

In risposta ad una "Richiesta di Proposte" per un caccia notturno con base su portaerei, numerosi progetti vennero presi in considerazione, fra cui venne adottato quello sottoposto dalla Douglas; nell'Aprile del 1946 ne seguì l'ordinazione di tre prototipi che vennero denominati XF3D-1. Fu richiesta un'antenna radar "piatta" con un raggio d'azione di 124 miglia, con dispositivi anti ghiaccio, cabina di pressurizzazione ed attrezzature di navigazione molto sofisticate per adempire ai requisiti di intercettazione notturna. Il risultato fu un velivolo avente una struttura a forma di bulbo e sedili in entrambi i lati. Il primo prototipo volò nel Marzo 1948, ma il radar definitivo della Westinghouse APQ-35 non venne montato fino al terzo velivolo, che volò nell'Ottobre 1948, e che era dotato di motori J34-WE-22, con una spinta di 3000 libbre. L'insolita caratteristica dell'aereo era il sistema d'espulsione. Infatti, non essendo possibile l'installazione di sedili d'espulsione, fu costruita, attraverso il velivolo una parte scorrevole che permetteva alla truppa, dopo aver fatto ruotare il proprio sedile, di scivolare verso il boccaporto d'uscita che si apriva con la spinta dei piedi ed il peso. Gli squadroni iniziarono a ricevere l'apparecchio come l'F3D-1 con nuovi motori con spinta di 3250 libbre, nel dicembre 1950 ma sebbene lo "Sky Knight" fosse stato ideato e progettato per scopi di trasporto, con ali pieghevoli, non venne mai utilizzato per il mare ma impiegato con successo dalle basi costiere nei conflitti Koreani e Vietnamiti - una distinzione unica. Lo Sky Knight rimase in servizio fino agli anni 1960; parecchi velivoli vennero utilizzati ancora fino al 1983. In totale ne furono costruiti 268.

Como respuesta a la petición de propuestas para un caza nocturno basado en portaaviones, fueron considerados varios diseños, pero fue seleccionada la oferta de Douglas, y se hicieron pedidos para tres prototipos en abril de 1946, los cuales fueron designados XF3D-1. La necesidad de tener que instalar una antena de radar parabólica de grandes dimensiones, para ofrecer un radio de detección de 124 millas, junto con el equipo anti-descongelante, el sistema de presionización de cabina y los sofisticados dispositivos de navegación requeridos para su misión como caza nocturno en todas las condiciones meteorológicas, resultó en un gran fuselaje bulbo con los asientos dispuestos uno al lado del otro. El primer prototipo voló en marzo de 1948, pero el radar definitivo Westinghouse APQ-35 no fue instalado hasta que se finalizó el tercer aparato, el cual voló en octubre de 1948. Este era impulsado por motores J34-WE-22 capaces de 3000 libras de empuje. Una característica nueva del avión era el sistema de escape usado, ya que no era posible la eyeción de asientos. Fue construida una corredera a través del fuselaje, detrás de los asientos, dispuesta hasta una escotilla de salida instalada en la cara inferior del fuselaje, justamente detrás del sitio de la rueda del morro, para que la tripulación pudiese pivotar sus asientos y deslizarse por la rampa con los pies delante. Las escudillas comenzaron a recibir el aparato, designado F3D-1, con los motores actualizados capaces de desarrollar 3250 libras de empuje, en diciembre de 1950, pero aunque el "Sky Knight" había sido concebido y diseñado para ser usado en portaaviones, con alas plegables, nunca prestó servicio en el mar, sino que fue empleado con éxito en las bases litorales de los conflictos de Corea y Vietnam - una distinción única. El Sky Knight permaneció en servicio hasta finales de los años 1960, pero varios aparatos todavía volaban en 1983. Se construyeron 268 aeronaves en total.

