

## SMB-2 Super Mystère 'Sambad' Instructions / Návod

**(EN)**

The French Dassault Super Mystere B2 was the first Western European, mass production-built jet fighter to achieve supersonic speed in a level flight. The type was a follow-on development of Dassault's earlier successful jet fighter airplanes such as the Ouragan or Mystere IV and a number of test prototypes too. The first prototype Super Mystere, designated the SMB1 first flew on 2 March 1955. In spite of the plane possessing rather superb performance, the French Air Force refused to use the type – as the production SMB1s were to be powered by a French licence copy of the British R&R Avon RA-21 turbojet and it was feared that it would take far too much time to introduce the licence production in France. Dassault, however, had already had another ace up their sleeve – this being a project of a truly French version of the Super Mystere powered by an Atar 101G-1 turbojet with a reheat. The first prototype of this plane, known as the SMB2 01 was taken aloft for the first time by Dassault's factory pilot Gérard Muselli. The new type's behaviour and characteristics were tested using five airframes, but the production had already been ordered, in actual fact yet before the prototype first flew. The first production airframe, out of the total of 180 built, first flew on 26 February 1957, with the production machines being allocated to No.10, 12 and 5 escadrons of the Armée de l'Air, they also served with test centres CEV and CEAM and in flying schools. Later machines were fitted with more powerful Atar 101G-2 or G-3 engines. The type was on strength of combat squadrons until 1977 when the last remaining SMB2s of No.12 Escadron were replaced by more modern Mirage III jets. The service of SMB2s with the French military was quite uneventful, the only exception to the dull military routine were the occasional air force exercises which took place in NATO countries or in Africa and also the Operation Air Bull in Thailand.

The most important operator of the type outside of France, the Israel Air Force saw much more interesting flying and combat career of the type – their SMB2s took part in a series of clashes, conflicts and wars between Israel and its Arab neighbours. These wars are known as the War over Water, Six Day War, Yom Kippur War and also the rather lengthy conflict between these „regular“ wars, the Attrition War. The State of Israel had placed the order for the SMB2 fighters already in 1956, this being confirmed only two years later, in 1958. The SMB2, locally known as the Sambad, were delivered in two batches of 24 and 12 airframes. Seven more of them were delivered later to make up for losses suffered during the service. Soon after the Sambads had been delivered, Israel acquired also the excellent Mirage IIIC jets which became its major front line fighter aircraft, so the Sambads were deployed just to one Tayeset, or Squadron (the 105th) and flew mainly in the fighter-bomber role. Sambads excelled in the amount of external stores and armament they were able to carry and deliver to the target, but once this lethal cargo dropped, they were also perfectly capable of performing the fighter role. They were particularly dangerous opponents at low levels where they could easily tackle even a generation-younger MiG-21 jets. The Israeli Sambads have six aerial victories under their belt, including a pair of MiG-21s, a Mi-6 helicopter, large number of aircraft and military vehicles destroyed on the ground and also two Egyptian torpedo boats. While in France the further development of the SMB2 was ceased in favour of more modern Mirage III aircraft (except for two prototypes of more powerful SMB4 version equipped with the Atar 9 engine), the operational life of Israeli airframes was made substantially longer by the installation of a new engine. Owing to the trouble with spare parts caused by the French arms embargo, the Israeli Aircraft Industries (IAI) proposed to fit the already rather worn out airframes with the US-built J52 turbofan. Even though these powerplants lacked the reheat, they were 25% lighter, had lower fuel consumption and offered thrust almost comparable to their French counterparts (Atar 9,900lb, J52 9,300lb). As the new unit weighed less, it had to be mounted further back in the rear fuselage and as the nozzle was also already longer, it resulted in much longer jet pipe of the new machines compared to the standard Sambad. In the end, this change proved to help the type's survivability after being hit by enemy's IR-guided anti-aircraft missiles – the missiles homed usually on the hot exhaust nozzle and when exploded, the war head fragments did not hit the tail control surfaces as lethally as was the case with the standard, short-tailed Sambad type. The performance remained almost the same, except for acceleration and initial rate of climb. What is more, the type could carry much more underwing stores, had much larger range and could operate in the combat area much longer. In total, 26 airframes were re-engined and they were known in the IAF as the Sa'ar, or Storm in Hebrew. In a short time, they got the opportunity to show their capabilities in the 1973 Yom Kippur War and excelled in the ground attack role. In 1975, the 105th Tayeset received their new F-4 Phantom II jets and the already obsolete Sa'ars finally retired. Two of them were put on display at the IAF museum, the remaining 18 airframes were overhauled, fitted with a new hot seat and eventually sold to Honduras where they were the backbone of the country's air defence and flew well until the 1990s when being replaced by the F-5 Tiger jets. The Honduran Sa'ar can boast themselves with downing several aircraft of drug cartels and a Nicaraguan Mi25 helicopter.

Wingspan: 10.51 m, length: 14.13 m, top speed at sea level / at 12,000 m: 1.038 kmh / 1.189 kmh (1.12 Mach), range with external tanks: 1,790 km, ceiling: 16,667 m.

**(CZ)**

SMB-2 Super Mystere byl prvním velkosériově vyráběným západoevropským letounem, který překonal rychlosť zvuku ve vodorovném letu. Firma Dassault při jeho vývoji navázala na své předchozí sériově vyráběné stíhačky typu Ouragan a Mystere IVB a množství pokusných prototypů. První prototyp Super Mystere s označením SMB-1 vzlétl 2. března 1955. Francouzské letectvo jej, přes vysoké výkony do výzbroje nepřijalo. Poháněj je totiž anglický motor R&R Avon RA-21. Rozběh licenční výroby tohoto motoru by trval dluho. Dassault ale měl připraven návrh verze s francouzským motorem Atar 101G-1 s přídavným spalováním. 15.5. 1956 vzlétl poprvé prototyp SMB-2 01, pilotovaný továrním pilotem G. Musellim. Vlastnosti nového letounu byly testovány na pěti prototypech. Sériová výroba byla objednána ještě před vzletem prototypu. První sériový letoun, ze 180 vyrobených, byl zalétán 26.2. 1957. Nové letouny byly postupně zařazeny k třem escadrám Armée de l'Air, číslo 10, 12 a 5, létaly také u testovacích středišek CEV a CEAM a v leteckých školách. Později vyrobené kusy SMB-2 dostávaly výkonnější motor Atar 101G-2 nebo G-3. U bojových escader létaly Super Mystery až do roku 1977, kdy byly vyřazeny poslední SMB-2 escadry 12 a nahrazeny stroji Mirage III. Služba SMB-2 Armée de l'Air byla relativně poklidná, společná cvičení až v státech NATO, v Africe a účastí na operaci Air Bull v Thajsku.

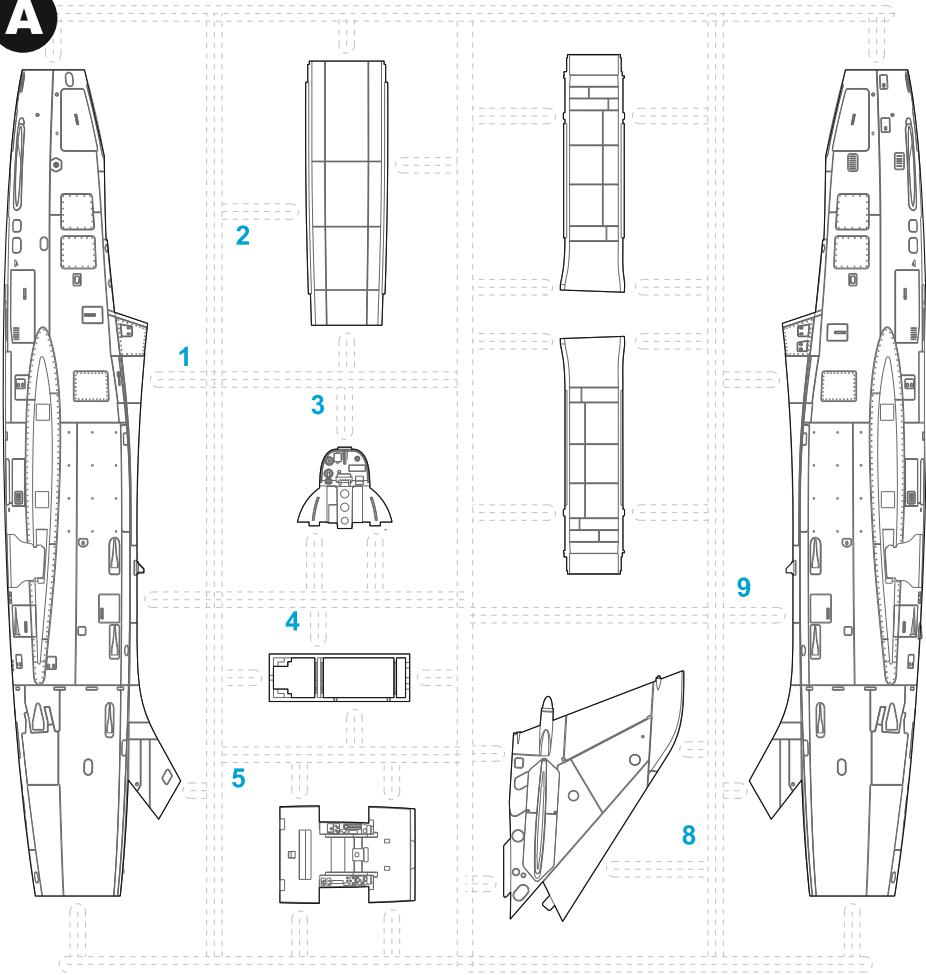
U druhého uživatele, izraelského letectva, to bylo přesně naopak. Služba SMB-2 v IAF byla společná účastí v sérii konfliktů s arabskými sousedy Izraele, pojmenovaných Válka o vodu, Šestidenní válce, válce Jom-Kippur a vlekým konfliktem mezi těmito válkami, tzv. opořebovací válkou. Izrael objednal SMB-2 již v roce 1956, v roce 1958 byla objednávka potvrzena. SMB-2, v Izraeli pojmenované Sambad, byly dodány ve dvou dodávkách, po 24 a 12 kusech. Později bylo dodáno ještě sedm kusů jako náhrada ztrát. Brzy po Sambadech byly do Izraele dodány vynikající Mirage IIIC, které se staly hlavními prvoliniovými stíhačkami. Sambady byly proto přiděleny jen jedné jednotce 105. tajeset a byly používány hlavně jako stíhači bombardéry. Vynikaly nosností podvěšené výzbroje. Ale po jejím odhození se stávaly plnohodnotnými stíhačkami. Byly, zejména v malých výškách, nebezpečné i generaci mladších Migů 21. Na kontě Sambadů je šest sestřelů, včetně dvou Migů 21 a vrtulníku Mi-6, množství letecké a pozemní techniky zničené na zemi a také dvě egyptské torpédrovky.

