

**MONTAJE · MONTAGGIO  
MONTAGE · MONTERING  
ASSEMBLY**

Span — 39'2" (11.94m)  
Length — 36'9" (11.20m)  
Engine — Wright built J65-W-16A  
Sapphire, Thrust 7700  
lbs (3492 kg)  
Max. Speed — 680 mph at sea level  
(1.088 km/h)  
Range — 1485 miles (2.376 km)  
Armament — 4 x 20mm cannons  
Underwing store  
includes ASM-N-7  
Bullpup and  
Sidewinder missiles

**PK-652**

**1-48**



**MATCHBOX®**

**NORTH  
AMERICAN FJ-4B FURY**

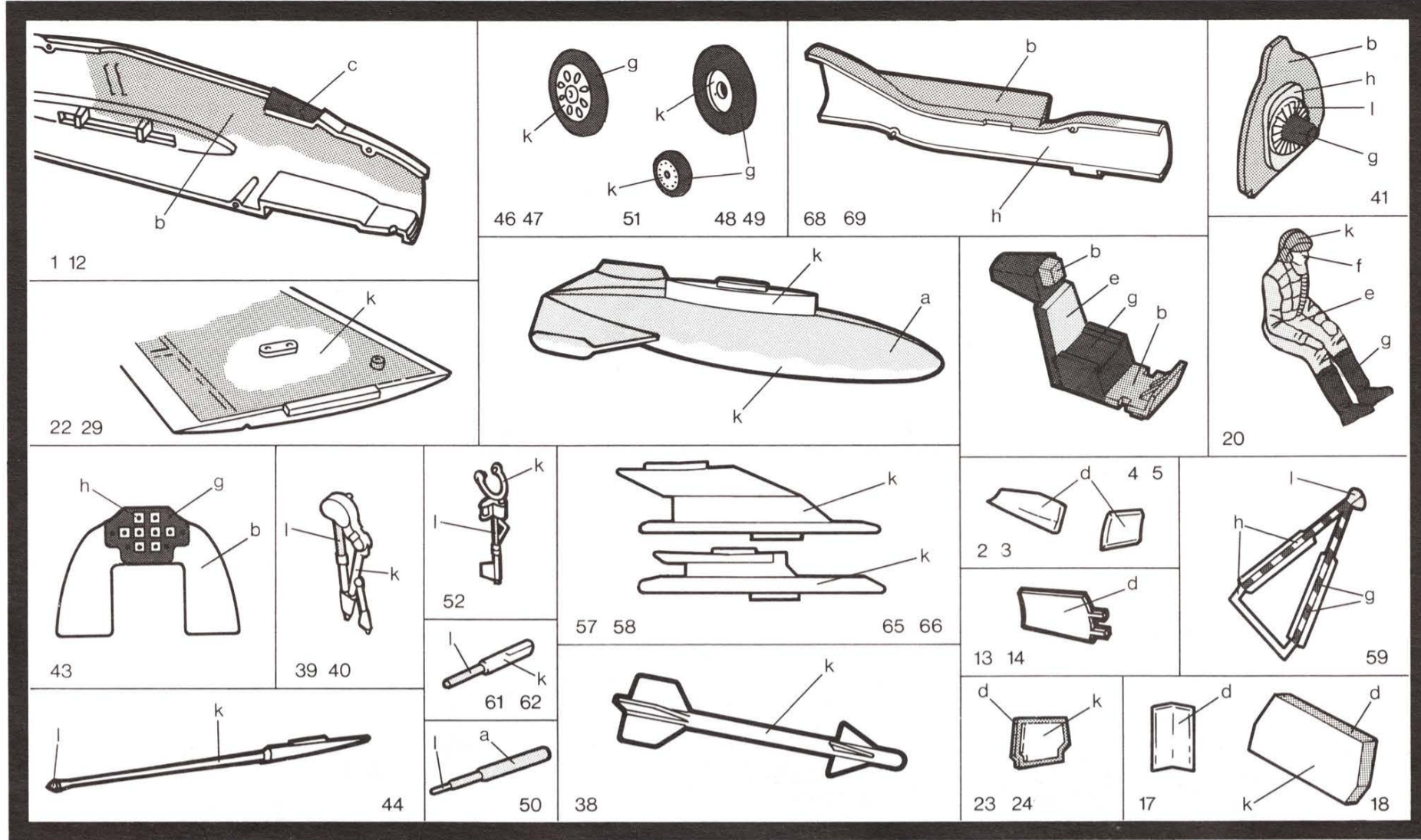
In 1943/4 North American Aviation studied several schemes using 'Mustang' (P51) wings, a tubby fuselage with a turbo jet in the middle and an air duct from nose to tail. Orders were placed by the USAAF, but these were delayed for a year whilst swept back wings and tail were incorporated, the resultant aircraft being the very successful F86 'Sabre'. The US Navy accepted the original design as the FJ-1 'Fury', because they were concerned that the faster swept wing design would not be suitable for carrier use. 100 machines were ordered but the order was later cut to only 30, which served quite satisfactorily until May 1949 when they were transferred to the reserves. In 1948, the Navy decided to fit an arrester hook to an F86E and the result was the manufacture of two prototypes as FJ-2 with 2358,67 kg thrust J47-GE-13 engines. Early in the life of this sabre based Fury, the decision was taken to produce a variant using the American version of the Armstrong Siddeley Sapphire the Wright J65, this machine being designated FJ-3, the first production aircraft flying on December 11th 1953. A total of 538 FJ-3's being manufactured. The FJ-4 was in fact a complete structural re-design although the designation seems to indicate only modifications. The new aircraft having a larger thinner wing, 50% more fuel capacity and a completely different appearance. The first FJ-4 flew on October 28th 1954 and production machines were available in February 1955 fitted with the W-16A engine giving 3492,65 kg thrust. Final variant the FJ-4B increased the underwing pylons to six and was the first aircraft to operate with ASM-N-7 bullpup stand off missiles. A total of 222 FJ-4R were delivered.

En 1943-44, la North American Aviation étudia plusieurs schémas à partir des ailes du P51 Mustang, d'un fuselage rond avec un turboréacteur en son centre et d'un conduit d'air allant du nez à la queue. L'USAAF passa des commandes, mais elles furent retardées d'un an afin d'incorporer des ailes et des ailerons en flèche, le résultat final étant le fameux "Sabre" F86. L'US Navy préféra la conception originale du FJ-1 "Fury", parce qu'elle pensait que les ailes en flèche, bien que plus rapides, ne conviendraient pas aux porte-avions. 100 appareils furent commandés, mais la commande tomba par la suite à 30, lesquels servirent de manière tout-à-fait satisfaisante jusqu'en mai 1949, date à laquelle ils furent transférés dans les réserves. En 1948, l'US Navy décida d'équiper un F86 d'un crochet d'arrêt et le résultat fut la fabrication de deux prototypes le FJ2 avec des moteurs J47 GE-13 d'une puissance de 2,350 kilos. Très rapidement dans l'histoire de ce Fury basé sur un "Sabre" la décision fut prise de produire une variante utilisant la version américaine du Armstrong Siddeley Sapphire, le Wright J65, cette machine étant appelée le FJ-3; l'avion vola pour la première fois le 11 décembre 1953. Au total, 538 FJ-3 furent construits. Le FJ-4 fut en fait une restructuration complète bien que sa désignation ne laisse supposer que des modifications. Le nouvel avion reçu des ailes plus larges et plus fines, un réservoir agrandi de 50% et son apparence fut complètement modifiée. Le premier FJ-4 vola le 28 octobre 1954 et les premiers appareils de série, disponibles en février 1955, étaient équipés d'un moteur W-16A d'une puissance de 3,500 kilos. Dans sa dernière version, nommée FJ-4B, le nombre des pylones sous les ailes passa à six, et ce fut le premier avion à voler avec les missiles anti-sous-marins Bullpup ASM-N-7. Au total, 222 FJ-4 R furent produits.

In den Jahren 1943 und 1944 erprobte die US-Luftwaffe verschiedene Methoden, einen Jet unter Verwendung der Tragflächen der Mustang zu bauen. Die USAAF gab Maschinen in Auftrag, doch die Auslieferung verzögerte sich um ein Jahr aufgrund der Montage des Leitwerks. Die Maschine war die bekannte F-86-Sabre. Die US-Navy war am ursprünglichen Entwurf der FJ-1 interessiert, da man der Meinung war, daß die schnellere Maschine mit Pfeilflügeln nicht für den Trägereinsatz geeignet sei. Eine Order über 100 Flugzeuge folgte, wurde jedoch später auf 30 Maschinen reduziert. Die Maschinen waren bis Mai 1949 im Einsatz und wurden anschließend der Reserve überstellt. 1948 wurden zwei F86E auf Veranlassung der US Navy mit Fanklappen für den Trägereinsatz versehen. Diese beiden Prototypen FJ-2 waren mit Triebwerken des Typs J47-GE-13 ausgerüstet. Neben der auf der Sabre basierenden Fury entschloß man sich zur Produktion der FJ-3, die aus der US-Version der Armstrong Siddeley Sapphire, der Wright J65, entwickelt wurde. Die erste Serienmaschine flog am 11.12.1953. 538 Maschinen der FJ-3 wurden beschafft. Die FJ-4 war eine vollständige Neukonstruktion, obgleich sie nur wie eine Weiterentwicklung aussah. Diese Maschine verfügte über größere und dünnere Tragflächen, eine um 50% erhöhte Tankkapazität und hatte ein verändertes Erscheinungsbild. Der Erstflug fand am 28.10.1954 statt, die Auslieferung begann im Februar 1955. Die Maschine war mit dem Triebwerk W-16A ausgerüstet. Die letzte Version, die FJ-4B, hatte 6 Pylons unter den Flügeln und war das erste Flugzeug, das mit einem ASM-N-7 Raketenabschüßgerät ausgerüstet war. Insgesamt wurden 222 FJ-4R gebaut.