In antwoord op een "Verzoek om Voorstellen" voor een nachtjager voor vliegdekschepen werden verschillende ontwerpen in overweging genomen, tenslotte werd het door Douglas ingediende ontwerp gekozen en een bestelling voor drie prototypes geplaatst in april 1946, welke met XF3D-1 aangeduid werden. De behoefte om een grote radar 'schotel' antenne in te bouwen om hem een opspoorbereik van 203km te geven, tesamen met ontzijing, drukkabine en moderne navigatie uitrusting, resulteerde in een groot bolvormig casco met de zitplaatsen naast elkaar. Het eerste prototype vloog in maart 1948, maar de definitieve Westinghouse APQ-35 radar werd pas in de derde machine ingebouwd, welke in oktober 1948 vloog en aangedreven werd door J34-WE-22 motoren met een stuwkracht van 1361kg. Een innovatie op dit vliegtuig was het ontsnappingsstelsysteem omdat het niet mogelijk was schietstoelen te installeren. Achter de zitplaatsen werd in de romp een glijbaan gebouwd naar een luik aan de onderzijde van de romp, iets achter de neusvleuwräume, waarbij de bemanning hun zitplaats moesten ronddraaien en met de voeten naar voren de glijbaan af glijden. De eerste eskaders ontvingen hun toestellen in december 1950 als de F3D-1 met gemoderniserde motoren welke een stuwkracht van 1474 kg ontwikkelden. Maar hoewel de "Sky Knight" voor gebruik op vliegdekschepen bedoeld en ontworpen was, met opklapbare vleugels, heeft hij nooit op zee dienst gedaan maar werd met succes vanaf landbases in de oorlog in Korea en in Vietnam ingezet - een unieke onderscheiding. De Sky Knight bleef tot laat in de jaren 60 in dienst, maar verscheidene toestellen vloog nog steeds in 1983. In totaal werden er 268 gebouwd.

"MATCHBOX" IS THE TRADE MARK OF THE MATCHBOX GROUP OF COMPANIES AND IS THE SUBJECT OF EXTENSIVE TRADE MARK REGISTRATIONS (MARCA REGISTRADA). ©1988 MATCHBOX INTERNATIONAL LTD.

MONTAJE · MONTAGGIO MONTAGE · MONTERING ASSEMBLY

Span	50ft 0in (15.24m)
Length	45ft 5in (13.8m)
Engines	2 x Westinghouse J34-WE-36
Max Speed	481 Knots @ 10000 ft (890 km/h @ 3000 m)
Max altitude	42000 ft (12810 m)
Weight take off	27,681 lb (12,566 kg) with external tanks
Range with external tanks	1338 naut. miles (2,480 km)
Armament	4 x 20mm cannons

PK-134

1-72

In response to a "Request for Proposals" for a carrier based night fighter, several designs were considered, but the Douglas submission was selected and orders were placed for three prototypes in April 1946, these being designated XF3D-1. The necessity of fitting a large radar 'dish' antenna to give a detection range of 124 miles, together with the anti-icing, cabin pressurization and sophisticated navigational equipment required for its role as an all weather night fighter, resulted in a large bulbous airframe with side by side seating. The first prototype flew in March 1948, but the definitive Westinghouse APQ-35 radar was not fitted until the third machine which flew in October 1948, this being powered by J34-WE-22 engines giving 3000 lb of thrust. A novel feature of the aircraft was the escape system used, as installation of ejector seats was not possible. A slide was built through the airframe, behind the seats, to a breakaway hatch on the underside of the fuselage just behind the nose wheel bay, the crew pivoting their seats and sliding down the chute feet first. Squadrons began to receive the aircraft as the F3D-1 with updated engines giving 3250 lb thrust in December 1950 but although the 'Sky Knight' has been intended and designed for carrier use, with folding wings, it never served at sea, being successfully used from shore bases in both the Korean and Vietnamese conflicts a unique distinction. The Sky Knight remained in service until the late 1960's but machines were still flying in 1983.

En réponse à un appel d'offres concernant un chasseur de nuit embarqué, plusieurs propositions furent examinées. Ce fut la soumission de Douglas qui fut choisie et, en 1946, une commande portant sur 3 prototypes fut passée. La désignation de ces prototypes était XF3D-1. Le rôle de chasseur tous-temps de l'appareil nécessitait l'utilisation d'une grande antenne radar parabolique d'une portée de 180 km; à ceci s'ajoutaient les équipements de dégivrage, de pressurisation, de même que des instruments de navigation sophistiqués. Il en résulta une cellule bulbeuse de grande taille, avec des sièges placés côte-à-côte. Le premier prototype vola en Mars 1948, mais le radar définitif, un Westinghouse APQ-35, ne fut monté que sur le troisième prototype qui vola en Octobre 1948, propulsé par des réacteurs J34-WE-22 de 1350 kg de poussée. L'utilisation d'une glissière pour le sauvetage représente une installation inédite, car l'équipement de sièges éjectables était impossible. Cette glissière traversait le corps de l'avion, partant de l'arrière des sièges et donnait sur un panneau ventral, juste après le puits de train avant. L'équipage devait faire pivoter les sièges pour emprunter la glissière, les pieds en avant. En Décembre 1950, les escadres reçurent leurs premiers avions qui étaient en fait des F3D-1 équipés de moteurs modernisés donnant 1460 kg de poussée. Cependant, le Skyknight ne servit jamais en mer bien que conçu et réalisé comme avion embarqué avec voilure repliable. Par contre, il fut employé avec succès à partir de bases terrestres dans les conflits de Corée et du Viet-Nam, fait absolument unique. Le Skyknight resta en service jusqu'à la fin des Années Soixante, mais quelques rares machines volaient encore en 1983. Au total, 268 exemplaires furent construits.