Zatímco ve Francii byl vývoj Super Mystere mimo dvou prototypů výkonější verze SMB-4 s motorem Atar 9 zastaven ve prospěch modernějších Mirage III, v Izraeli se část letounů dočkala přestavby na nový motor. Pro potíže s dodávkami náhradních motorů Atar zabudovala firma IAI do všech zbyvajících SMB-2 americké motory J-52. Ty sice neměly přídavné spalování, ale byly lehké a měly o 25% vyšší výkona při nižší spotřebě paliva. Motory J-52 měly proti Ataru delší trysku. Díky tomu byl prodloužen trup za ocasními plochami. To zvýšilo pasivní tepelnou ochranu letounu. Výkony letounu, až na akceleraci a počáteční stoupavost zůstaly prakticky stejné. Zvětšila se ale nosnost výzbroje, dolet a výdrž v bojové oblasti. Celkem bylo přestavěno 26 kusů. Ty doslaly nové jméno Sa'ar. Velmi brzy se zapojili do války Jom-Kippur, hlavní útoky proti pozemním cílům. V roce 1975 přešla 105. tajeset na nové F-4 Phantom a Sa'ary byly vyřazeny. Dva kusy zůstaly v Izraeli jako muzejní, zbylých 18 kusů koupil Honduras. Před dodáním prošly Sa'ary generální opravou, při které byla do letounů zabudována modernější vystřelovací sedačka. Honduras používal Sa'ary až do devadesátých let minulého století. Dopřichodu F-5 Tiger představovaly páteř protivzdušné obrany. Na kontě honduraských Sa'arů je několik sestřelů drogových mafíí a také nikaragujský vrtulník Mi 25.

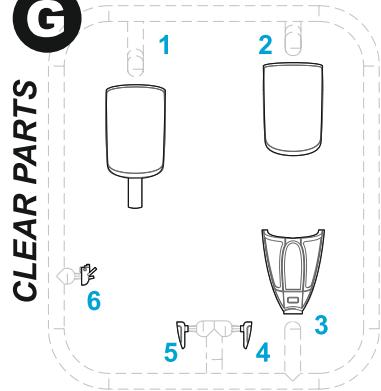
rozpětí: 10,51 m, délka: 14,13 m, max. rychlosť u hladiny moře/ve výši 12000 m: 1038 km / 1189 km (1,12 Mach), dolet s přídavnými nádržemi: 1790 km, dostup: 16 667 m.

## PLASTIC PARTS

**A**



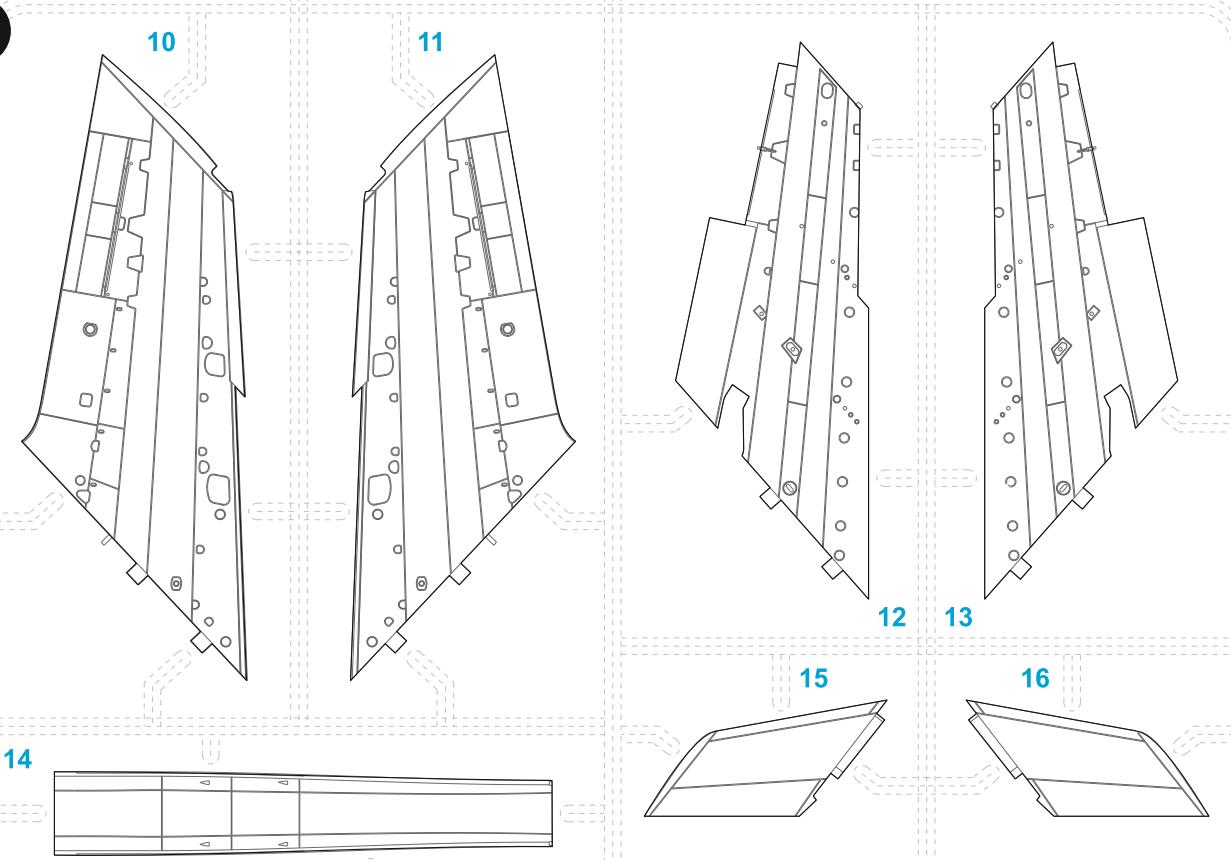
**G**



### Bavy GUNZE/ GUNZE Colour No.

<b>A</b>	Černá / Black	H12/C33
<b>B</b>	Bílá / White	H11/C62
<b>C</b>	Hliníková / Aluminium	H/C8
<b>D</b>	Matná hliníková / Dull Alumin.	H8+11/C8+62
<b>E</b>	Opálený kov / Burnt Iron	H76/C61
<b>F</b>	Chromová / Chrome Silver	MC211
<b>G</b>	Žlutá / Yellow	H/C4
<b>H</b>	Krémově žlutá / Cream Yellow	H34
<b>I</b>	Červená / Red	H/C3
<b>J</b>	Červená čirá / Clear Red	H90/C47
<b>K</b>	Zelená čirá / Clear Green	H94/C138
<b>L</b>	Barva pneu / Tire Black	H77/C137
<b>M</b>	Letecká šedá / Aircraft Gray	H57/C73
<b>N</b>	Světle hnědá / Tan	H51/C44
<b>O</b>	Olivová / Olive Drab	H52/C12

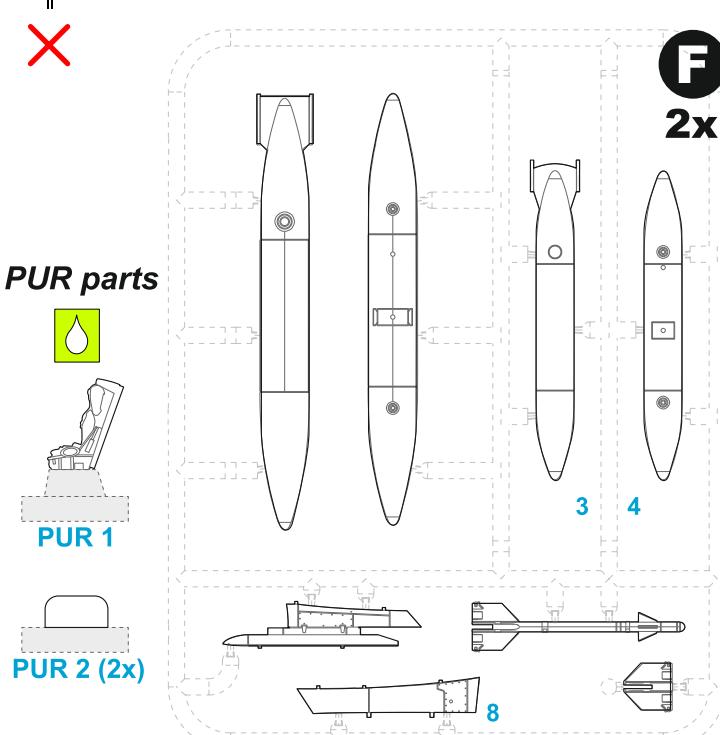
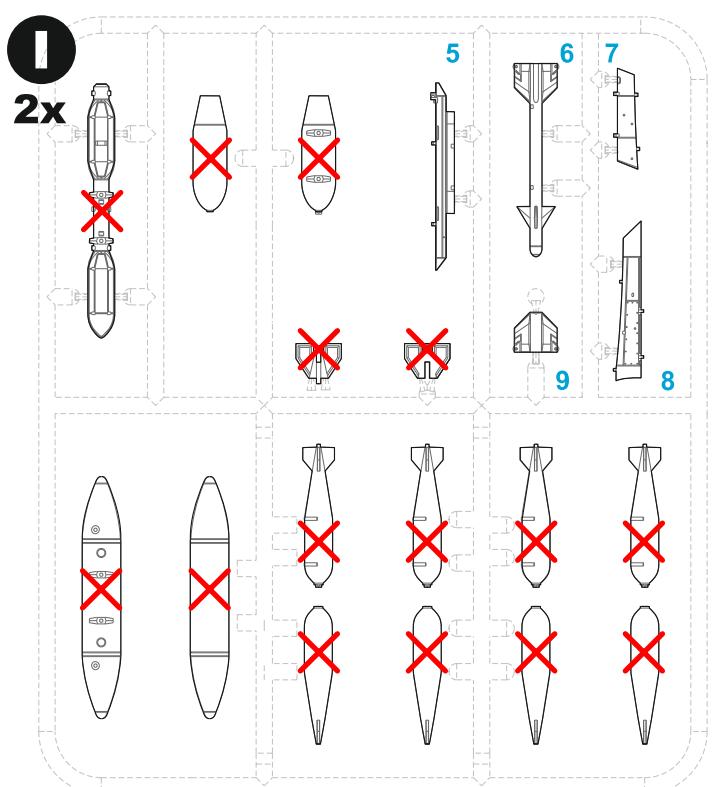
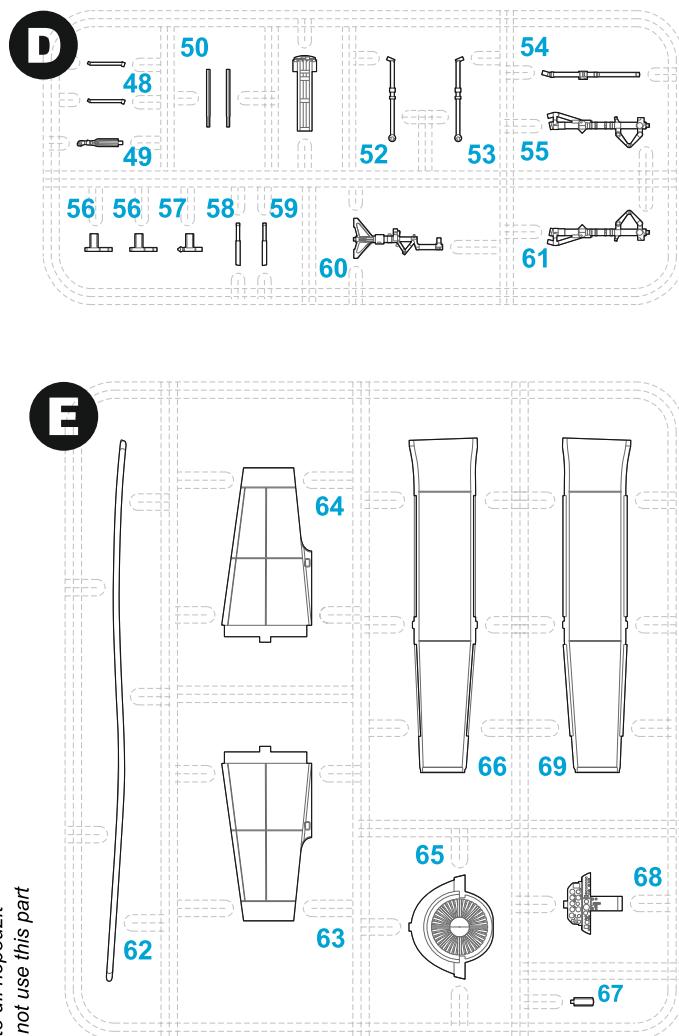
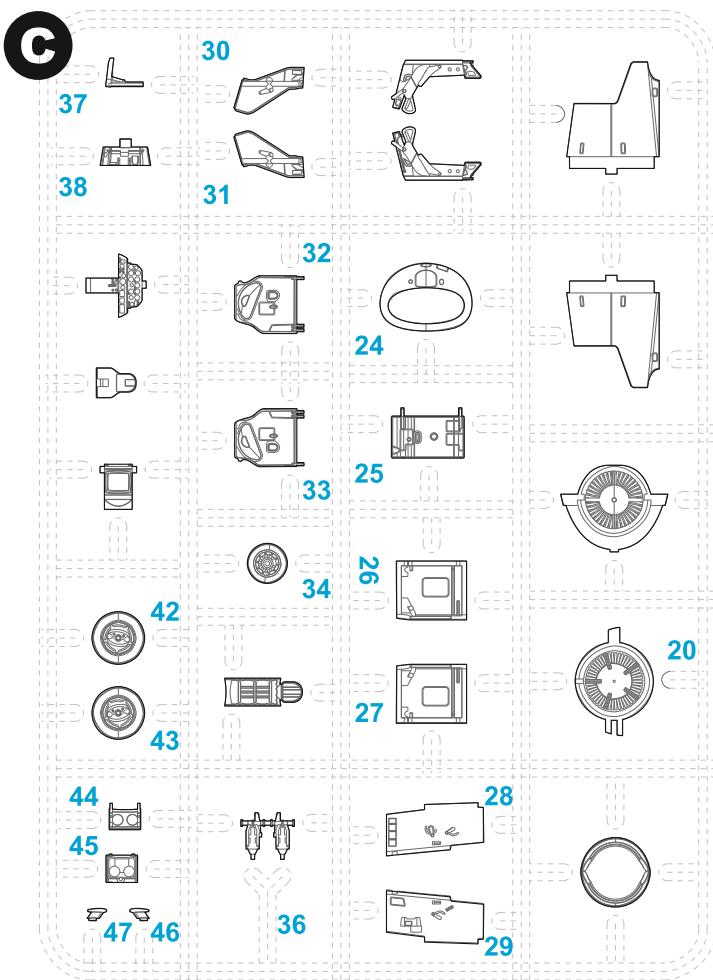
**B**