Nel 1943/4 l'Aviazione Nord Americana studiò parecchi schemi usando le ali del "Mustang" (P51), una grossa fusoliera con turbo jet nel mezzo e un condotto d'aria dalla parte anteriore alla coda. L'USAAF ne ordinò alcuni, ma la consegna fu ritardata di un anno mentre venivano incorporate ali a freccia positiva e la coda, il risultato fu l'aereo F86 "Sabre" che ebbe molto successo. La Marina Americana accettò il disegno originale del "Fury" FJ-1, perchè era convinta che il disegno delle ali a freccia più veloci non sarebbe stato adatto per l'uso di trasporto. Furono ordinati 100 aerei ma più tardi l'ordine fu ridotto a soli 30, che prestarono servizio abbastanza soddisfacentemente fino al Maggio del 1949 quando furono trasferiti alle riserve. Nel 1948 la Marina decise di mettere un "uncino" d'arresto su un F86E e il risultato fu la fabbricazione di due prototipi come l'FJ-2 con una spinta di 5200 lb. e motori J47-GE-13. Presto fu presa la decisione di produrre una variante usando la versione Americana dell'Armstrong Siddeley Sapphire il Wright J65, questo aereo fu chiamato FJ-3 e il primo decollò l'11 Dicembre del 1953. Furono costruiti un totale di 538 FJ-3. L'FJ-4 fu in realtà un disegno strutturale completamente nuovo sebbene sembri solo modificato. Il nuovo aereo aveva un'ala più larga e più sottile, una capienza di carburante superiore del 50% e un aspetto completamente diverso. Il primo FJ-4 volò il 28 Ottobre del 1954 e la produzione cominciò ad essere disponibile nel Febbraio del 1955 con il motore W16-A che dava una spinta di 7700 lb. L'ultima variante FJ-4B portò il numero dei piloni sotto le ali a 6 e fu il primo aereo che operò con l'ASM-N-7 mini congegno anti-missile. Furono consegnati un totale di 222 FJ-4B.

En el período 1943/1944, la Aviación Norteamericana sometió a estudio varios esquemas en los que se utilizaban alas "Mustang" (P51), un fuselaje voluminoso con un turborreactor en el medio y un conducto de aire de morro a cola. Las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos efectuaron pedidos que se demoraron por un año para incorporar alas y cola tiradas hacia atrás, resultando un aparato F86 "Sabre" de gran éxito. La Marina de los Estados Unidos aceptó el diseño original bajo la denominación FJ-1 "Fury", porque dudaba de que el diseño más rápido de ala tirada hacia atrás no fuese apropiado para su utilización en portaaviones. El pedido original de 100 aparatos fue reducido más tarde a sólo 30 unidades que prestaron satisfactoriamente su servicio hasta el mes de mayo de 1949 en que se destinaron a la reserva. En el año 1948, la Marina decidió instalar un gancho de frenado a un F86E, dando como resultado la fabricación de dos prototipos con motores J47-GE-13 con una potencia de 2.358 kg. Poco después de crearse este aparato Fury basado en el Sabre, se adoptó la decisión de fabricar un modelo utilizando la versión americana del Armstrong Siddeley Sapphire, el Wright J65, aparato que fue designado FJ-3, cuyo aparato de primera fabricación realizó el vuelo inaugural el 11 de diciembre de 1953. En total se fabricaron 538 unidades del FJ-3. Aunque por su denominación parece que sólo sufrió algunas modificaciones, el FJ-4 fue, de hecho, un diseño estructural totalmente nuevo. Este último aparato contaba con alas más grandes y más delgadas, una capacidad de carburante incrementada en un 50% y unas líneas totalmente diferentes. El primer FJ-4 realizó su vuelo inaugural el 28 de octubre de 1954 y para febrero del 1955 ya se hallaban disponibles aparatos de fabricación dotados del motor W-16A con una potencia de 3.492 kg. En la variante final, el aparato FJ-4B, se incrementaron a 6 los pilones bajo las alas y fue el primer aparato que prestó servicio con misiles salientes ASM-N-7. Se entregó un total de 222 unidades FJ-4R.

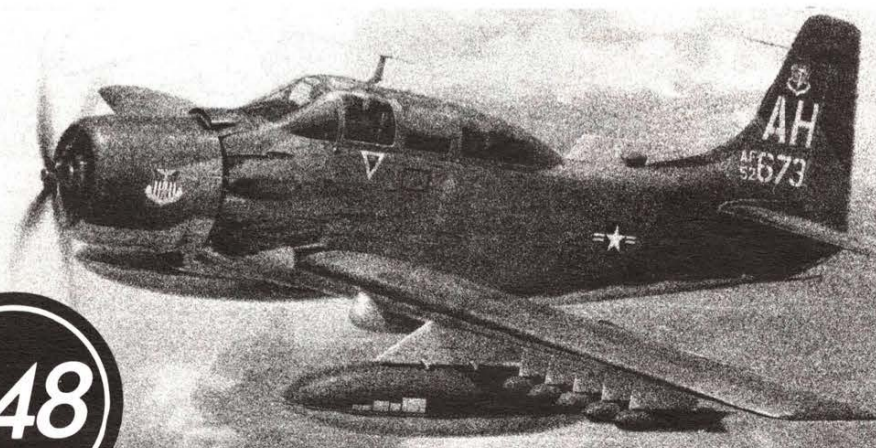


ENGLISH PAINT INSTRUCTIONS The code letters (a, b, c, etc.) shown on the Colour Plan indicates the correct paint colour.	FRANÇAIS MODE D'EMPLOI Les lettres a, b, c, etc. figurant sur le Plan des Coloris indiquent la couleur exacte de la peinture.	DEUTSCH ANLEITUNGEN ZUR WAHL DER FARBE Die auf dem Farbplan gezeigten Schlüsselbuchstaben (a, b, c, usw) weisen auf die korrekten Malfarben hin.	ITALIANO ISTRUZIONI PER LA VERNICIATURA Le lettere a, b, c, ecc. che figurano sul Piano dei Colori indicano il colore esatto della vernice.	ESPAÑOL INSTRUCCIONES SOBRE LA PINTURA Las letras de código que aparecen en el Plano de Colores (a, b, c, etc.), indican el color de pintura correcto.	NEDERLANDS SCHILDERINSTRUKTIES De codeletters (a, b, c, enz.) op het kleurenplan geven de juiste verkleuren aan.	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。
▲ Matt finish	▲ Fini mat	▲ Matt	▲ Finitura opaca	▲ Acabado Mate	▲ Mat finish	▲ 艶消仕上
◆ Semi-gloss finish	◆ Fini semi-brillant	◆ Halbglanz	◆ Finitura semibrillante	◆ Acabado Semibrillo	◆ Halfglans finish	◆ 半光沢仕上
■ Gloss finish	■ Fini brillant	■ Glanz	■ Finitura brillante	■ Acabado Brillante	■ Glans finish	■ 光沢仕上
● Metallic finish	● Fini métallique	● Metallisch	● Finitura metallica	● Acabado Metálico	● Metaal finish	● 金属光沢仕上
▲ a PALE GREY FS. 36440	GRIS CLAIR FS. 36440	HELLGRAU FS. 36440	GRIGIO CHIARO FS. 36440	GRIS PALIDO FS. 36440	BLEEKGRUIS FS. 36440	ベイル・グレー FS. 36440
▲ b MEDIUM GREY FS. 36231	GRIS MOYEN FS. 36231	MITTELGRAU FS. 36231	GRIGIO MEDIO FS. 36231	GRIS NORMAL FS. 36231	GRIJS FS. 36231	海・灰色 FS. 36231
▲ c BLACK FS. 37038	NOIR FS. 37038	SCHWARZ FS. 37038	NERO FS. 37038	NEGRO FS. 37038	ZWART FS. 37038	ブラック FS. 37038
▲ d BRIGHT RED FS. 31136	ROUGE BRILLIANT FS. 31136	GLANZ ROT FS. 31136	ROSSO LUCENTE FS. 31136	ROJO BRILLO FS. 31136	HELDER ROOD FS. 31136	フライト・レット FS. 31136
▲ e LIGHT OLIVE	OLIVE	HELLOLIVGRÜN	VERDE OLIVA CHIARO	ACEITUNA CLARO	LICHT OLIJF	淡いオリーブ色
▲ f FLESH	CHAIR	HAUT	COLOR CARNE	COLOR DE CARNE	VLEESKLEUR	フレッシュ
◆ g BLACK FS. 27038	NOIR FS. 27038	SCHWARZ FS. 27038	NERO FS. 27038	NEGRO FS. 27038	ZWART FS. 27038	ブラック FS. 27038
◆ h WHITE FS. 27875	BLANC FS. 27875	WEISS FS. 27875	BIANCO FS. 27875	BLANCO FS. 27875	WIT FS. 27875	ホワイト FS. 27875
■ j EMERALD	VERT EMERAUDE	SMARAGDGRÜN	VERDE SMERALDO	ESMERALDA	SMARAGDROEN	エメラルド
■ k WHITE FS. 17875	BLANC FS. 17875	WEISS FS. 17875	BIANCO FS. 17875	BLANCO FS. 17875	WIT FS. 17875	ホワイト FS. 17875
● l ALUMINIUM	ALUMINIUM	ALU METALLIC	ALLUMINIO	ALUMINIO	ALUMINIUM	アルミニウム

