

Gros plan : FJ-4/4B

La fureur du "FURY"

Par François Millileri

**NORTH AMERICAN FJ-4B
"FURY" de MATCHBOX au
1/48^e**

**montage d'un modèle
UNIQUE,**

RUSTIQUE,

RETRO

Un rapide rappel historique du FJ 4 / B nous permettra de mieux le situer.

Celui-ci clôture la lignée des Fury FJ. L'aïeul, c'est le FJ-1(1947). Une espèce de tonneau ouvert aux deux extrémités avec ailes droites et bidons en bout.

Même peint en bleu marine, il n'était pas beau ; quant à ses performances, même pour l'époque, elles étaient médiocres. Il a cependant équipé une flottille (VF51).

Pour le remplacer, très rapidement, la NAVY s'est tournée vers le SABRE F 86. D'abord appelé SEA SABRE puis FURY FJ 2, la bête est navalisée : crosse d'arrêt, deux canons de 20 mm, au lieu des 12,7, train avant avec amortisseur gonflable, ailes repliables, etc..

Puis, c'est le FJ-3, réacteur plus puissant, les ailes sont modifiées par ajout de cloisons. Puis, le FJ-3 M avec deux pylônes pour Sidewinder et perche de ravitaillement. Puis enfin, le FJ-4.

La ressemblance s'éloigne de plus en plus du SABRE F-86. Carlingue plus volumineuse après l'entrée d'air (plus petite), arrête dorsale, la dérive s'allonge et s'affine. Les trains principaux sont renforcés avec le rajout d'une jambe amortisseur. Le système de repliage des ailes est modifié.

Puis enfin, le FJ-4 B à qui l'on a rajouté un pylône supplémentaire sous chaque aile (3x3). Il est équipé

d'un système LABS pour larguer des bombes nucléaires. Pour cela aussi, deux aérofreins supplémentaires sont rajoutés à l'arrière et presque sous la carlingue, pour le bombardement. Il peut aussi lancer le nouveau missile AIR / SOL BULLPUP. Bref, deux cent vingt-deux FJ- B ont été construits.

Voici un très bref historique de ce magnifique chasseur bombardier aussi beau au sol qu'en vol et toujours habillé de superbes décors comme savait le faire l'US NAVY des années 50/60.

Il existe un peu de documentation,

Quelques accessoires sont proposés sur le marché :

- Une planche de photo découpe *AIRWAWES réf AEC 48022*
- Un siège éjectable MB MK 5 de chez *AEROCUB réf ABEJ 409*

Évidemment, en ouvrant la boîte, on est loin du standard des modèles 97. Le plastique est cependant agréable, un peu tendre et comme cela est de coutume chez MATCHBOX, on trouve trois grappes de couleurs différentes. Noire, grise et blanche.

On s'aperçoit tout de suite que



mais ça ne court pas les taxiways :

- 2 pages dans un *SQUADRON SIGNAL F-86 SABRE IN COLOR*.
- 1 documentation plus solide dans un autre *SQUADRON SIGNAL FJ FURY IN ACTION*.

Mais c'est surtout le *NORTH AMERICAN FJ 4 / B FURY de Naval Fighter number 35*, qui fera la différence, avec de nombreux détails de la bête.

certaines pièces devront être remplacées ou copieusement affinées. Il reste cependant que le gros œuvre, carlingue et ailes, est de bonne facture et correspond aux lignes de l'avion. Ca sera une très bonne base de travail.

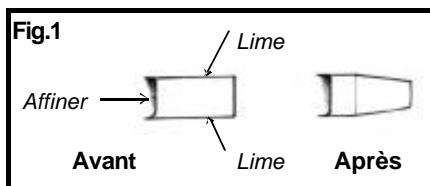
Sur la carlingue, la gravure (en relief et à peine visible) sera refaite comme à notre habitude et grâce au stylet qui va bien, tout cela sera regravé en creux en s'aidant du plan que l'on trouve dans le *SQUADRON*

SIGNAL. Les ailes, elles sont toutes vides de gravures, alors là aussi, au boulot !

A - PRÉPARATION

Comme à notre habitude maintenant, quelques « modifs » sont prévues afin de sortir des chemins (ou des pistes) battus.