**(2)**

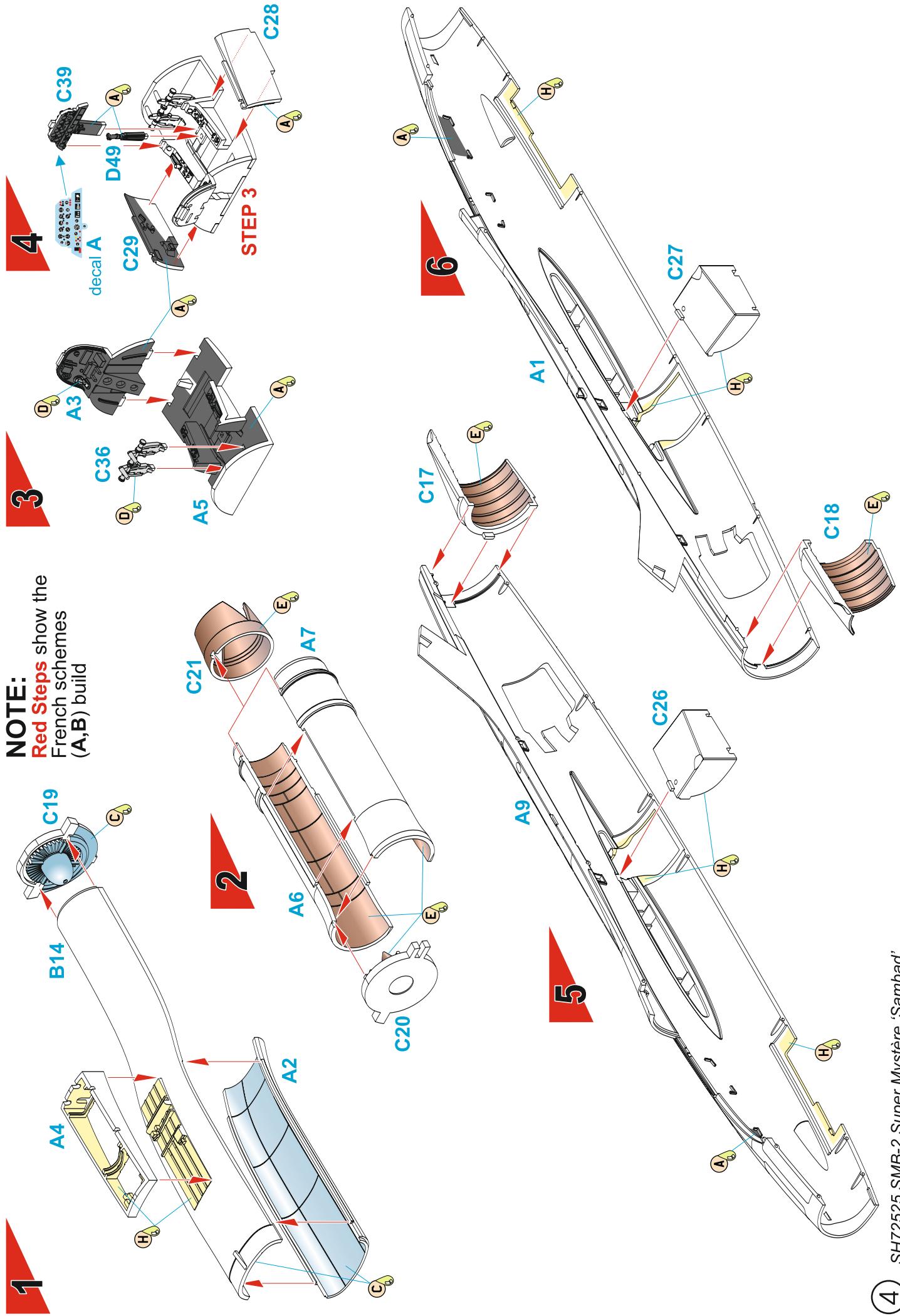
SH72525 SMB-2 Super Mystère 'Sambad'

## PLASTIC PARTS

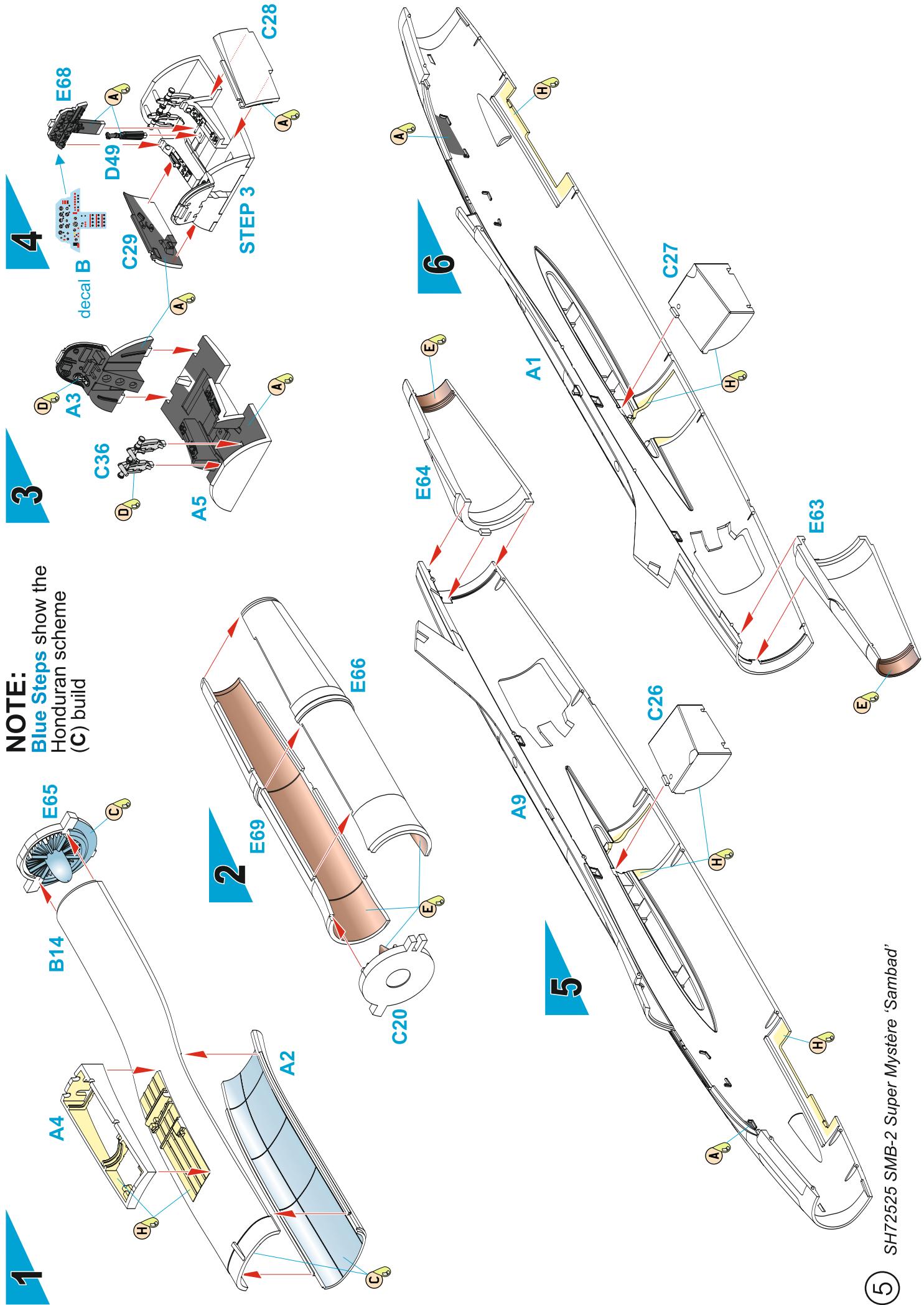


SYMBOLS				
	MOŽNOST VOLBY OPTIONAL NACH BELIEBEN OPTION		POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO INSTANT CYANOACRYLATE GLUE ZYANOAKRYLATKLEBER ADHÉSIF CYANOACRYLAT	
			OHNOUT BEND BIEGEN COURBER	
			ZHOTOVIT NOVĚ SCRATCH BUILD FERTIGSTELLEN ACHEVER	
			ŘEZAT/VRTAT CUT OFF/DRILL ENTFERNEN DETACHER	
			GSI colours code	NATŘÍT COLOUR FARBEN PEINDRE