**NEW RANGE · NOUVELLE GAMME · NEUE SERIE · NUOVA SERIE · NUEVA GAMA · NIEUWE SERIE**

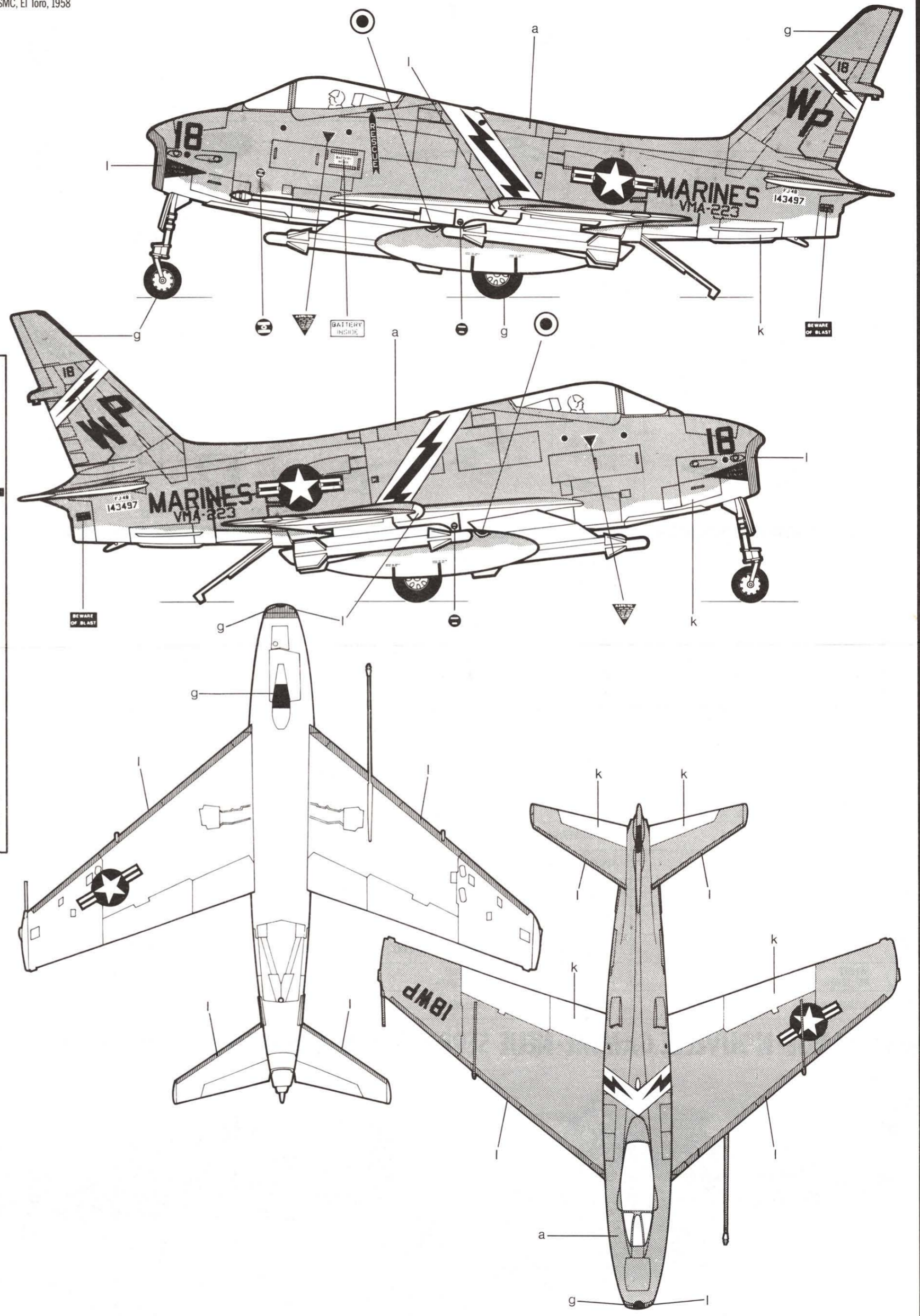
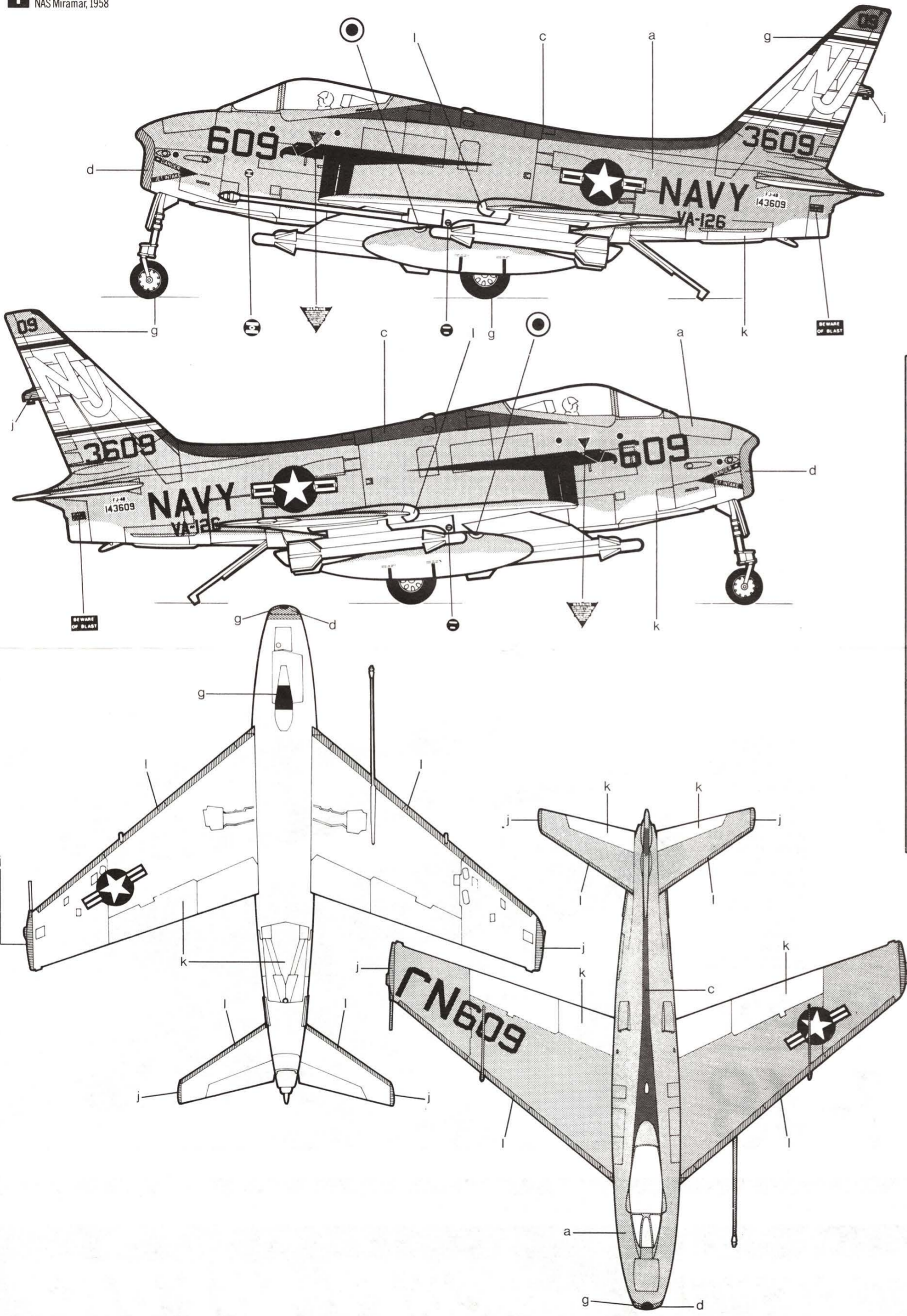



**SH-2F SEASPRITE**



**DOUGLAS SKYRAIDER**





 Apply waterslide transfer.  
Appliquer le decalque apres l'avoir trempé dans de l'eau.  
Wassergleitabziehbilder anbringen.  
Applicare la decalcomania dopo averla immersa nell'acqua.  
Aplicar calcomania despues de sumergirlo en agua.  
Brenge de waterski-overdrukken aan.

**Instructions. Waterslide transfers.** Cut transfers from sheet. Place transfers as required onto the surface of clean water for 45 seconds (approx) slide transfer off backing paper into position.

**Instructions pour les decalcomanies.** Decouper les decalcomanies dans la feuille. Poser les decalcomanies voulues sur de l'eau propre pendant 45 secondes environ. Les mettre ensuite en position en les faisant glisser de sur le papier de renfort.

**Gebrauchsanweisung - Wassergleit-Abziehbilder.** Abziehbilder aus dem Bogen schneiden. Die gewünschten Abziehbilder ungefähr 45 Sekunden lang auf eine saubere Wasseroberfläche legen. Abziehbild vom Papier in die richtige Lage schieben.

**Istruzioni per le decalcomanie.** Ritagliate le decalcomanie dal foglio. Ponete quelle occorrenti su dell'acqua pulita per circa 45 secondi. Mettetele poi in posizione facendole scivolare dalla carta di rinforzo.

**Instrucciones - Calcomanias de agua.** Cortense las calcomanias de la hoja. Ponganse como se desea sobre la superficie de agua limpia por 45 segundos (aproximadamente) desprendase la calcomania del papel de respaldo en posicion.

**Instrukties. Waterski-overdrukken.** Knip de overdrukken uit het blad. Plaats de overdrukken tijdens de verreste 45 seconden op de oppervlakte van schoon water; licht de overdruk van het achterkantpapier en breng in de juiste positie.