Sur diverses photos de l'avion au sol, on aperçoit souvent sur le côté gauche et droit de la carlingue et juste devant l'aile, une trappe ouverte, (accès aux chargeurs de 20 mm, mais aussi marchepied pour l'accès au cockpit). Une ouverture est donc pratiquée en suivant la gravure, l'aménagement

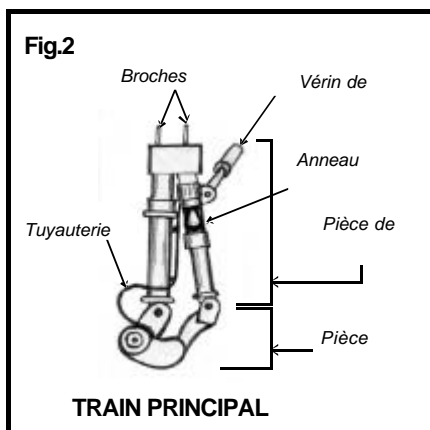


se fera plus tard. Le logement du train avant, qui manque de profondeur, est creusé puis sera cloisonné afin de présenter la trappe ouverte.

Pour les trains principaux, toutes les trappes seront ouvertes et les logements seront aménagés avec des longerons et canalisations diverses.

Cette présentation n'est pas systématique de l'avion au sol, les trappes sont en général fermées mais pas toujours non plus, mais au diable la facilité, n'est-on pas là pour s'amuser un peu ?

Mais attention quand même,



notre maquettiste mécanicien du CMV 84 veille, sans doute trouvera-t-il quelque chose à nous dire quant à la position des trappes... quelques-uns parmi nous comprendront... Sur les ailes, les volets ont été découpés afin de les présenter baissés.

B - DÉTAILS DU MONTAGE

Chapitre 1 : Prises d'air de carlingue.

Les lèvres des prises d'air sur la carlingue côté gauche et côté droit sont copieusement affinées. Les pièces de la boîte sont d'ailleurs de formes erronées. Elles sont présentées rectangulaires alors qu'elles vont en rétrécissant sur l'arrière (voir Fig. 1)

Chapitre 2 : Aérofreins

Là, c'est très simple, les aérofreins sont positionnés fermés, au contraire du SABRE F 86 qui les présente toujours ouverts au sol. Ceux du FURY sont toujours fermés. De très fines bandelettes de plastique seront collées cependant sur les renforts des aérofreins les plus en arrière, afin d'accentuer ceux déjà existants.

Chapitre 3 : Trains principaux

Au boulot ! En effet, la jambe double est trop fine. Il faut changer tout cela. Un coup d'œil dans la boîte à rabirot. Super ! Il y dormait deux jambes de trains de CRUSADER.

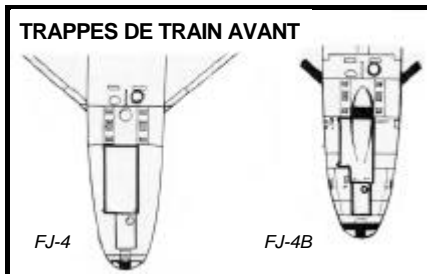
Les deux bras remplaceront avantageusement les biellettes bien rachitiques de la boîte. A l'aide d'un fil de cuivre nous représenterons le conduit hydraulique de frein. On rajoute aussi un anneau d'amarrage et les supports de fixation des bras (voir photo + Fig. 2).

Les pneumatiques seront collés, les jantes sont blanches et dans chaque alvéole on percera un trou avec une petite mèche. Ne pas oublier de les aplatir pour plus de réalisme.

Sur la partie avant, on replacera le vérin de commande de rétraction. Sur la partie supérieure du train,

une petite pièce rectangulaire sera collée et deux broches en métal seront placées afin de parfaire le collage de l'ensemble.

Les logements, comme décrit dans le chapitre PRÉPARATION, seront cloisonnés et des longerons meubleront le fond. Dans la



carlingue, les trappes seront ouvertes et un petit logement sera construit. Lui-même sera meublé de quelques tuyaux et de longerons.

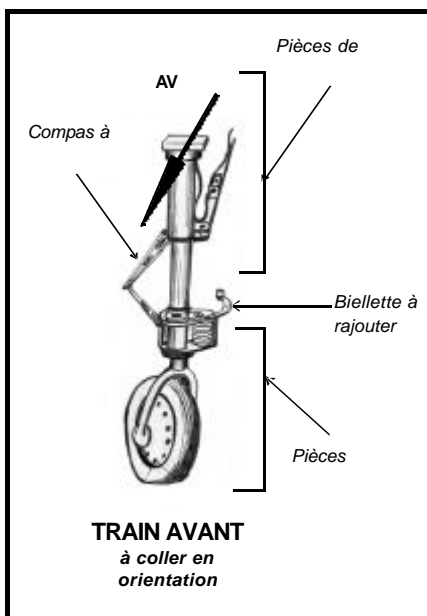
Il faut savoir que tous les logements seront peints en Zinc Chromate, seules les différentes portes seront rouges. Les trains principaux eux, sont peints en Blanc Brillant.