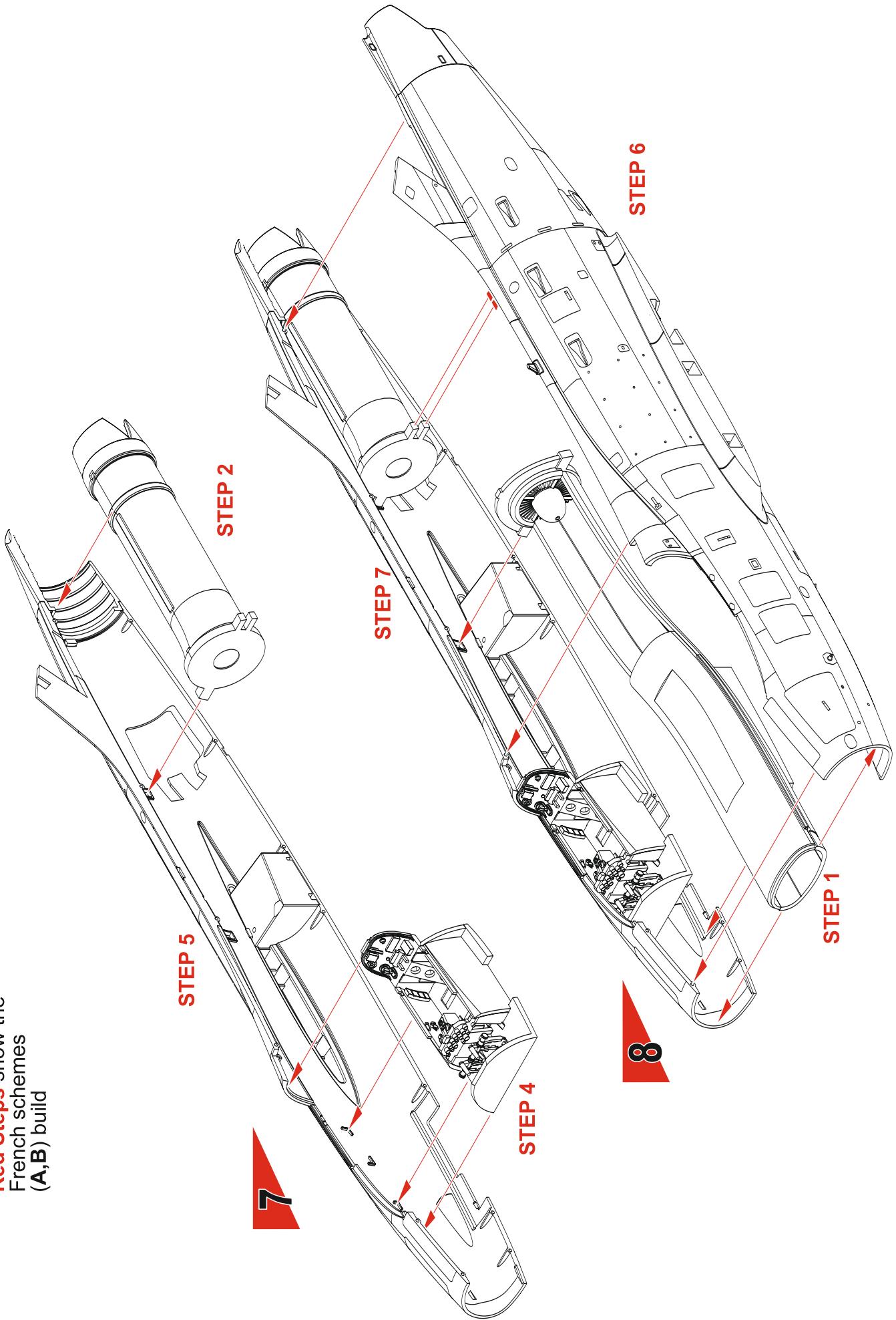
**NOTE:**  
Red Steps show the  
French schemes  
(A,B) build



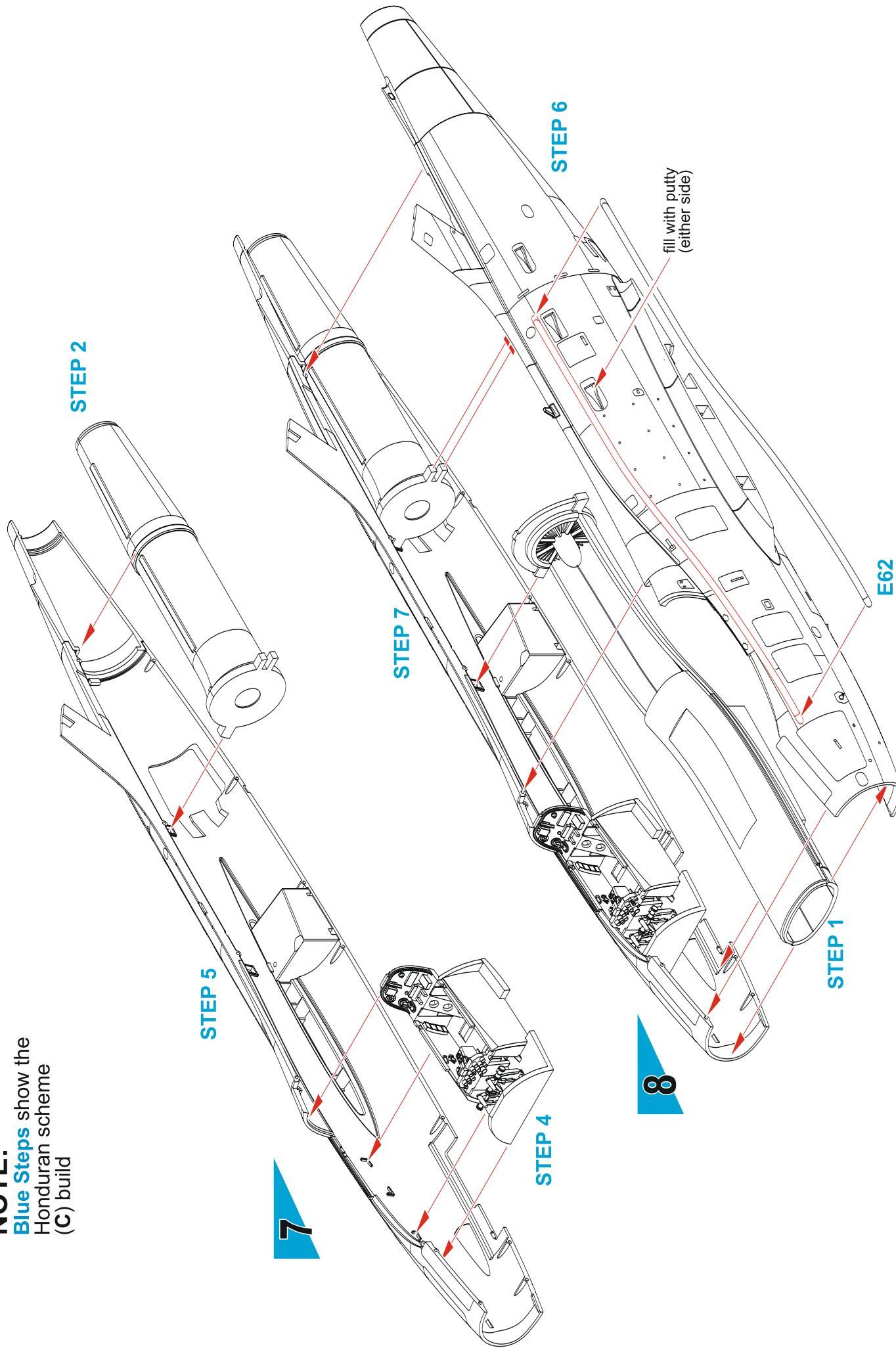
**NOTE:** **Blue Steps** show the Honduran scheme (C) build



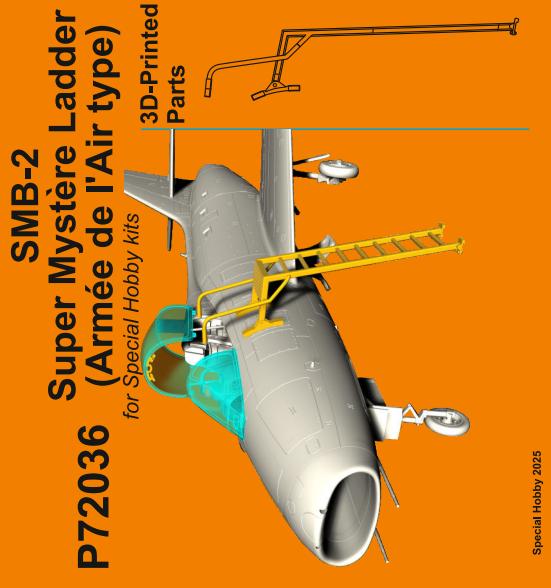
**NOTE:**  
**Red Steps** show the  
French schemes  
(A,B) build