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).  
 Pitturate 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 montering. 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 rompheften 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立て、さらに黒印の白めき数字に従って全体を組立てる。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。



**CEMENT PARTS TOGETHER**  
 COLLER ENSEMBLE LES PIÉCES  
 TEILE ZUSAMMENKLEBEN  
 ATTACCARE I PEZZI CON ADESIVO  
 UNIR LAS PIEZAS CON ADESIVO  
 BEVESTIG DE DELEN AAN ELKAAR  
 部品を接着する



**DO NOT CEMENT TOGETHER**  
 NE PAS COLLER ENSEMBLE  
 NICHT ZUSAMMENKLEBEN  
 NON ATTACCARE CON ADESIVO  
 NO UNIR LAS PIEZAS CON ADESIVO  
 NIET AAN ELKAAR BEVESTIGEN  
 一つになるように接着しない

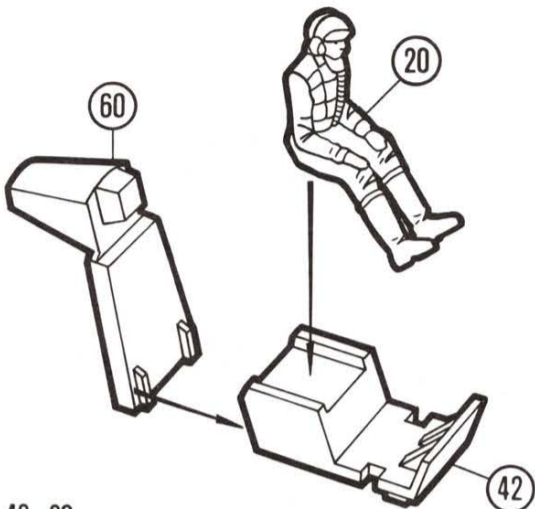


**ALTERNATIVE PART PROVIDED**  
 PIÉCE ALTERNANT FOURNIE  
 WAHLWEISE MIT ANDEREM TEIL  
 PEZZO ALTERNATIVO  
 PIEZA ALTERNATIVA PROVISTA  
 ALTERNATIEF ONDERDEEL AANWEZIG  
 どちらかを選択する部品がある



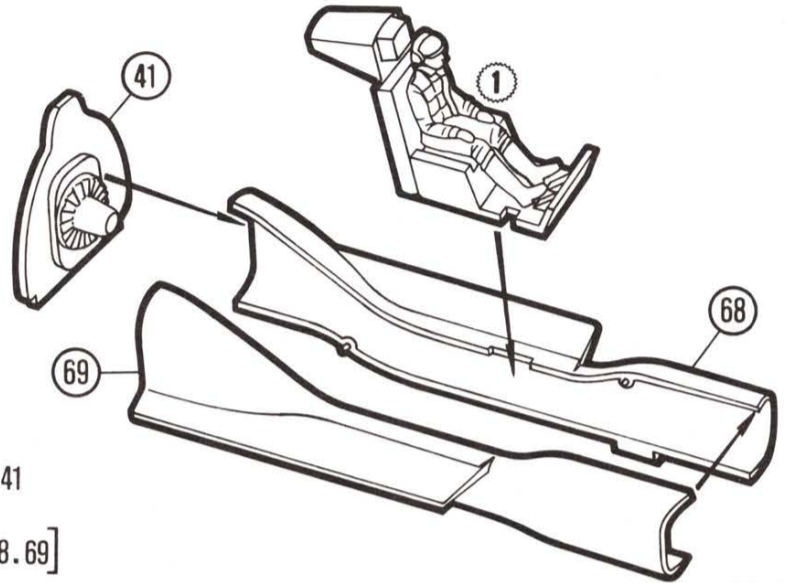
**ACCESSORIES - OPTIONAL LOCATION**  
 ACCESSOIRES - POSITION OPTIONNELLE  
 ZUBEHÖRTEILE - ANBRINGUNG OPTIONAL  
 ACCESSORI - POSIZIONE FACOLTATIVA  
 ACCESORIOS - ACOPLAMIENTO OPCIONAL  
 ACCESSOIRES AAN TE BRENGEN NAAR KEUZE  
 付属品 任意の位置

**1**



60-42-20

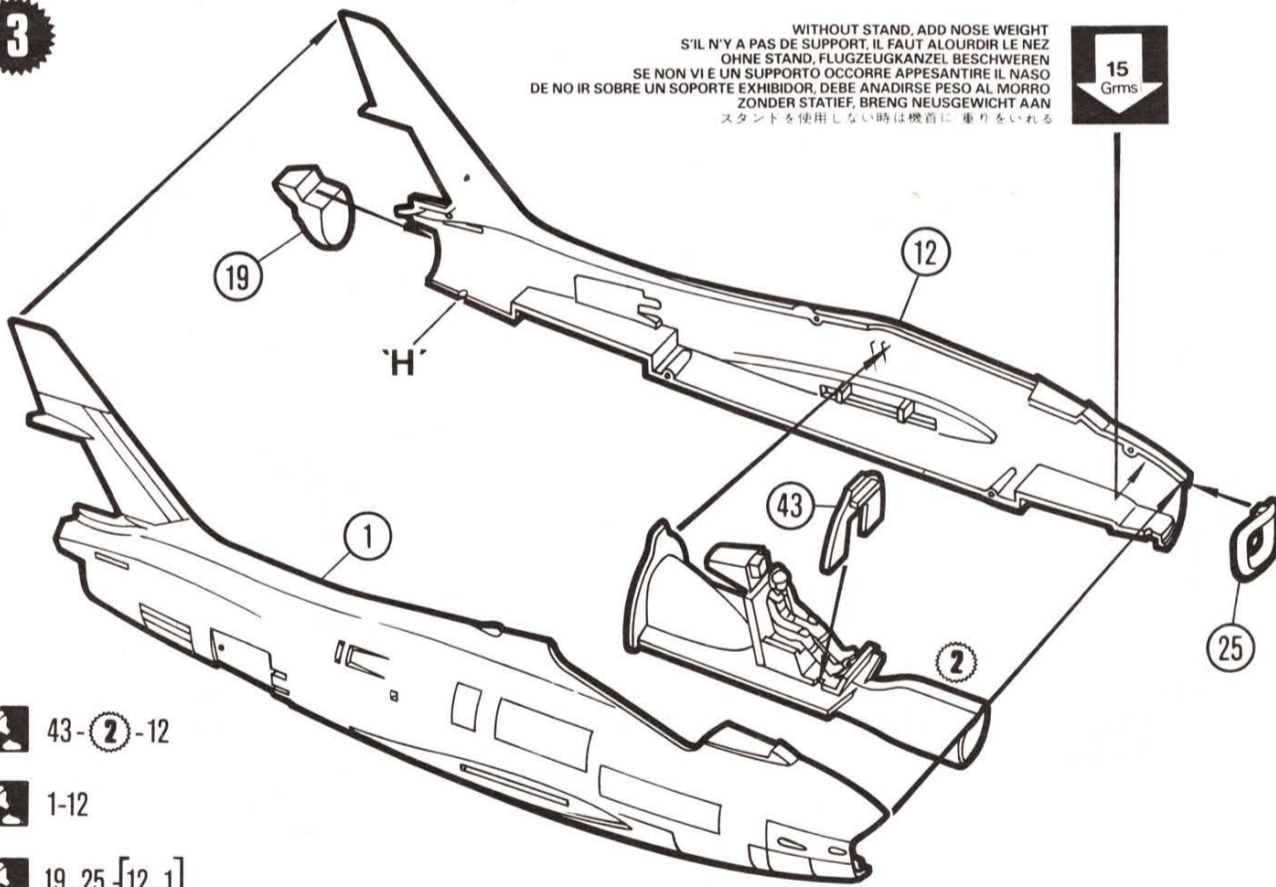
**2**



69-68-41

1-[68.69]

**3**



WITHOUT STAND, ADD NOSE WEIGHT  
 S'IL N'Y A PAS DE SUPPORT, IL FAUT ALOURDIR LE NEZ  
 OHNE STAND, FLUGZEUGKANZEL BESCHWEREN  
 SE NON VI È UN SUPPORTO OCCORRE APPESANTIRE IL MORRO  
 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いれる

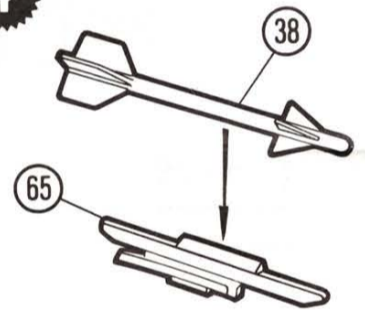
15 Grms

43-2-12

1-12

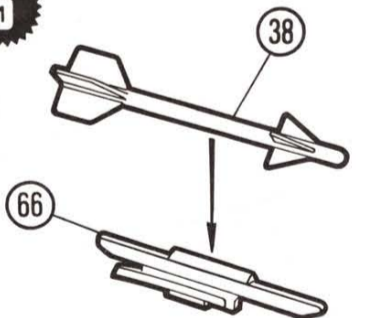
19.25-[12.1]

