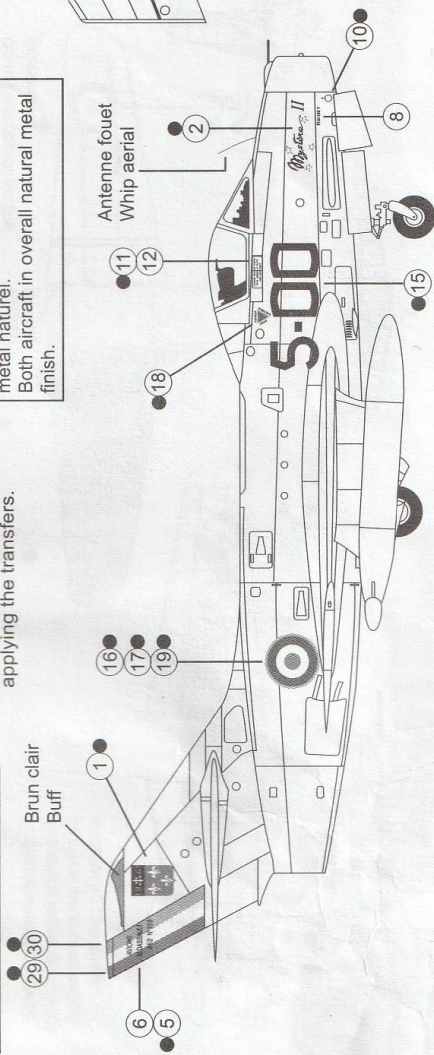
Note that the underwing tanks were not always carried particularly on EC5 aircraft. It seems that EC1/10 were keener to display their magnificent sharkmouth which was a late addition to the black paint originally applied as an anti-glare panel.

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

Placer le décalque '9' sur l'avant droit du
10-LO à la même position que le décalque
'8' sur le 5-00 ci-dessous.
Place transfer '9' on '10-LO' in the same
location as transfer '8' on '5-00' below.

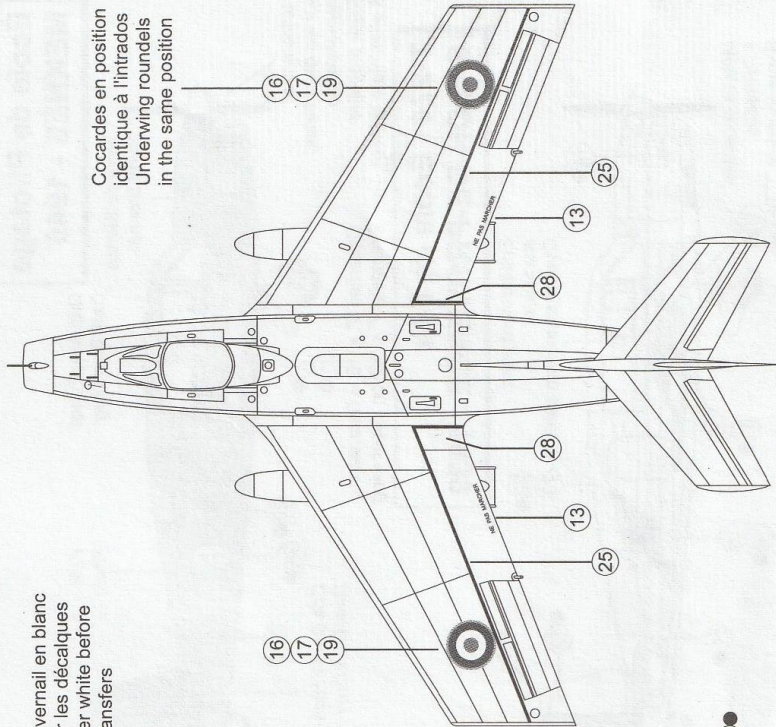
Peindre la partie avant
du bidon en noir satiné
avant de poser les
décalques.
Paint upper forward area
of tank Satin Black before
applying the transfers.

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



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

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



© MODEL ART DECAL SYSTEM 2003