**NOTE:**  
**Blue Steps** show the  
Honduran scheme  
(C) build

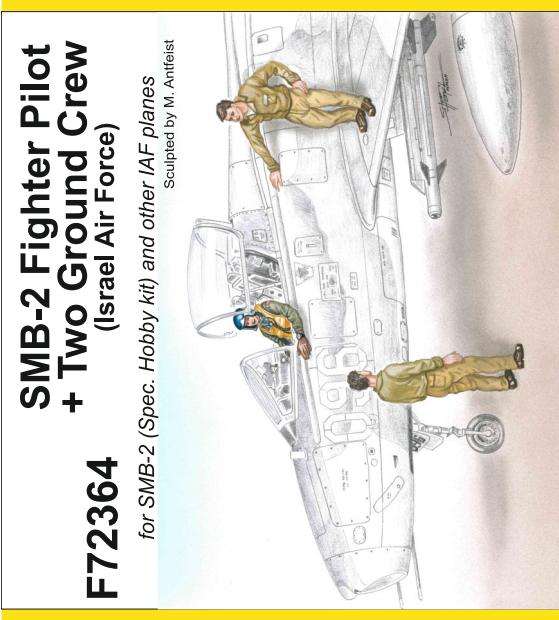
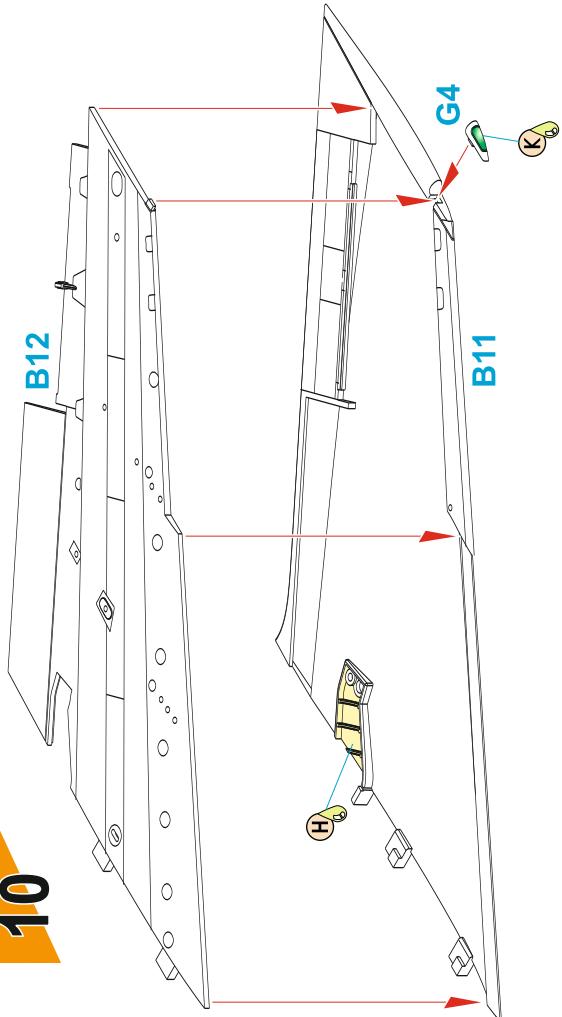


**Special Hobby offer  
for 1/72 SMB-2 kits as well:**



**NOTE:**  
**Orange Steps** are common  
for all schemes.

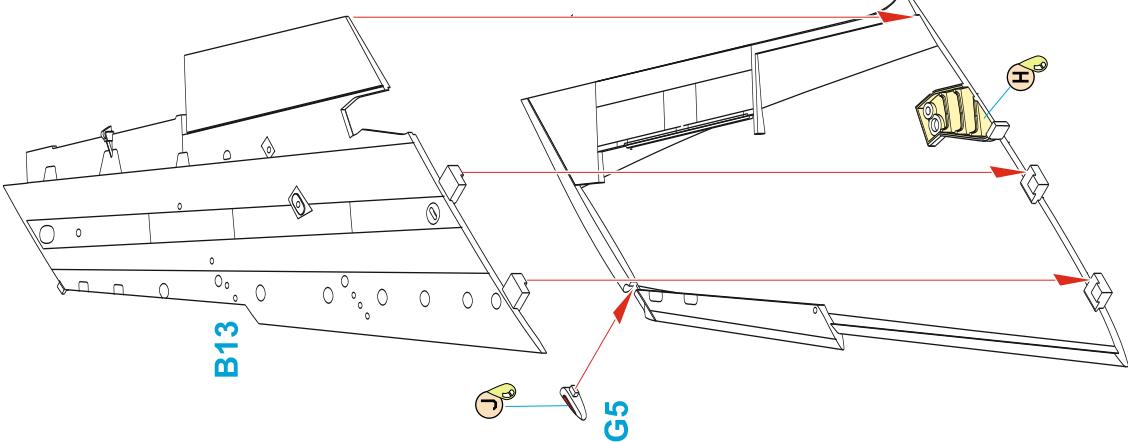
**10**



### Note/Pozn.

The Armée de l'Air used only the ladder offered by the set P72036. The IAF used both types of ladders simultaneously.

Armée de l'Air používala jen žebřík nabízený setem P72036. IAF používalo žebříky obou typů současně.



## NOTE:

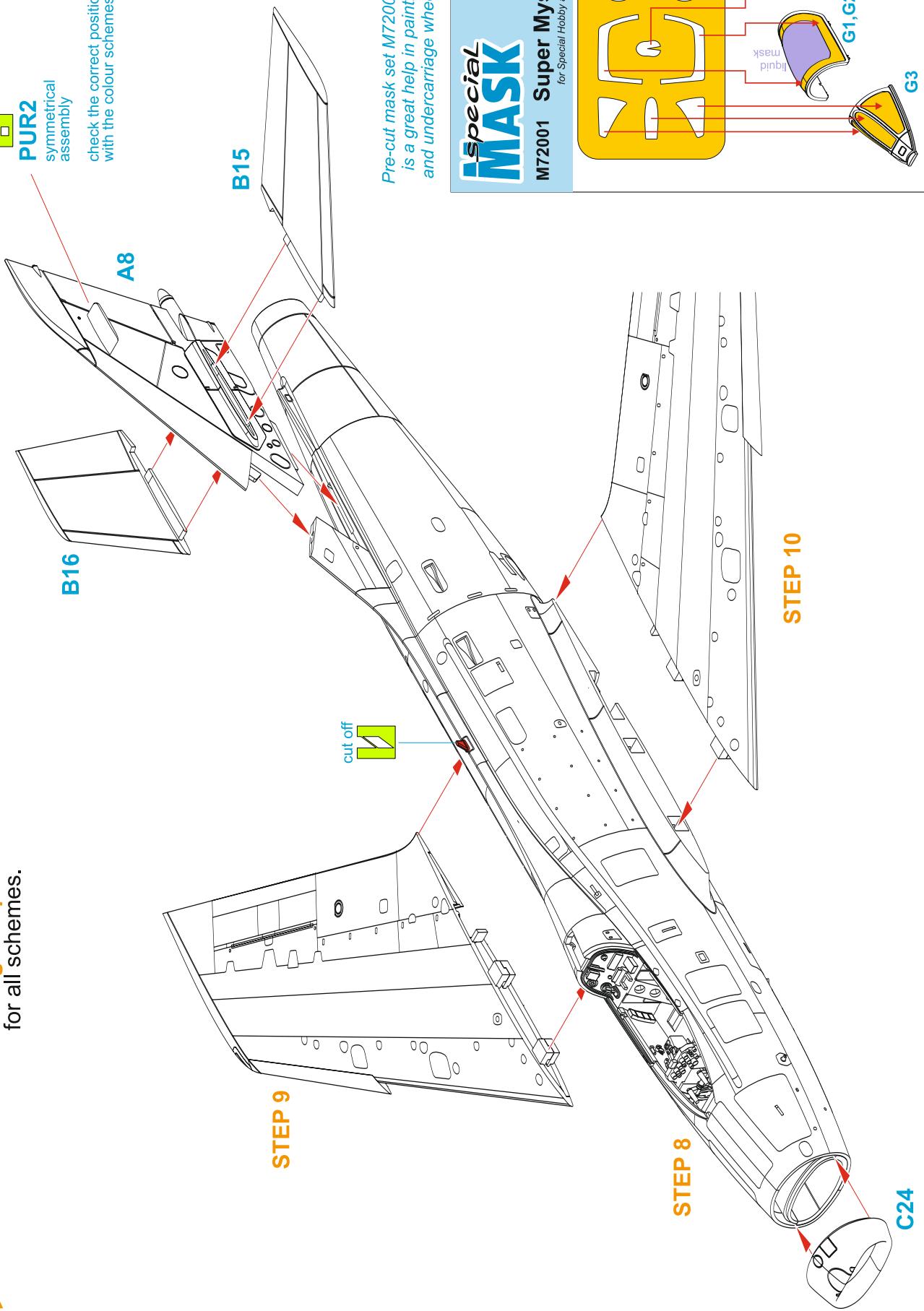
**Orange Steps** are common  
for all schemes.

Scheme C

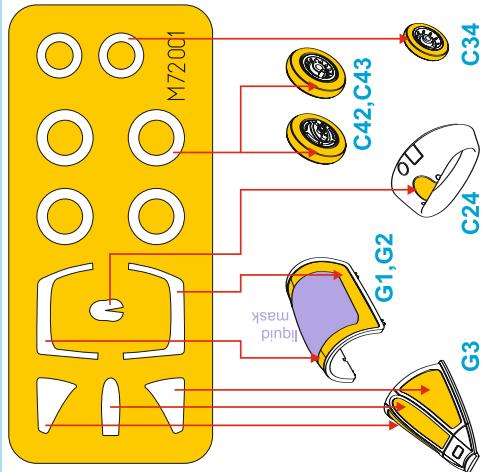


**PUR2**  
symmetrical  
assembly

check the correct position  
with the colour schemes



Pre-cut mask set M72001 (available separately)  
is a great help in painting the canopy frames  
and undercarriage wheel tyres. Get yours, too!