**4**



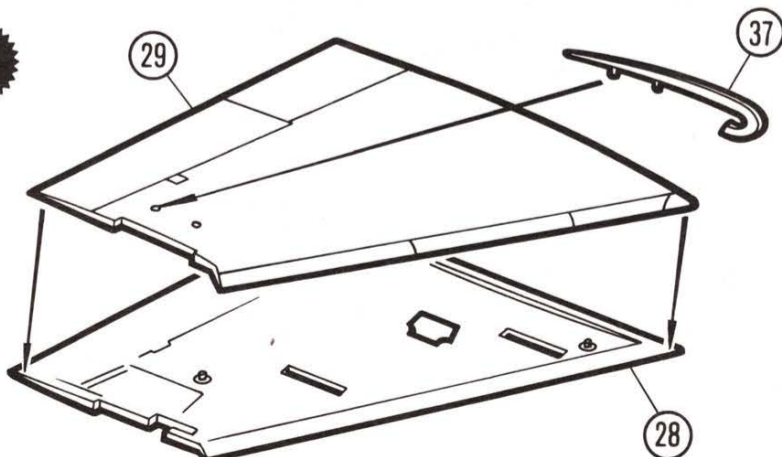
38-65

**5**



38-66

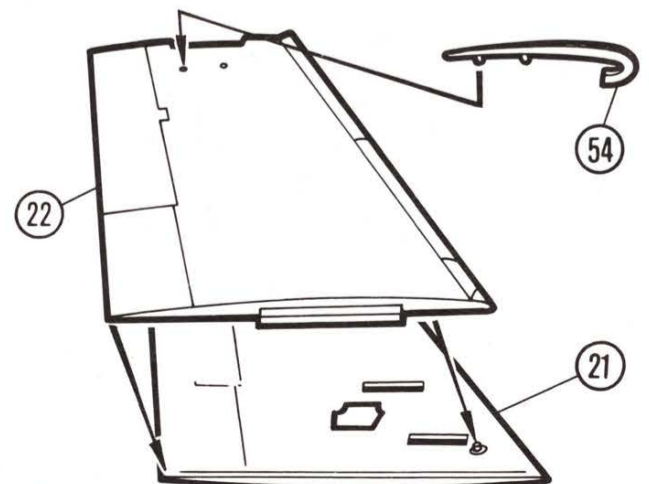
**6**



29-28

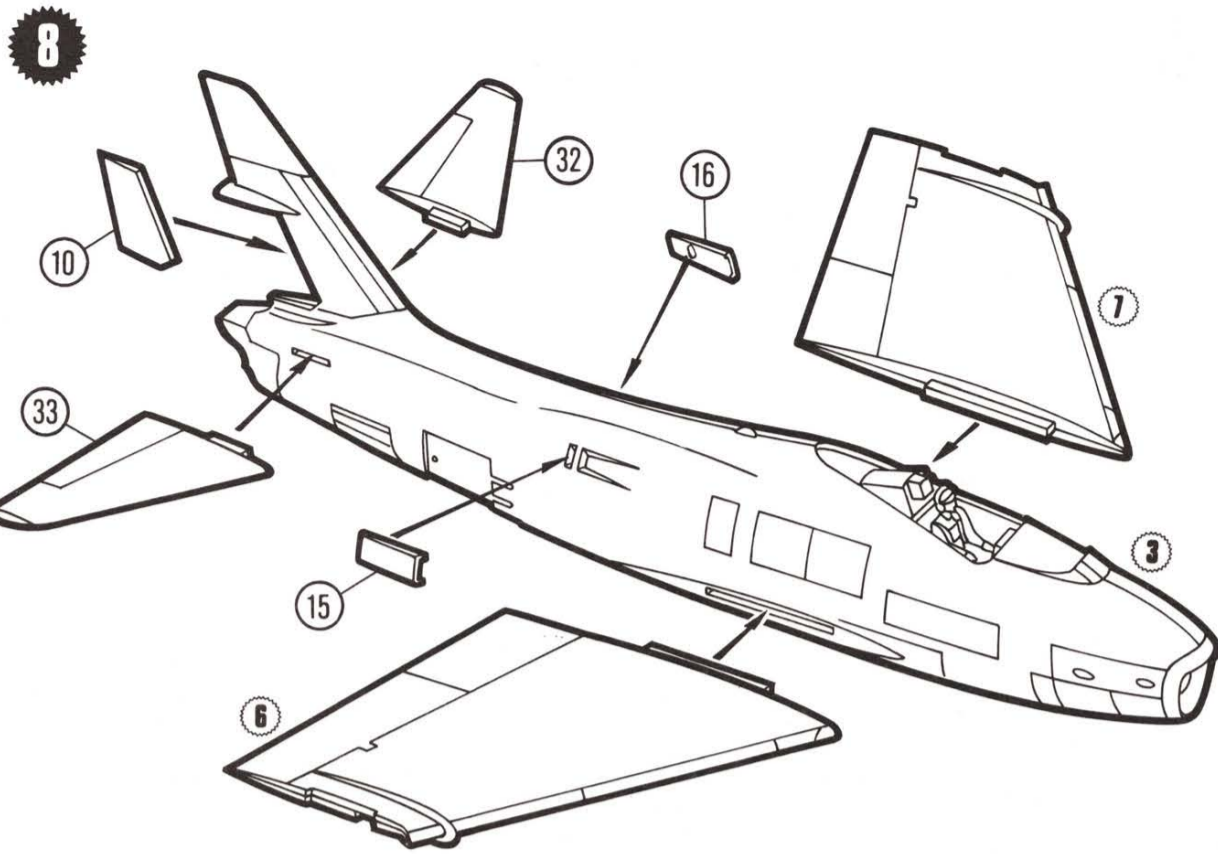
37-[29.28]

**7**

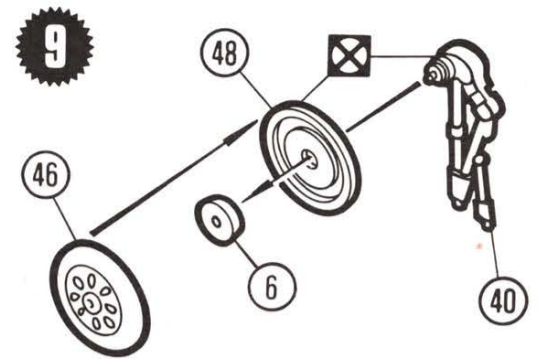


22-21

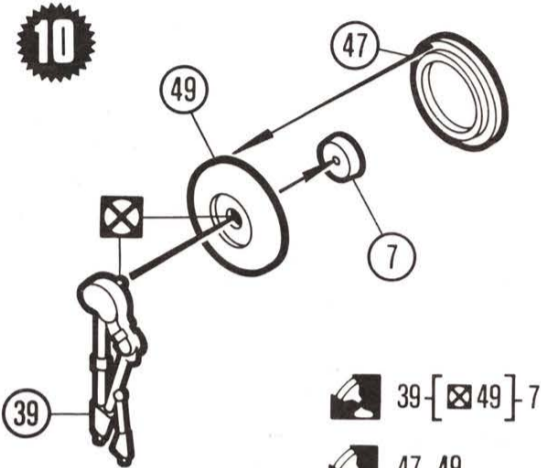
54-[22.21]