Chapitre 4 : Trains avant

Là aussi, l'ensemble est d'une simplicité extrême et trop fragile à mon goût. On va y remédier.

Le train peut être représenté amortisseur gonflé ou dégonflé mais, gonflé, le FJ 4 a plus de gueule, car cabré.

Il ne faut conserver que la partie basse composée de la fourche et



de la roulette. Une biellette, coudée et dirigée vers l'arrière, terminée par un petit «téton» et collée sur la pièce centrale du train. Celle-ci est meublée aussi, par quelques petits axes et cames. Le reste du train est monté en scratch.

Il faut trouver deux axes cylindriques et de diamètres différents afin de représenter l'amortisseur et son support. Afin de les maintenir correctement entre eux, un petit axe de métal sera placé à l'extrémité de chacun et embroché dans l'autre.

Un compas est construit, chaque branche est ajourée par deux orifices de diamètre différent. Sur la partie haute et à gauche, une biellette de rétraction est placée (section carrée). Un petit boîtier y est collé sur la partie supérieure, quelques fils électriques y seront placés.

Comme les différents fûts du train sont maintenus par des petits axes, rien n'empêche, avant collage, de présenter la roulette braquée vers la gauche ou vers la droite, ça peut donner un peu de «vie» à l'ensemble.

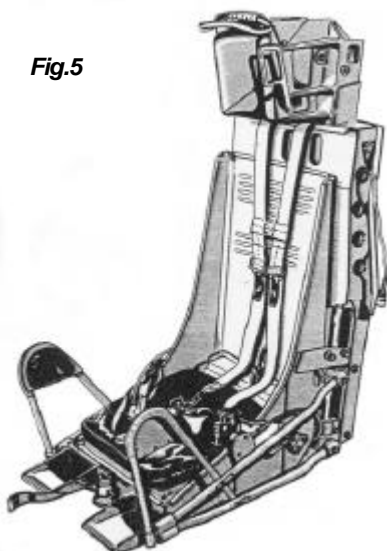
Le train avant sera lui aussi peint en Blanc Brillant, sauf bien entendu le vérin de l'amortisseur qui sera Aluminium.

ATTENTION !

Après examen du plan, le logement du train et de la trappe sont de forme erronée. Celles présentées correspondent à celles d'un FJ 4 et non pas d'un FJ 4 / B.

Sur le premier la porte est

Fig.5



rectangulaire alors que sur le second il y a un décrochement (voir plan). Il faut reprendre aussi la forme de la partie arrière du logement.

Chapitre 5 : Système de repliage des ailes

La découpe des éléments de repliage des ailes est à reprendre.

Un bloc charnière très visible sur les photos est à construire à l'aide de fines bandes de plastique.

Des tuyauteries et divers renforts sont collés en s'aidant de photos.

Ne pas oublier un vérin de repliage sur la partie fixe de l'aile et à l'avant, très visible. L'opération est à répéter sur l'autre aile.

Plus tard, l'ensemble sera peint en Rouge puis vieilli.

Chapitre 6 : Siège éjectable et

poste de pilotage

Alors là, un gros travail nous attend. L'ensemble baquet est inexistant et le siège éjectable ressemble plus à une chaise électrique de Sing-Sing, qu'au MB MK-5 (Fig.5).

J'avais commandé celui de Aéroclub, mais là aussi, j'ai trouvé le travail de regravage trop complexe pour un résultat aléatoire. Après recherches, il s'avère que le siège éjectable du F105 Thunderchief se rapproche d'assez près de celui qui nous intéresse. Différents renforts et câblages sont collés. Le brelage provient d'une planche de photo découpée. Le siège sera peint en Gris Foncé avec l'appui-tête rouge. Les harnais sont peints en Kaki dans le doute. Une poignée peinte en jaune et noir est collée au-dessus de l'appui-tête.

Le baquet a été construit de toute pièce avec de la carte plastique, les consoles sont inclinées vers l'intérieur.

L'ensemble sera collé par-dessus le conduit d'alimentation d'air, les dessus des consoles latérales proviennent eux aussi de planches de photo découpées.

Le tableau de bord, lui aussi en photo découpée proviendra de la planche du Super Sabre F-100, la ressemblance est assez proche, mais Chut !.... il ne faudra pas le répéter.