Als Antwort auf eine Forderungsliste für einen trägergestützten Nachtjäger standen verschiedene Entwürfe zur Auswahl, von denen die Vorlage von Douglas akzeptiert und drei Prototypen im April 1946 bestellt wurden, die als XF 3 D-1 bezeichnet waren. Für seine Aufgaben als Allwetter-Nachtjäger mußte eine große Radarantenne mit einem Überwachungsbereich von 200 km, dazu eine Enteisungsanlage, Druckkabine und ein hochwertiges Navigationssystem vorhanden sein, woraus ein großer, bulliger Rumpf mit nebeneinanderliegenden Sitzen resultierte. Der erste Prototyp flog in März 1948, aber erst bei der dritten Maschine, die ihren Erstflug im Oktober 1948 hatte, wurde die für die Serienfertigung bestimmte Westinghouse APQ-35 Radareinrichtung eingebaut. Das Flugzeug war mit zwei J 34-WE-22-Motoren ausgerüstet, deren Schubkraft je 1360 kg betrug. Eine komplette Neuheit bei der Maschine war das Rettungssystem für die Besatzung bei Notfällen. Der Einbau von Schleudersitzen war nicht möglich. Deshalb statete man den Rumpf hinter den Sitzen mit einer Gleitvorrichtung aus, die an einer Klappe am Rumpfboden hinter dem Bugradkasten mündete. Die Piloten konnten ihre Sitze umdrehen und zum Fallschirmsprung mit den Füßen voren aus der Maschine rutschen. Im Dezember 1950 wurden die jetzt F3D-1 genannten Flugzeuge an die ersten Staffeln geliefert. Sie hatten bessere Motoren mit je 1472 kg Schubkraft bekommen. Obwohl der "Skyknight" für Trägerinsatz entworfen und gebaut worden war, z.B. mit Kappflächen, kam er nie auf See zum Einsatz, nahm aber mit Erfolg von küstennahen Flugplätzen aus beim Korea- und Vietnamkrieg teil, eine wohl einmalige Verwendungsart. "Skyknights" standen bis in die späten 60er Jahre im Dienst, aber einige Maschinen flogen noch bis 1983. Insgesamt wurden 268 Stück gebaut.

MATCHBOX®

F3D-2 SKYKNIGHT

Paint required parts before assembly. Assemble parts in sequence shown. Black numbers in circle indicate part number. Black numbers in star indicate completed section. Before joining fuselage halves, clear holes 'H' (When shown).

Peindre les pièces nécessaires avant le montage. Monter les pièces dans l'ordre indiqué. Les numéros noirs encadrés indiquent la pièce numérotée. Les numéros noirs dans une étoile indiquent la section terminée. Avant de joindre les deux moitiés du fuselage, dégager les trous 'H' (lorsqu'ils sont indiqués).

Benötigte Teile vor Zusammenbau anmalen. Teile der Reihe nach wie gezeigt zusammenbauen. Schwarze Zahlen im Kreis geben den nummerierten Teil an. Schwarze Zahlen im Stern geben den fertigen Abschnitt an. Vor Zusammensetzung der Rumpfhälften, Löcher 'H' freimachen (wenn gezeigt).

Pitturare i pezzi necessari prima del montaggio. Montate i pezzi nell'ordine indicato. I numeri neri nel cerchio indicano la parte numerata. I numeri neri in una stella indicano la sezione finita. Prima di congiungere le due metà della fusoliera, sbloccate i fori 'H' (quando sono indicati).