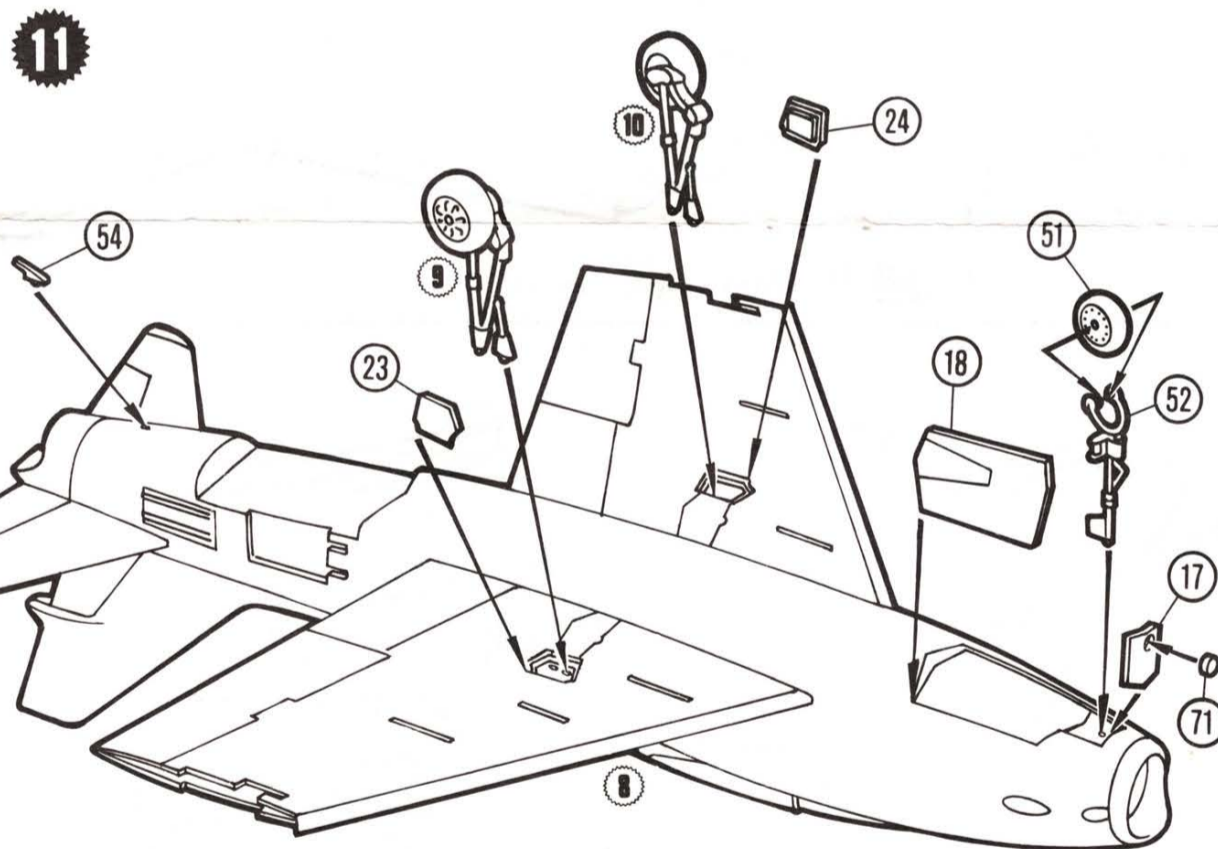
6-7-3 10.33.32-3 15.16-3



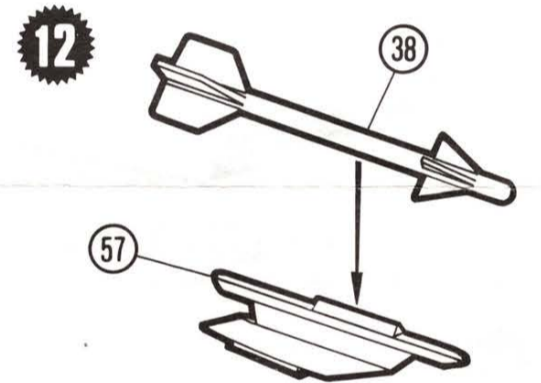
40-[48]-6 46-48



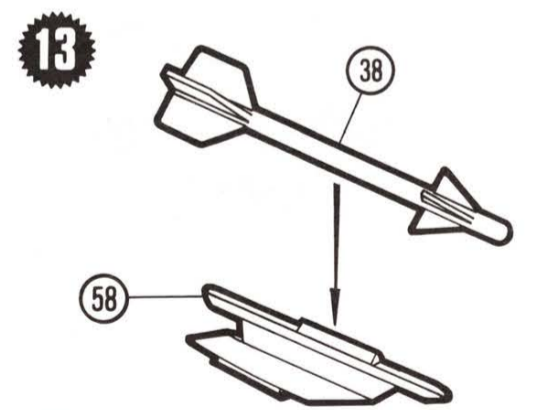
39-[49]-7 47-49



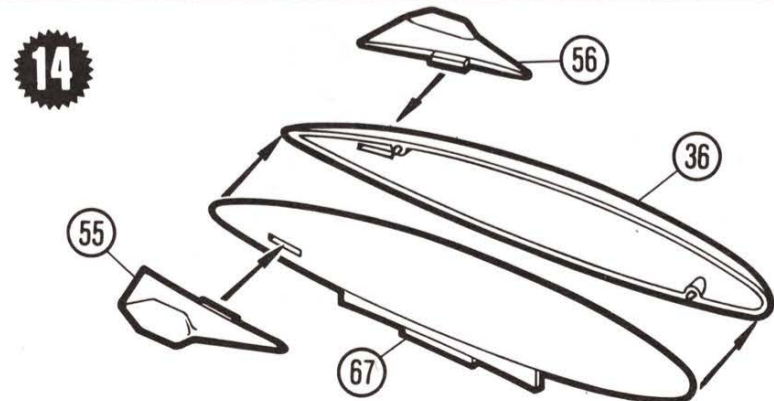
9.23-8 10.24-8 51-52-8 71-17-8 18.54-8



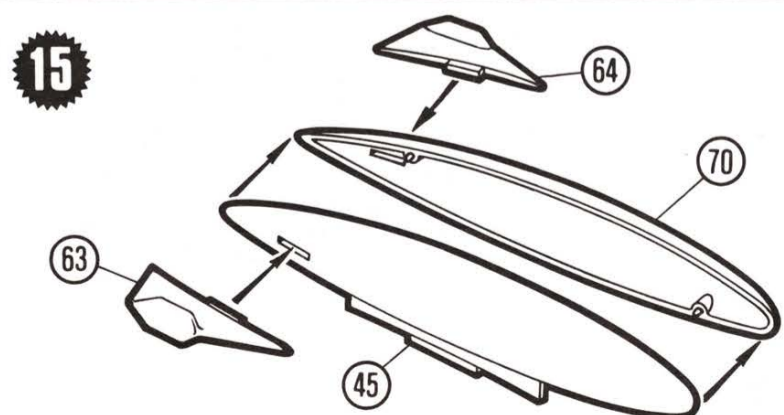
38-57



38-58

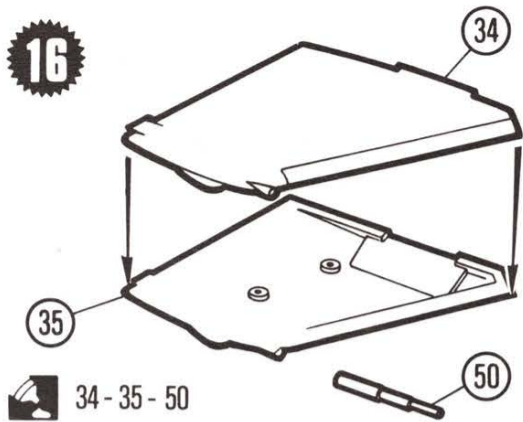


55-67-36-56



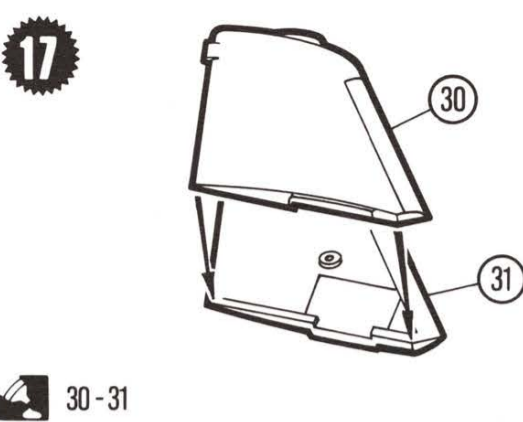
63-45-70-64