Made in the Czech Republic

www.specialhobby.eu

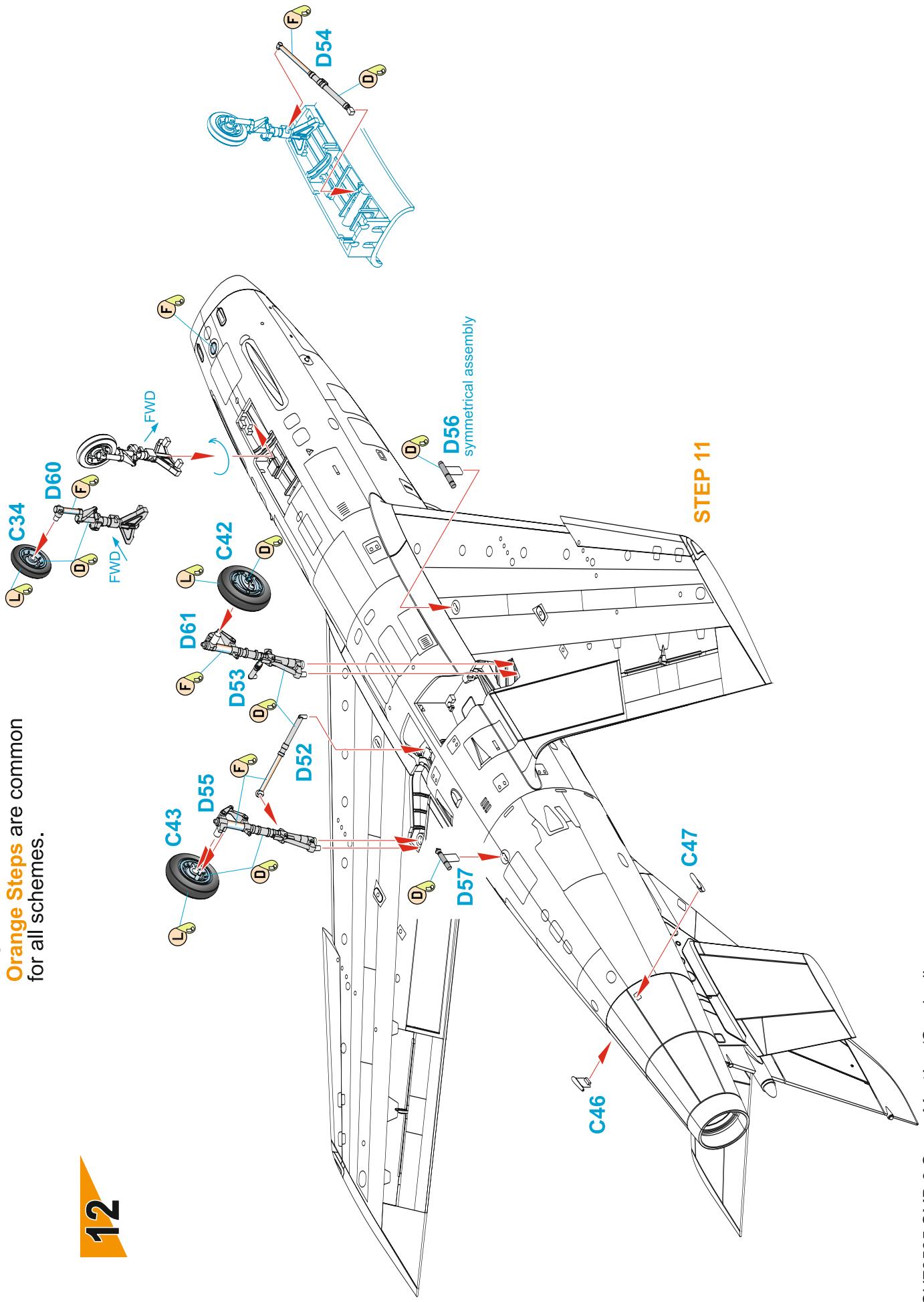
© Special Hobby 2020

SH72525 SMB-2 Super Mystère 'Sambad'

9

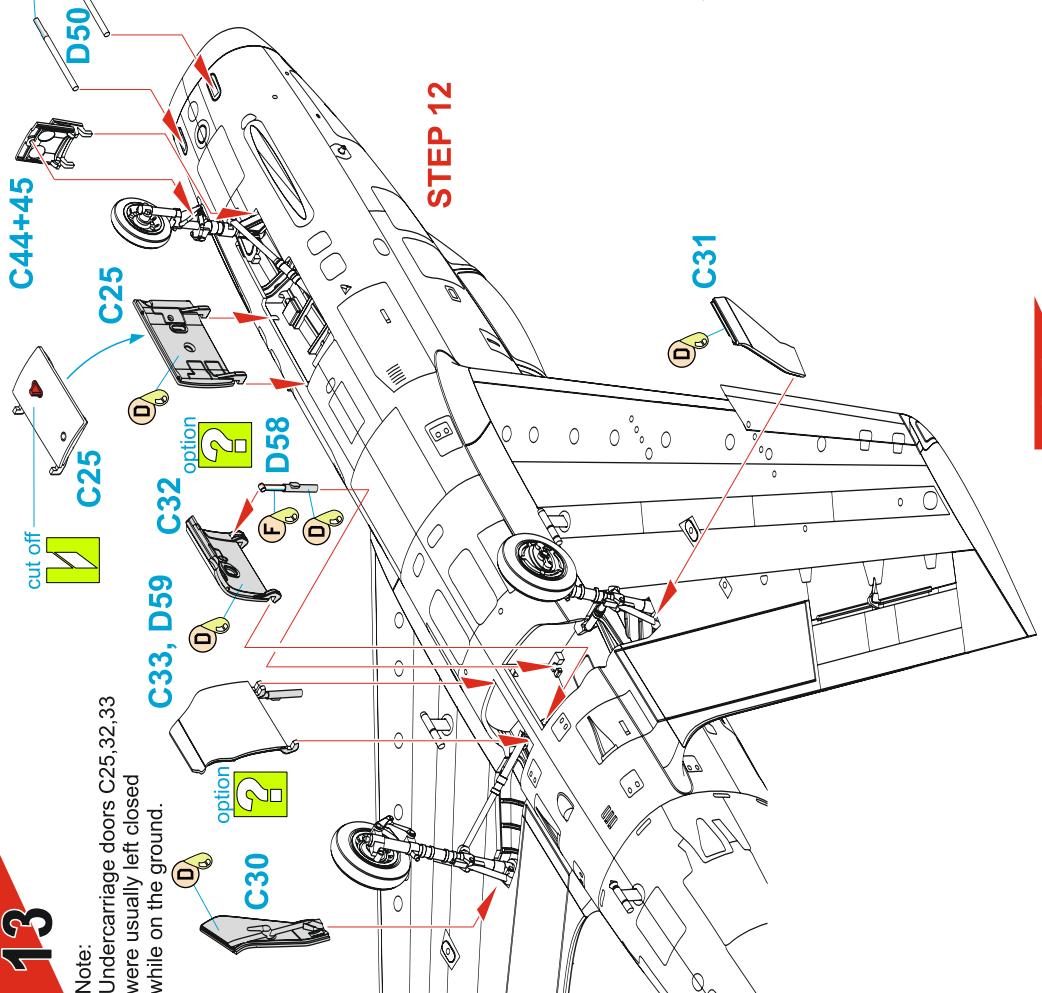
**NOTE:**  
**Orange Steps** are common  
for all schemes.

**12**

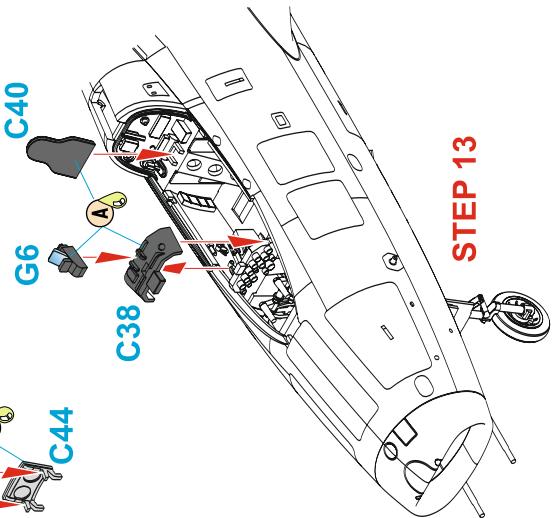
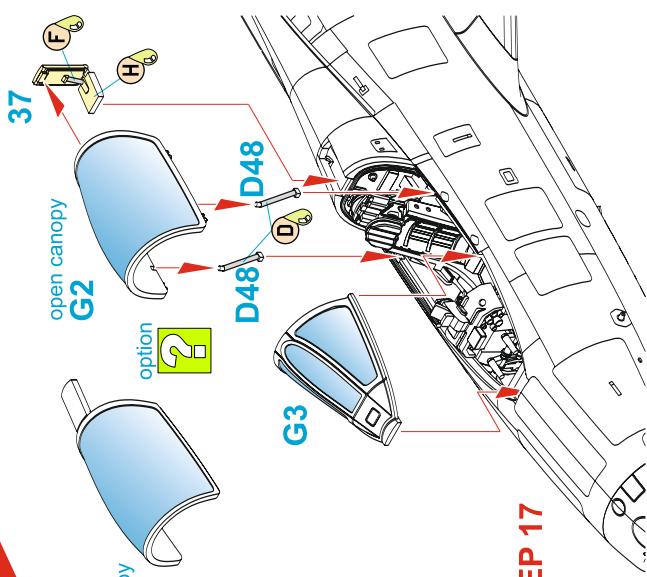
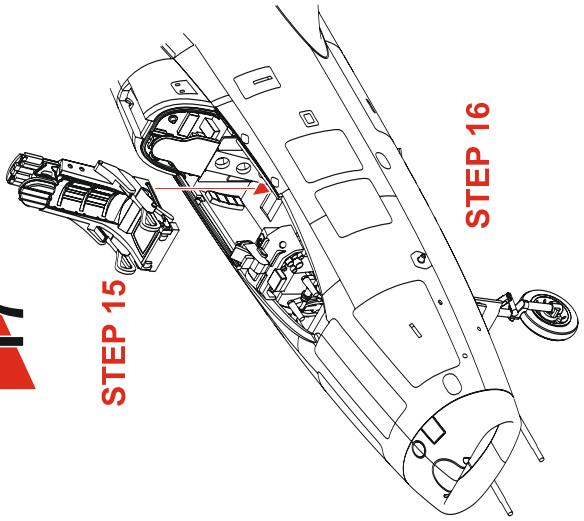
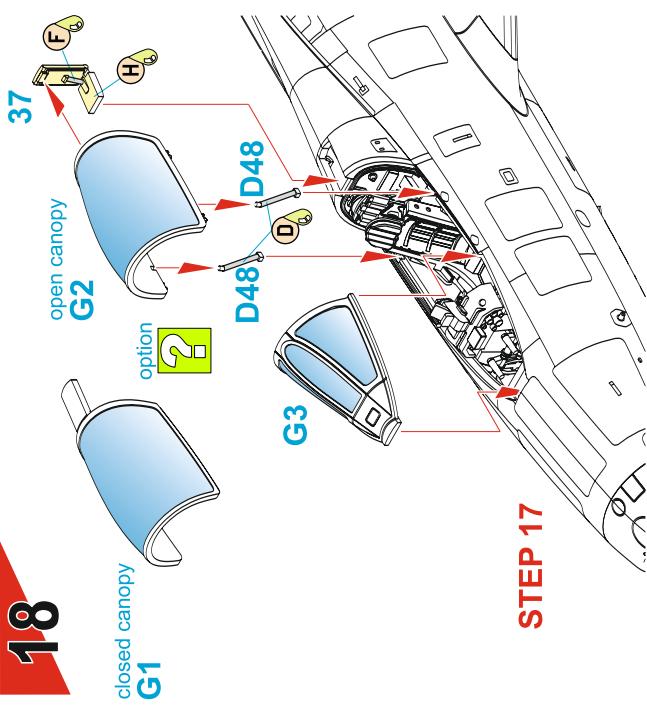


**13**

Note:  
Undercarriage doors C25,32,33  
were usually left closed  
while on the ground.