Las piezas necesitan pintura antes de su montaje. Móntense las piezas según la secuencia indicada. Los números negros en un círculo indican el número de pieza. Los números negros en una estrella indican la sección completa. Antes de unir las dos mitades del fuselaje, límpiense los orificios 'H' (cuando se marquen).

Schilder vereiste onderdelen vóór montage. Monteer onderdelen in volgorde. Zwarte nummers in cirkel geven het nummer van het onderdeel aan. Zwarte nummers in ster geven voltooide sectie aan. Vóór het samenvoegen van de romphelften de gaten gemerkt 'H' (indien getoond) vrijmaken.

下図の部分は組立て前に色を塗り、黒字の数字に従って、まず小さな部品を組み立て、さらに黒印の白めき数字に従って全体を組み立てる。2つの半分の胴体を付け合わせる前に、穴「H」が汚れている時はきれいにする。

LEMMI PARTI FUSOLIERA
COLLER ENSEMBLE LES PIÈCES
TEILE ZUSAMMENLEBEN
ATTACCARE I PEZZI CON ADESIVO
UNIR LAS PIEZAS CON ADHESIVO
BEVESTIG DE DELEN AAN ELKAAR
部品を接着する

PIÈCE ALTERNATIF FOURNIE
WAHLWEISE MIT ANDEREM TEIL
PEZZO ALTERNATIVO
PIEZA ALTERNATIVA PROVISTA
ALTERNATIEF ONDERDEEL AANWEZIG
とちがいを提供する部品がある

APPLY WATERSLIDE TRANSFER
APPLIQUER LE DECALQUIE APRÈS L'AVOIR TREMPÉ DANS DE L'EAU
WASSERLIEKSTRIJKSEL ABRINGEN
APPLICARE LA DECALCOMANIA DOPO AVERLA IMMERSA NELL'ACQUA
APLICAR CALCOMANIA DESPUES DE SUMERGIRLO EN AGUA
BRENG DE WATERSLIJ-OPDRUKKEN AAN
ウォーターズライド・トランスファー（アカール）を使う

WITHOUT STAND, ADD NOSE WEIGHT
S'IL N'Y A PAS DE SUPPORT, IL FAUT AJOUTER LE NEZ
OHNE STAND, FLUGZEICHENZEL BESCHWEREN
SE NON VI È UN SUPPORTO OCCORRE APPESANTIRE IL NASO
DE NO IR SOBRE UN SOPORTE EXHIBIDOR, DEBE ANADIRSE PESO AL MORRO
ZONDER STATIEF, BRENG NEUSGEWICHT AAN
スタンドを使用しない時は機首に重りをつける

1

22-23-30

2

11-12 [x2]

3

48-43
8 [48.43] 49-42 3 [49.42]