16



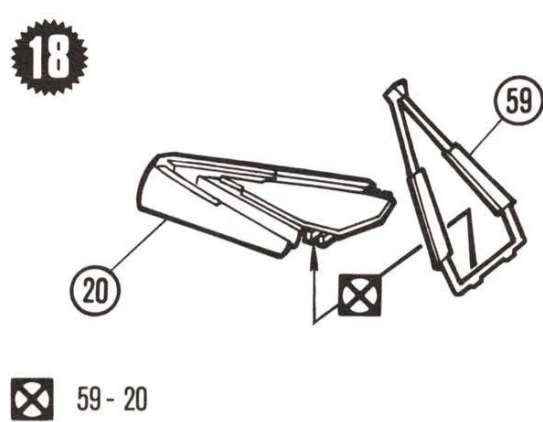
34-35-50

17



30-31

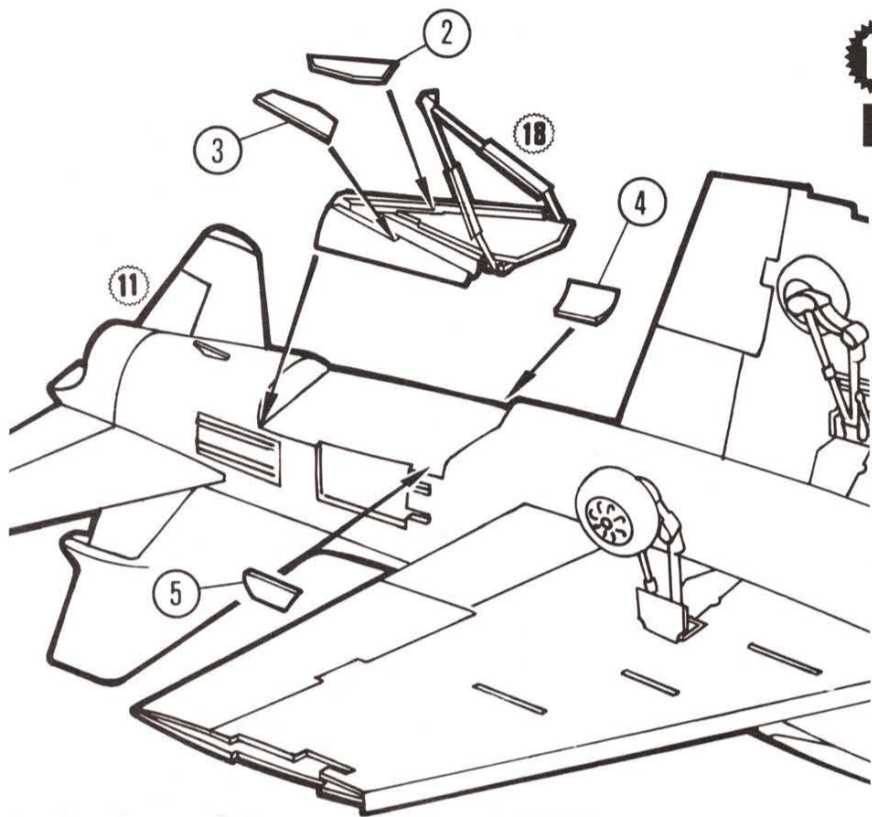
18



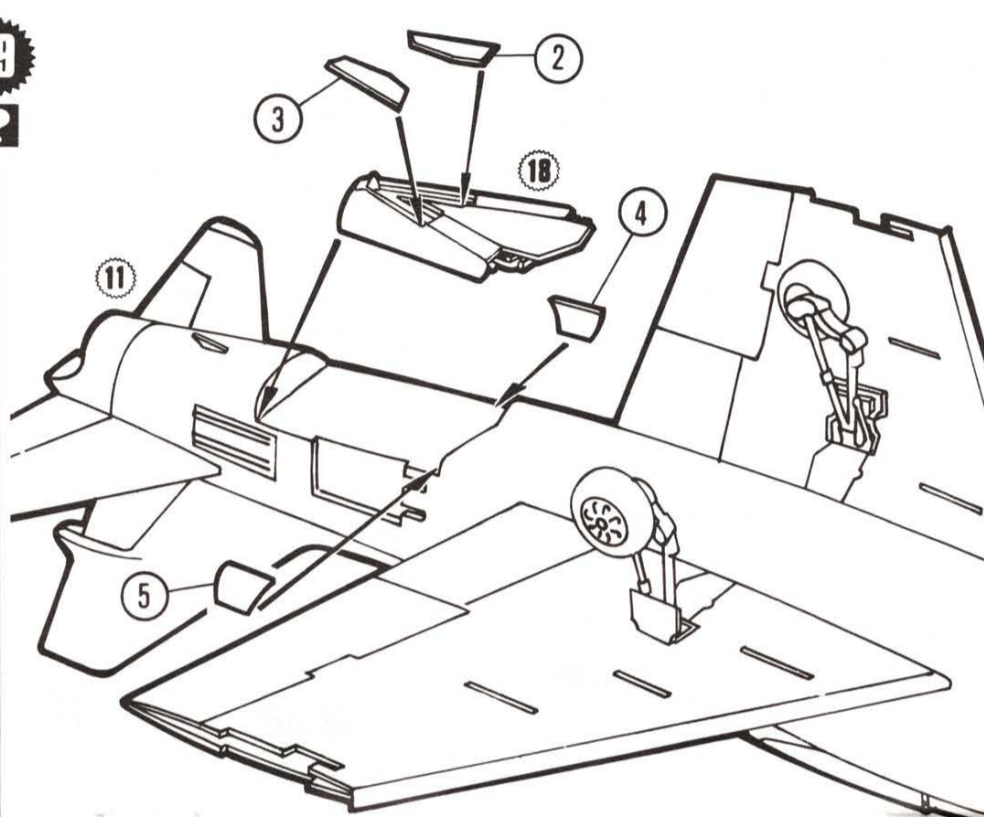
59-20

19

?

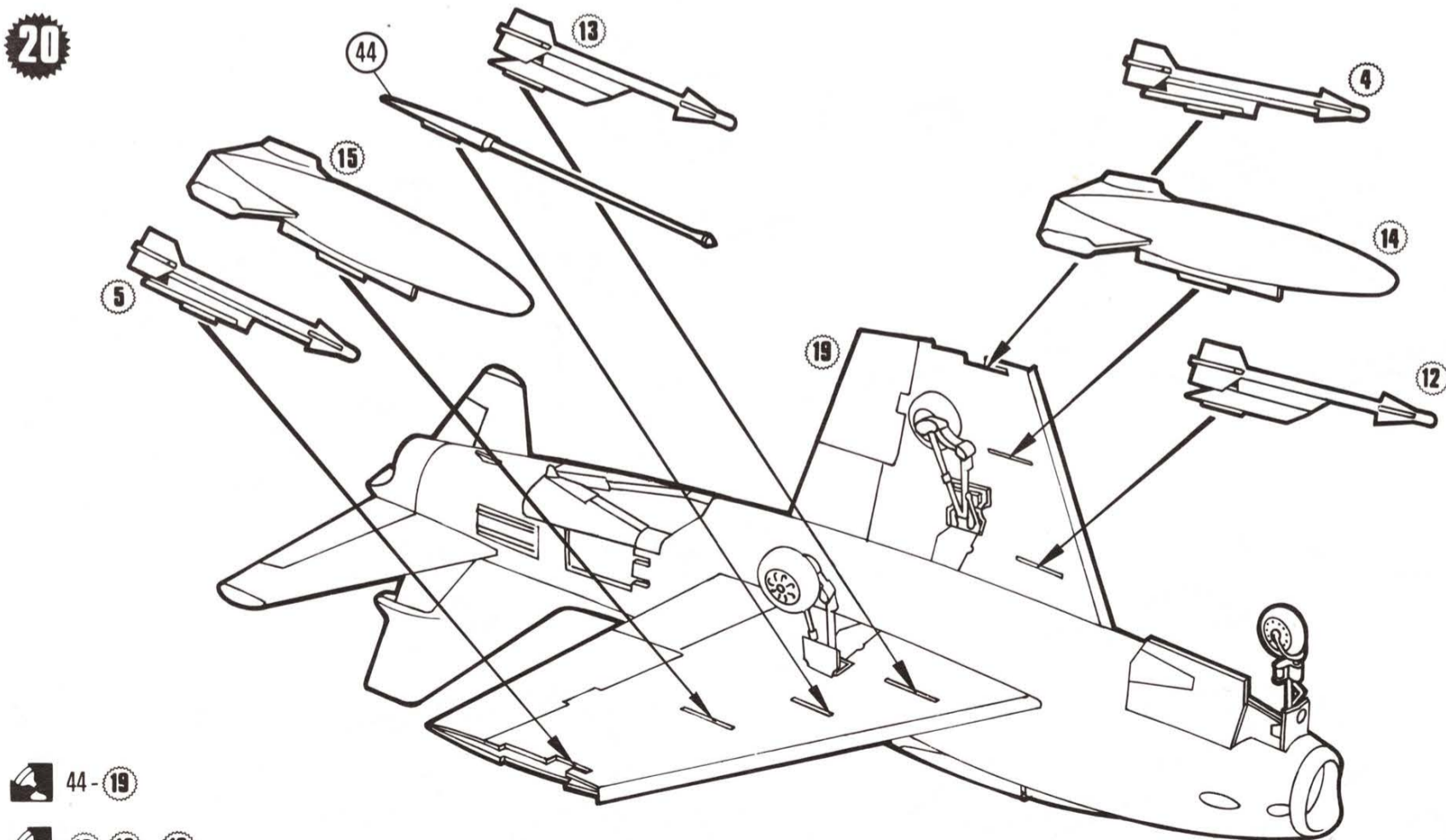


18-11-4.5 2.3-18



18-11-4.5 2.3-18

20

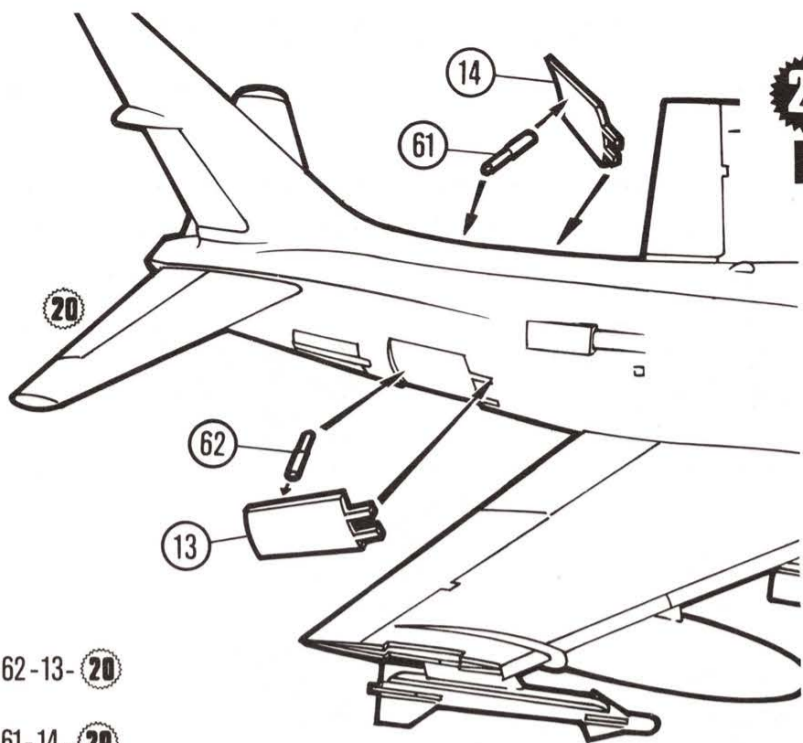


44-19

12.13-19

14.15-19

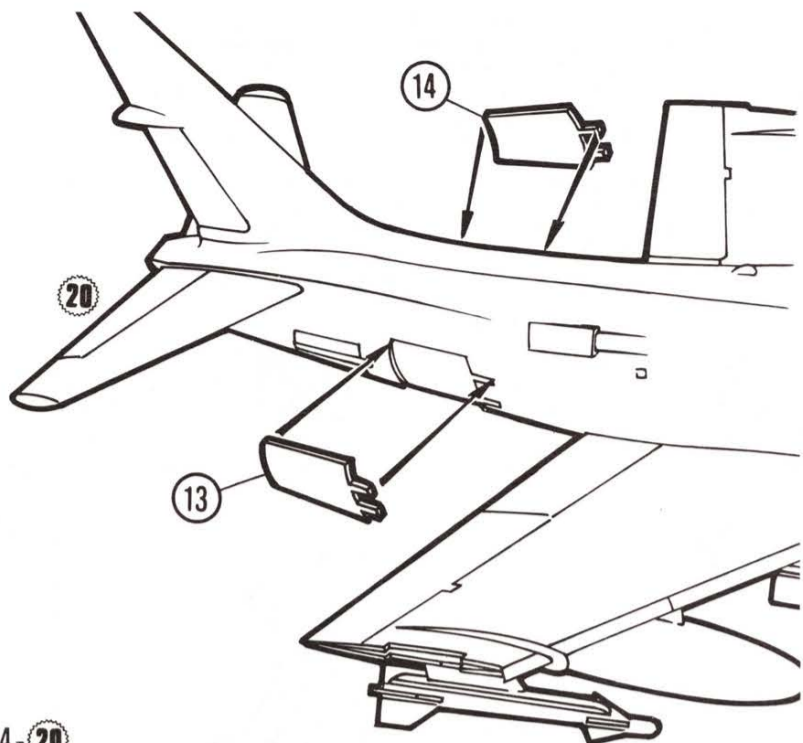
4.5-19



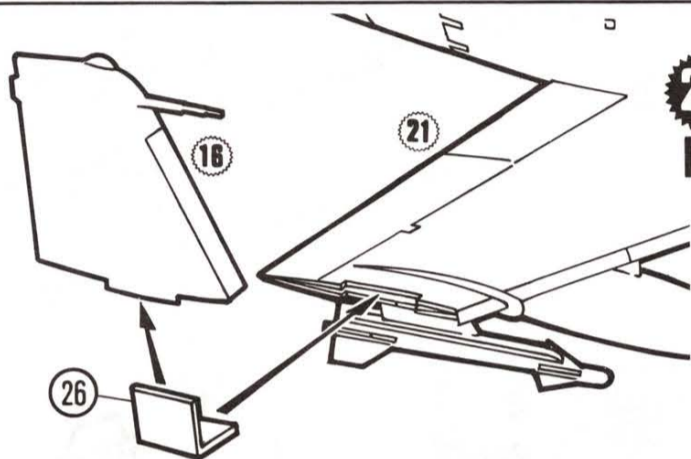
62-13-20

61-14-20

21  
?