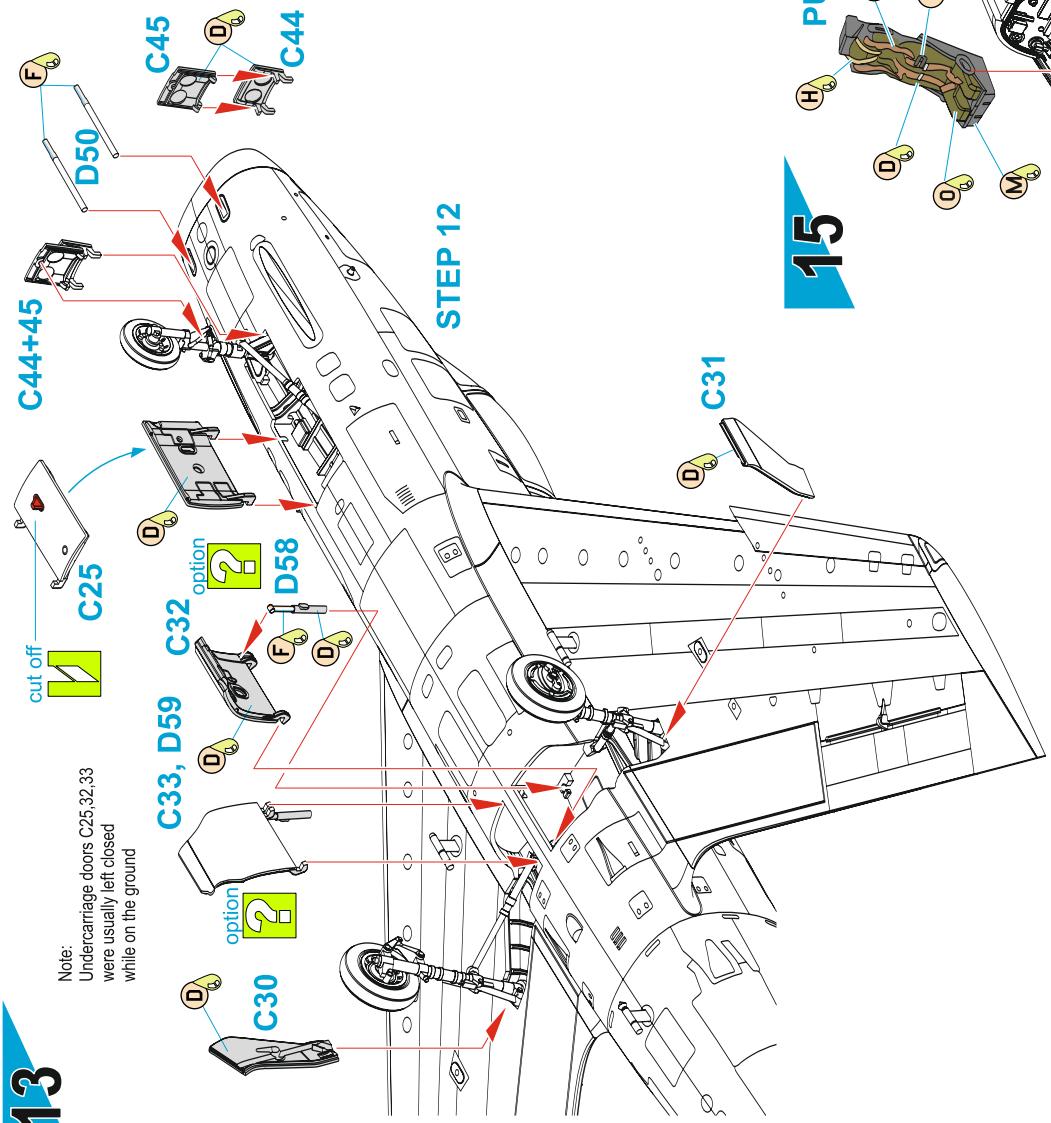
**NOTE:**  
**Red Steps** show the  
French schemes  
(A,B) build

**16****STEP 16****STEP 13****STEP 17****STEP 18****17****STEP 15****STEP 14****STEP 15****18**

13

14

**NOTE:** **Blue Steps** show the Honduran scheme (C) build



15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

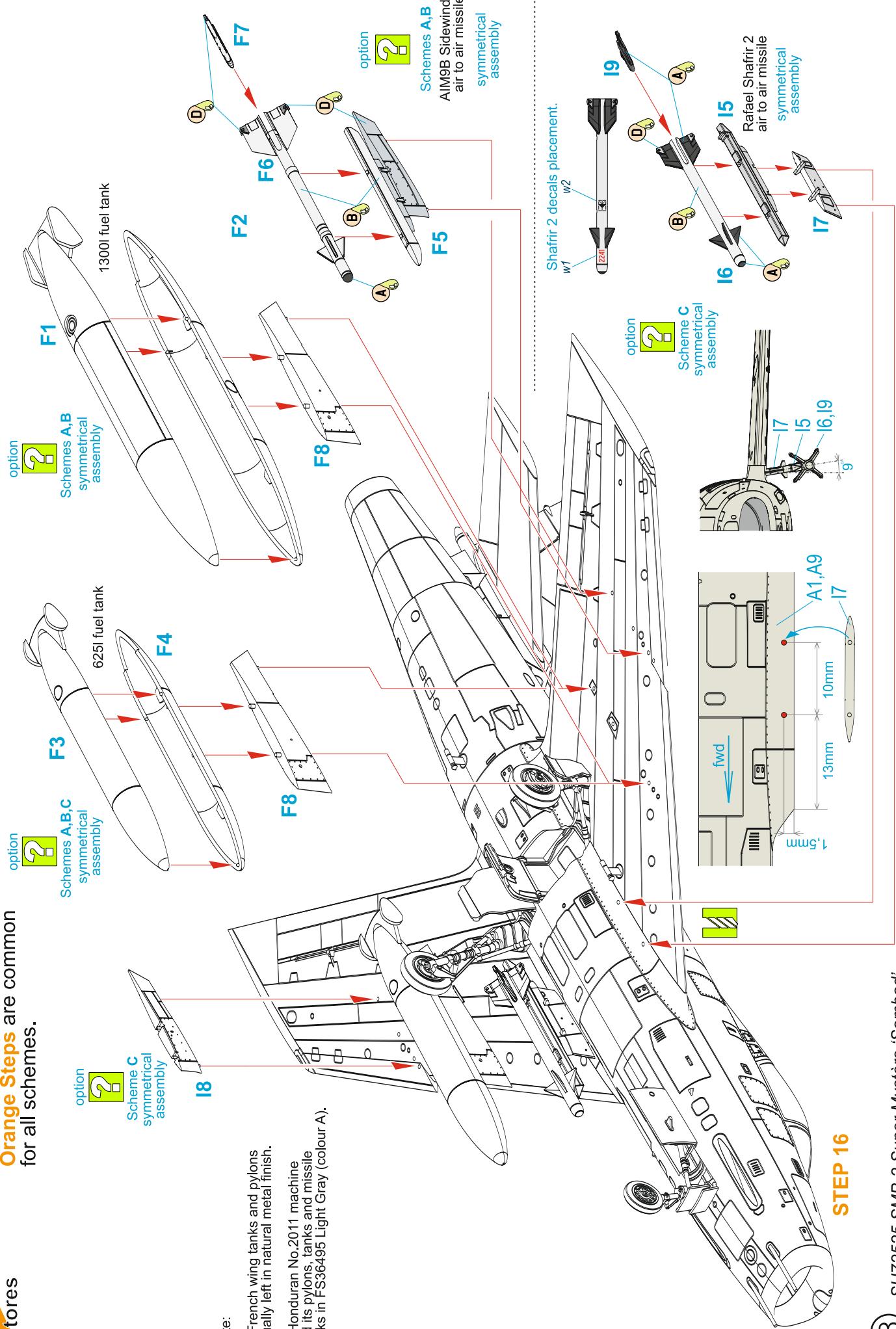
334

335

336

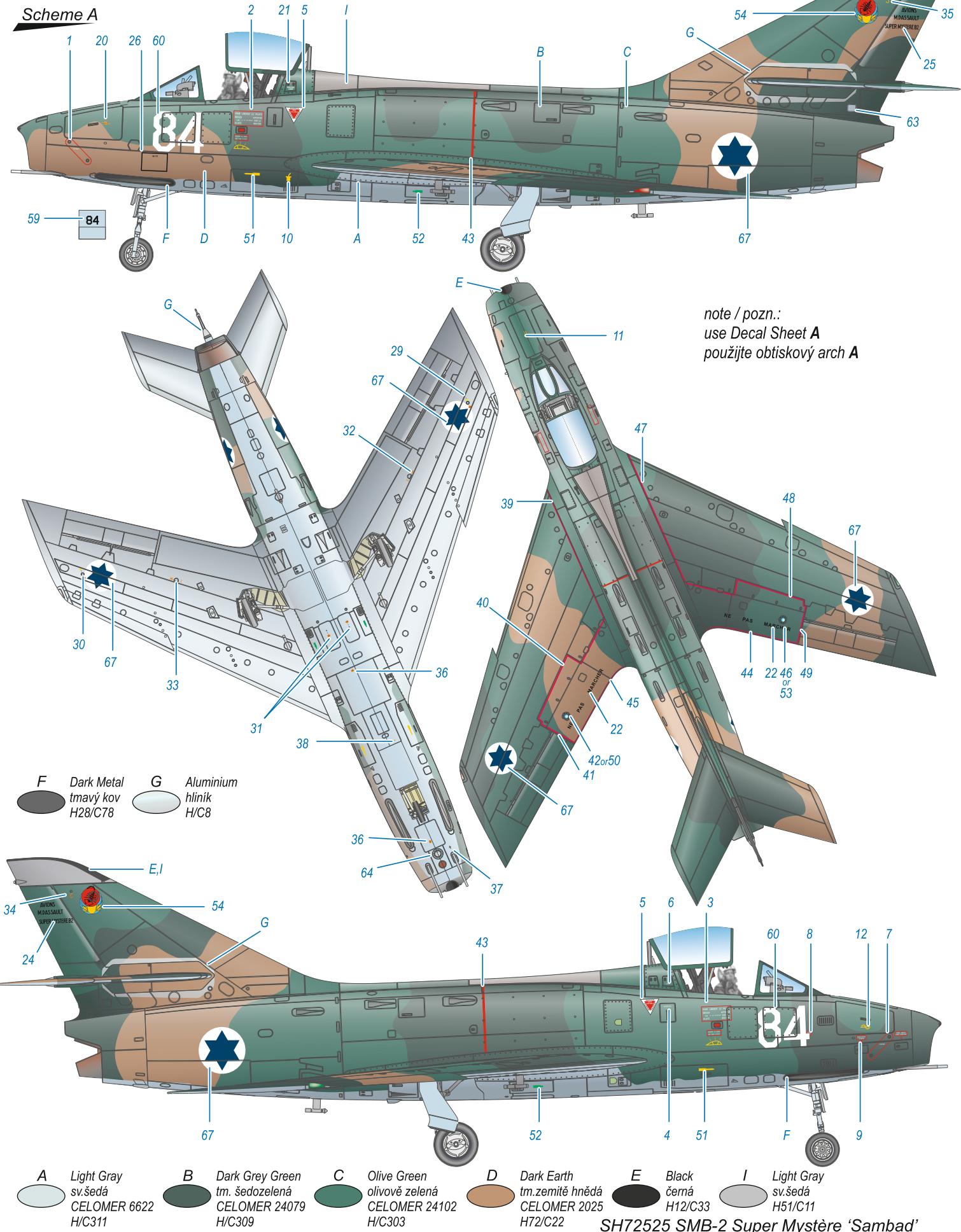
337

**NOTE:**  
**Orange Steps** are common  
for all schemes.



SMB.2 Super Mystère, no.84, No.105 Scorpion (Ha'Akrav) Sqn, Hatzor AFB, Israel Air Force, 1971-72. This is one of six machines purchased from the French military in early 1971 which arrived in their original dark colour camouflage scheme. In November 1972, no 84 and 87 SMB2s were the last two to undergo the conversion to the Sa'ar standard at the IAI facility.