4

44-46 45-47

5

27-38-41

6

39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49

7

52-50-51-13

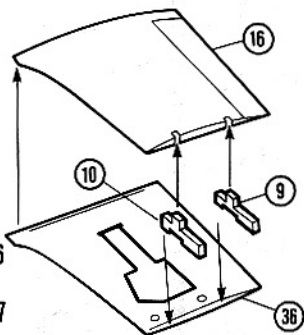
8

31-29

9

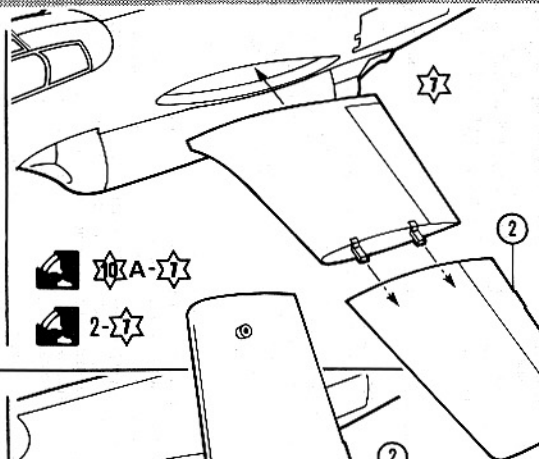
19-26 19-24

10 A



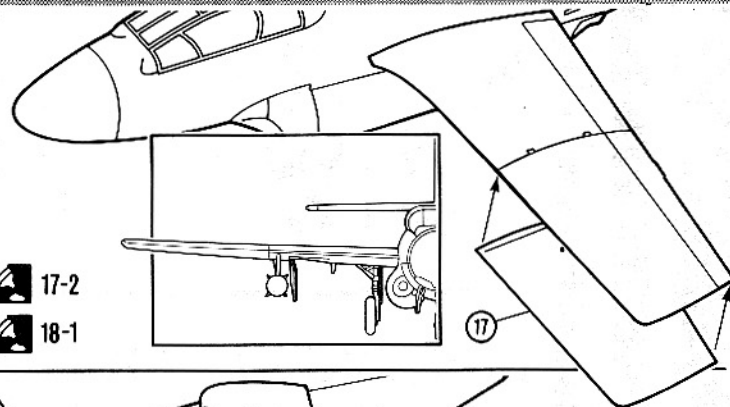
9.10-16-36

9.10-15-37



10 A 7

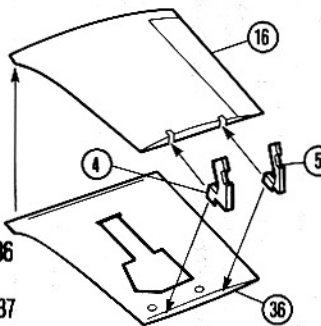
2 7



17-2

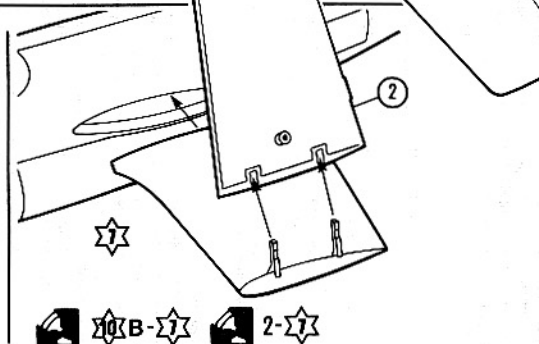
18-1

10 B



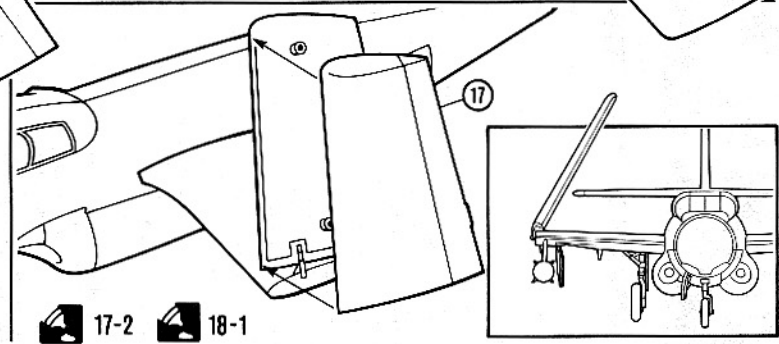