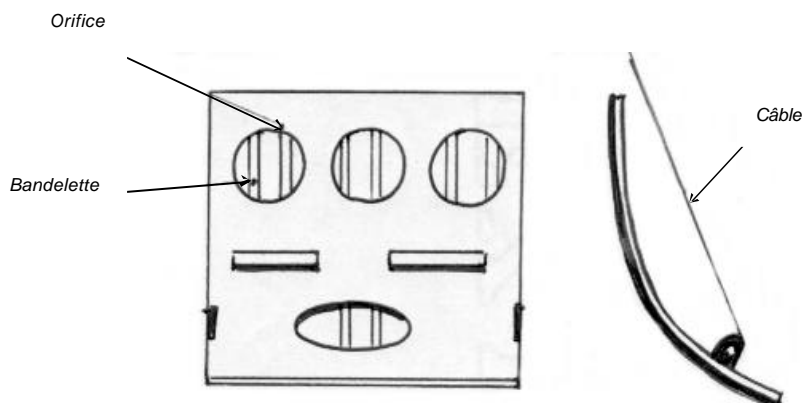
Un film d'acétate et des cadrans peints seront placés derrière et feront parfaitement illusion.

La casquette du tableau de bord est à refaire, différents boîtiers et câblages meubleront l'ensemble. Avant la mise en place, l'intérieur sera peint en Gris Humbrol N° 64. Les consoles et tableaux sont Noir Mat et drybrushé afin de faire ressortir les détails. Une cloison fermera le baquet sur l'arrière.

A ce stade, les deux ensembles de la carlingue peuvent être collés. Une bonne quantité de mastic permettra une finition correcte. C'est surtout dans la partie arrière que le travail

Fig.4

Trappes d'accès Chargeur de 20mm



sera important.

Chapitre 7 : Mise en place des ailes et des volets

Après collage des ailes, un sérieux masticage s'impose dessus et dessous. On n'oubliera pas de coller les cloisons d'ailes extérieures mais là aussi, elles devront être affinées au maximum.

A ce stade, les volets pourront être collés. Les plus grands (ceux



contre la carlingue) pourront être plus ou moins à 80°. Pour ceux de l'extérieur, juste un peu. Ceci d'après les documents.

Notre Fury est donc prêt pour la peinture.

Chapitre 8 : Peinture (à l'aérographe), c'est une première

Comme déjà vu sur des modèles du Club, le fini est exceptionnel.

D'abord le dessous. Un Blanc TAMIYA acrylique est passé, après

séchage c'est beau et très fin. Le dessus est peint en Gris Clair Gunze N° 50.

La délimitation entre le gris et le blanc n'est pas droite mais ondulée. On n'oubliera pas de repeindre en blanc le dessus des volets et en aluminium le bord d'attaque des ailes.

Le logement des trains est traité en Zinc Chromate puis vieilli au pinceau sec. L'entrée du réacteur est soulignée de rouge.

Chapitre 9 : Détaillage du logement des chargeurs de 20 mm

A l'aide de bandes de plastique, il faut confectionner la face avant des chargeurs (3).

Ceux-ci se verront agrémentés chacun d'une poignée. L'ensemble est peint en Aluminium. Le boîtier central est presque noir.

Une petite porte est confectionnée en métal Offset. De fines bandelettes y sont collées, puis un deuxième panneau en plastique y est collé ajouré de 4 orifices (voir Fig.4).

L'ensemble est peint en Alu, la partie intérieure des orifices en Alu plus foncé. Le collage se fera plus tard.

Chapitre 10 : Collages divers

A ce stade, on peut coller les trains ainsi que les diverses trappes. Sur les trains principaux, ne pas oublier de placer un petit vérin de rétraction. Un vide vite est collé à l'arrière de la dérive

Chapitre 11 : Verrière

La superbe verrière thermoformée qui m'a été offerte, (merci Henri les hélices) est découpée afin de la présenter ouverte.

Des cloisons en photo découpe trouvées dans la boîte à rabiots sont collées à l'intérieur.

La partie arrière de la verrière est meublée d'un ensemble de boîtiers (climatiseurs, radiocompas)

Un fil de fer torsadé fera la liaison entre ces boîtiers et l'arrière du siège éjectable

Chapitre 12 : Décoration

Mon choix s'est porté sur la superbe déco de la VA 126. Un aigle stylisé est visible sous la verrière. Une bande noire, (peinture) court sur l'arête dorsale et les décalques sur la dérive sont verts... C'est plutôt chouette.

La mise en place des décalques ne pose pas de problèmes majeurs. Un peu de MICRO SET permettra d'assouplir ceux-ci afin qu'ils épousent convenablement la gravure en creux surtout sur la dérive où les nervures sont assez profondes.

Un voile de vernis satiné mat sera passé sur l'ensemble du modèle après avoir souligné la gravure par un brossage.

Aucune charge, sinon les réservoirs et la perche de ravitaillement seront collés sous les ailes afin de conserver les lignes à cet élégant chasseur qu'était le Fury FJ- B.

**So long...at the last time
Pour un Thunderchief de chef.**