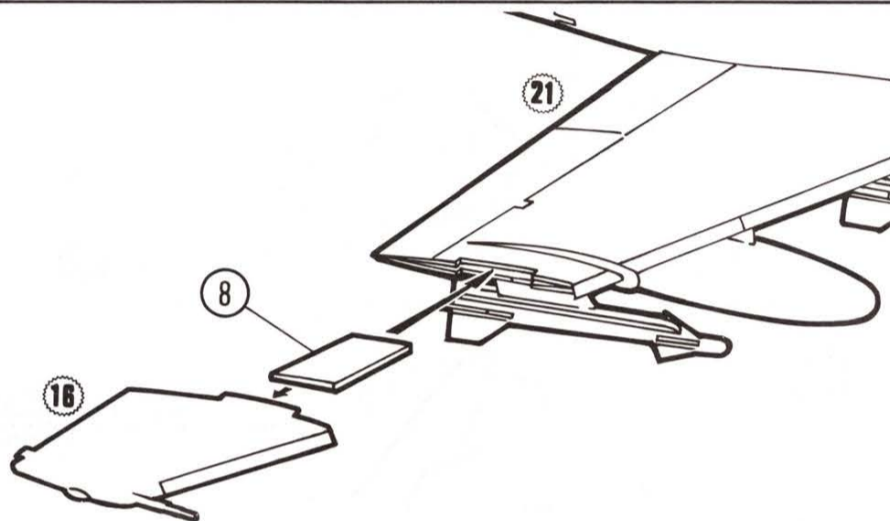


13.14-20

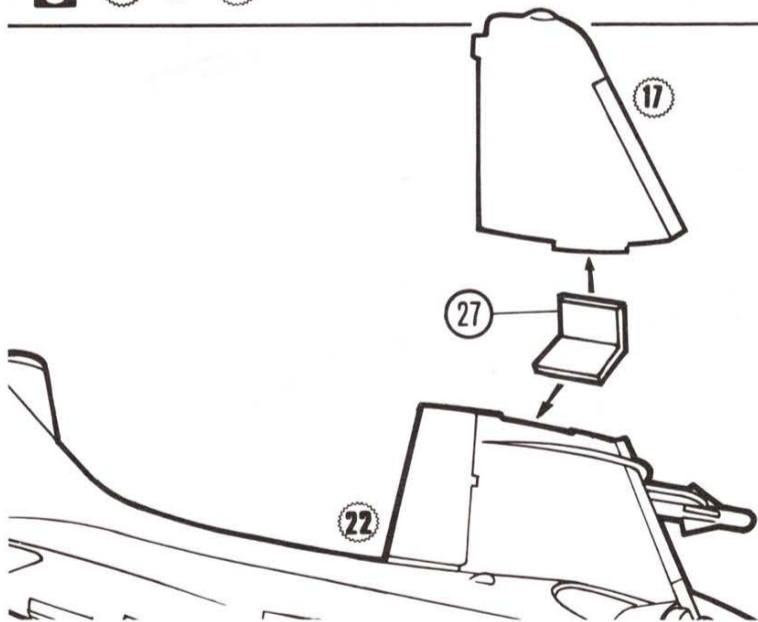


16-26-21

22  
!

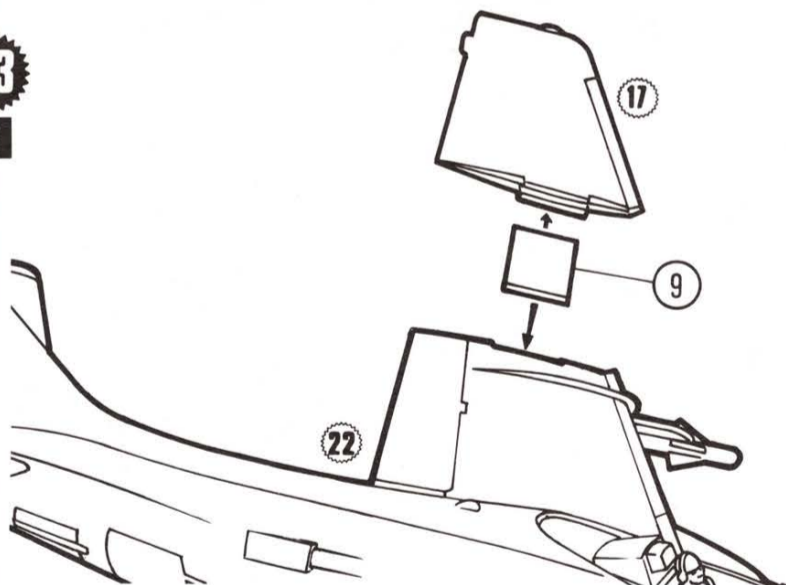


16-8-21

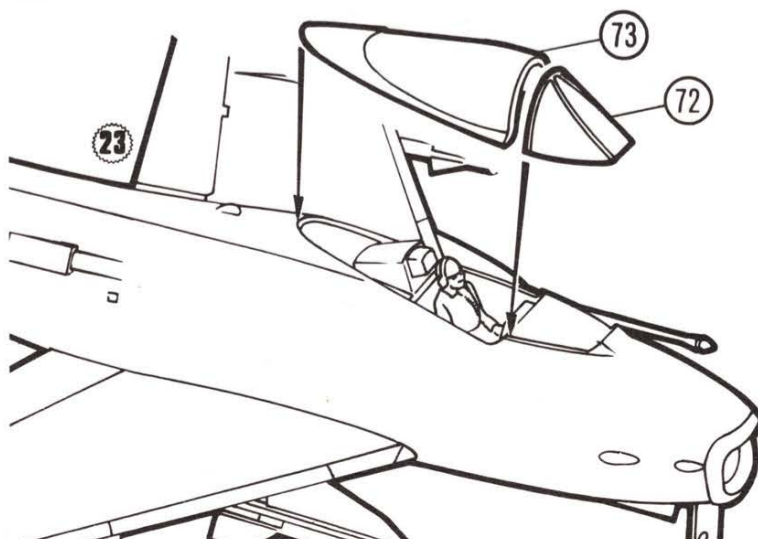


17-27-22

23  
!

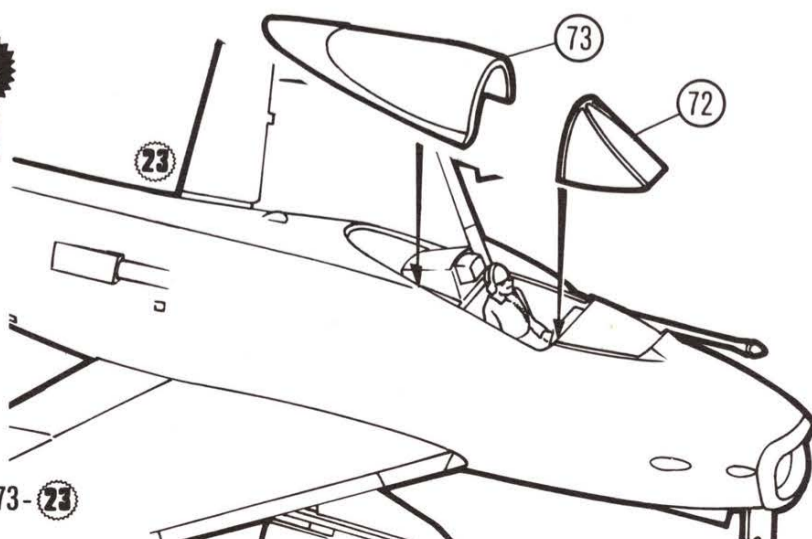


17-9-22



72.73-23

24  
?





**18WVP** FJ-4B  
143497

REPLACEMENT

**WVP**  
FJ-4B  
143497

VMA 223 USMC

**MARINES MARINES**  
FJ-4B  
VMA-223 VMA-223 VMA-223  
**1818**

**NAVY**

VA-12

**3609 3609**

**NAVY 609**

A-126

**609**

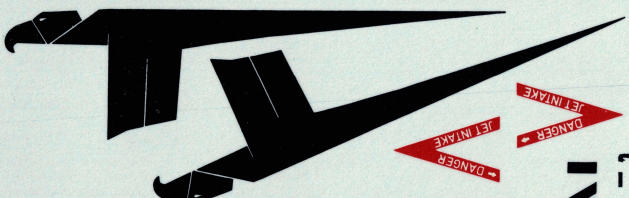
FJ-4B  
143609

FJ-4B  
143609

09 09

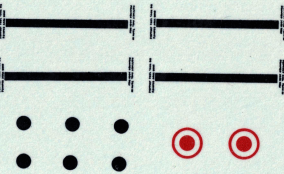
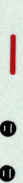


VA-126 USN



**609 609**  
V/16

BATTERY INSIDE



COMMON TO BOTH VERSIONS



N.A. FJ-4B FURY