4.5-16-36

4.5-15-37



10 B 7

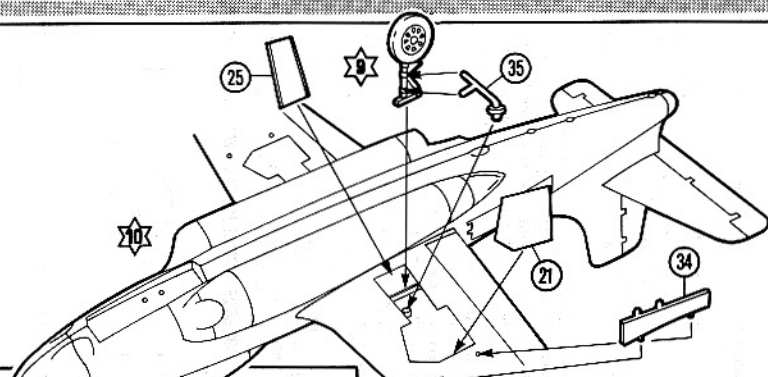
2 7



17-2

18-1

11



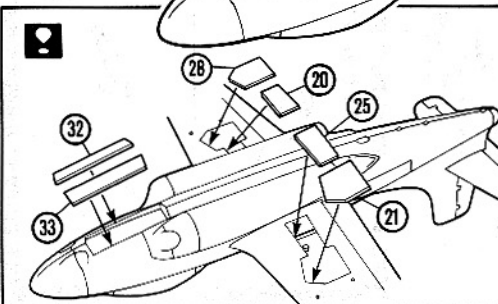
25.21.34 10

35 10 10

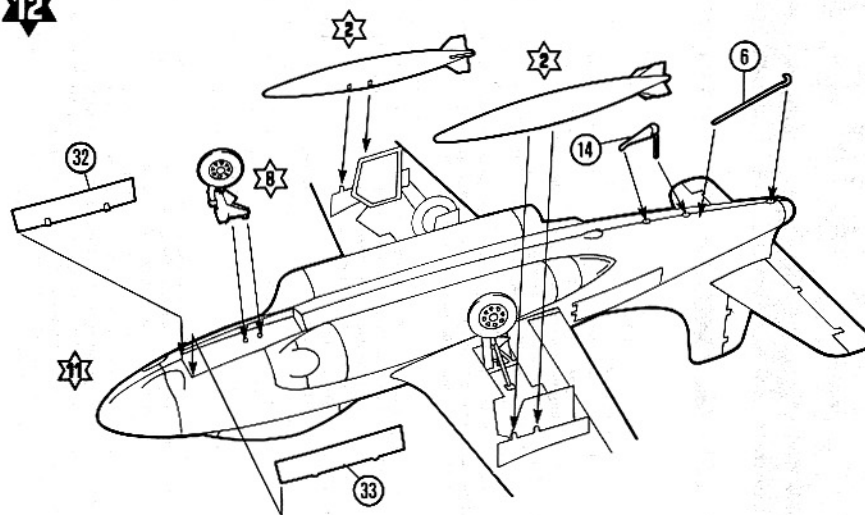
20.28.34 10

35 [19.24] 10

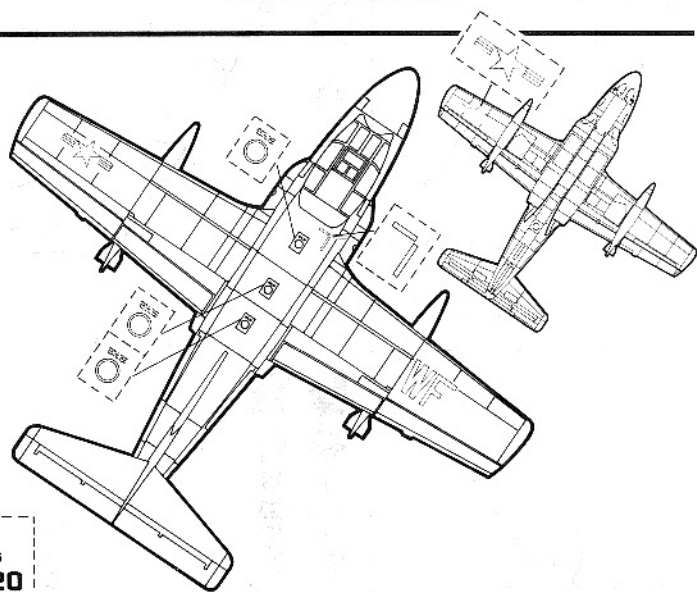
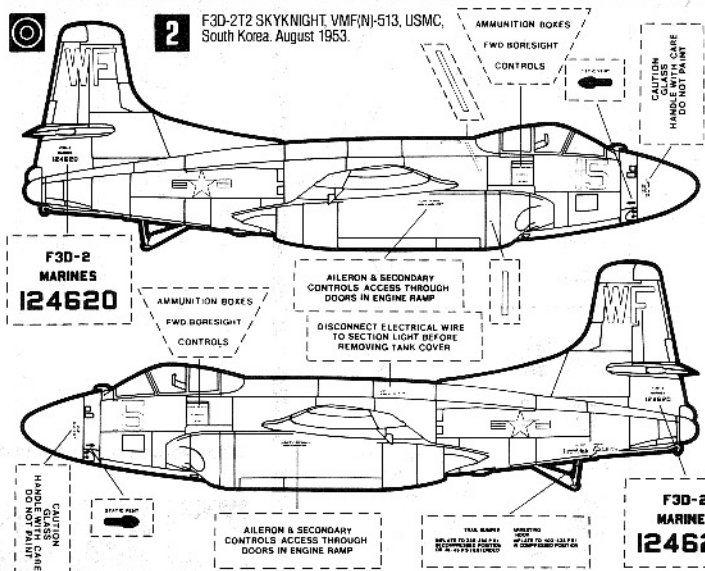
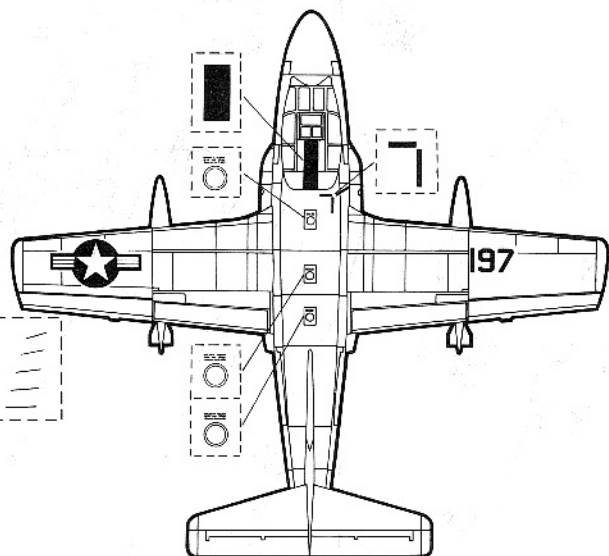
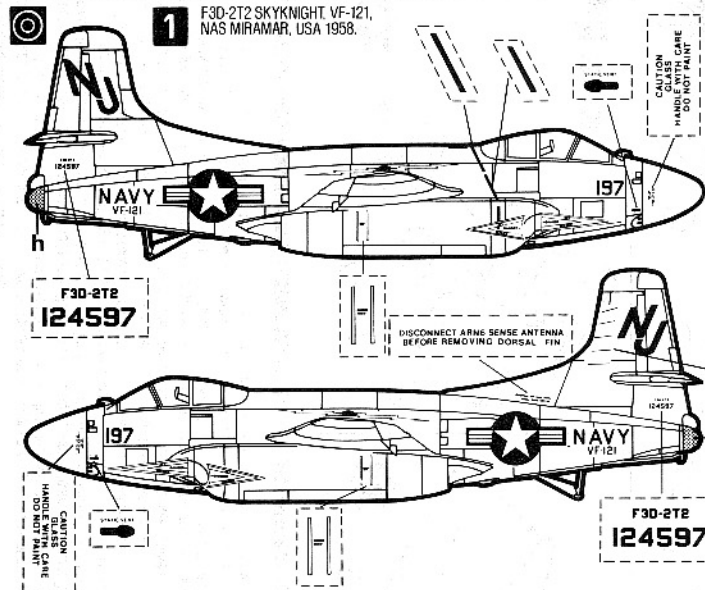
20.25.21.28.32.33 10