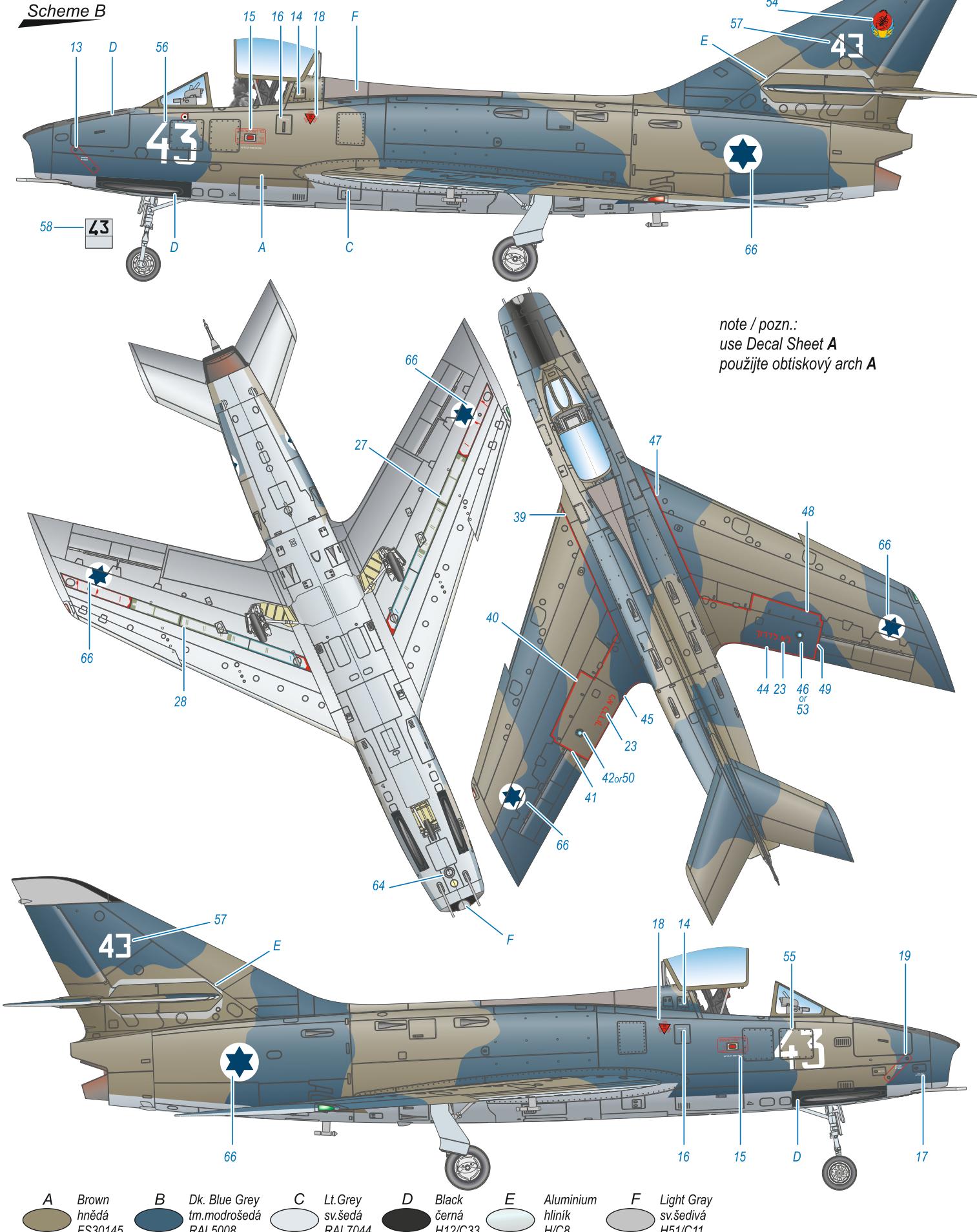
SMB.2 Super Mystère, č.84, No.105 Scorpion (Ha'Akrav) Sqn, Chacor, IAF - izraelské letectvo, 1971-72. Stroj č.84 je jedním z celkem šesti SMB.2, které Izrael dostal ze zásob francouzského letectva. Kamufláž zůstala původní, tvořená tmavšími barvami. V listopadu 1972 byly č.84 a 87 poslední dva SMB.2 odeslané do IAI ke konverzi na standard verze Sa'ar.



SMB.2 Super Mystère, no.43, No.105 Scorpion (Ha'Akrav) Sqn, Hatzor AFB, Israel Air Force, July 1967. Shortly after the Six Day War (5-10 June, 67), airframe no.43 received a single victory marking under its cockpit even though it was not eventually credited with the kill.

SMB.2 Super Mystère, č.43, No.105 Scorpion (Ha'Akrav) Sqn, Chacor, IAF - izraelské letectvo, červen 1967. Jistou dobu po Šestidenní válce (5-10. června 1967) nesl tento stroj symbol jednoho sestřelu, ačkoliv mu ve výsledku nebylo vítězství započítáno.

**Scheme B**



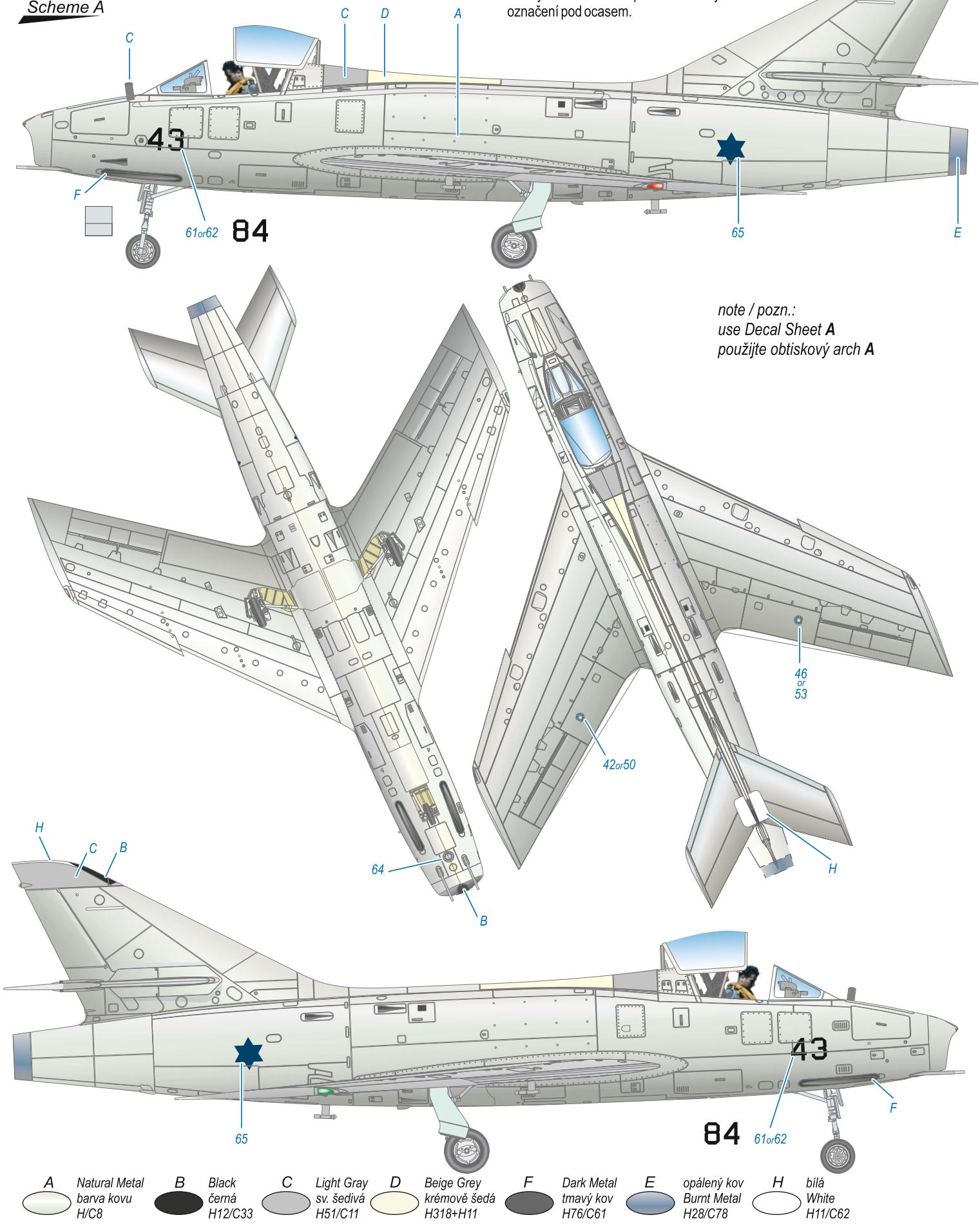
(camo colours A,B,C used to be quite glossy with hard masked demarcation)

**SH72525 SMB-2 Super Mystère 'Sambad'**

IAI Sa'ar, no.43 (and 84), Israel Aircraft Industries Ltd., located at Ben Gurion Int'l Airport, Lod, Israel, 1976. Before being sent to the Honduran military, ex-IAF Sa'ars (a dozen of them in 1976 and four more in '79) had been overhauled, stripped of their paint, fitted with Martin Baker hot seats and also got new avionics systems and fin blade antennae. For the test flights, provisional numbers and national insignia were applied just on the fuselages.

IAI Sa'ar, č.43 (a č.84), Israel Aircraft Industries Ltd., mezinárodní letiště Bena Guriona, Lod, Izrael, 1976. Před odesláním honduraskému letectvu (celkem dvanáct v roce 1976 a čtyři další v r.79) prošly Sa'ary generálkou, byly zbaveny původního zbarvení, dostaly nové vystřelovací sedačky Martin Baker, avionické systémy a antény na SOP. Jediné provizorní označení nesené v průběhu testovacích letů byla černá čísla na přidi a modré výsostné označení pod ocasem.

Scheme A



SH72525 SMB-2 Super Mystère 'Sambad'