12



8 2 6.14.32.33 10



ENGLISH
PAINT INSTRUCTIONS
The code letters (a, b, c, etc.) shown on the Colour Plan indicates the correct paint colour.

- ▲ Matt finish
- ◆ Semi-gloss finish
- Gloss finish
- Metallic finish

FRANCAIS
MODE D'EMPLOI
Les lettres a, b, c, etc. figurant sur le Plan des Couleurs indiquent la couleur exacte de la peinture.

- ▲ Fini mat
- ◆ Fini semi-brillant
- Fini brillant
- Fini métallique

DEUTSCH
ANLEITUNGEN ZUR WAHL DER FARBE
Die auf dem Farbplan gezeigten Schlüsselbuchstaben (a, b, c, usw.) weisen auf die korrekten Malfarben hin.

- ▲ Matt
- ◆ Halbglanz
- Glanz
- Metallisch

ITALIANO
ISTRUZIONI PER LA VERNICIATURA
Le lettere a, b, c, ecc. che figurano sul Piano dei Colori indicano il colore esatto della vernice.

- ▲ Finitura opaca
- ◆ Finitura semibrillante
- Finitura brillante
- Finitura metallica

ESPAÑOL
ISTRUCCIONES SOBRE LA PINTURA
Las letras de código que aparecen en el Plano de Colores (a, b, c, etc.), indican el color de pintura correcto.

- ▲ Acabado Mate
- ◆ Acabado Semibrillo
- Acabado Brillante
- Acabado Metálico

NEDERLANDS
SCHILDERINSTRUCTIES
De codeletters (a, b, c, enz.) op het kleurenplan geven de juiste verfkleuren aan.

- ▲ Mat finish
- ◆ Halfglans finish
- Glans finish
- Metaal finish

日本語
塗布方法
カラーの図に示されたa, b, cなどの文字は、正しい塗料色を意味します。

- ▲ 艶消仕上
- ◆ 半光沢仕上
- 光沢仕上
- 金属光沢仕上

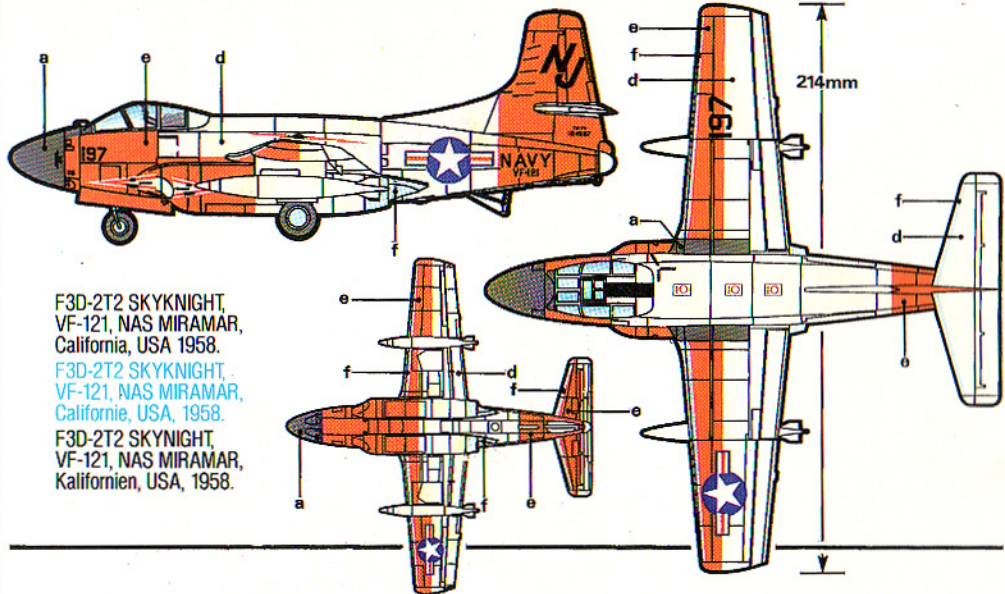
▲ a	BLACK	NOIR	SCHWARZ	NERO	NEGRO	ZWART	ブラック
◆ b	DARK GREY	GRIS FONCE	DUNKELGRAU	GRIGIO SCURO	GRIS OSCURO	DONKERGRUJS	シー・グレイ
■ c	BLACK	NOIR	SCHWARZ	NERO	NEGRO	ZWART	ブラック
■ d	WHITE	BLANC	WEISS	BIANCO	BLANCO	WIT	ホワイト
■ e	INTERNATIONAL ORANGE FS.12197	ORANGE	ORANGE	ARANCIONE	NARANJA	ORANJE	オレンジ
▲ f	SILVER	ARGENT	SILBER	ARGENTO	PLATA	ZILVER	シルバー
● g	SILVER	ARGENT	SILBER	ARGENTO	PLATA	ZILVER	シルバー
▲ h	WHITE	BLANC	WEISS	BIANCO	BLANCO	WIT	ホワイト

MATCHBOX®

**DOUGLAS
F3D-2
SKYKNIGHT**



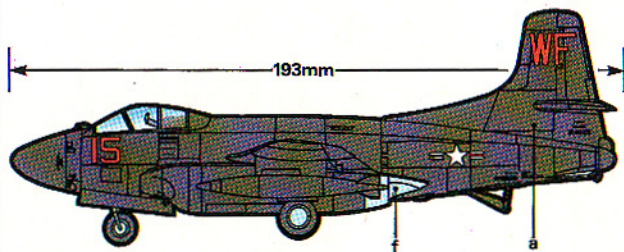
0 35995 42299 5



F3D-2T2 SKYKNIGHT,
VF-121, NAS MIRAMAR,
California, USA 1958.

F3D-2T2 SKYKNIGHT,
VF-121, NAS MIRAMAR,
Californie, USA, 1958.

F3D-2T2 SKYKNIGHT,
VF-121, NAS MIRAMAR,
Kalifornien, USA, 1958.



F3D-2T2 SKYKNIGHT, VMF(N)-513, USMC,
K6 Airfield PYONG TAEK, South Korea.
August 1953.

F3D-2 SKYKNIGHT, VMF(N)-513, USMC,
Aérodrome K6, PYONG TAEK, Corée du
Sud, Août 1953.

F3D-2 SKYKNIGHT, VMF(N)-513 USMC,
Flugfeld K6 PYONG TAEK, Südkorea.
August 1953.

