



Canberra PR.9

04281-0389

© 2012 BY REVELL GmbH & Co. KG. A subsidiary of Hobbico, Inc.

PRINTED IN GERMANY



Canberra PR.9

Aufgrund der Erfahrungen im Einsatz der Canberra PR.3 und PR.7 sah die Royal Air Force Bedarf für eine neue Höhenaufklärerversion der Canberra für die strategische Aufklärung. Die neue Canberra PR.9 vereinte den Rumpf der PR.3 und PR.7 mit verlängerten Tragflächen und erhielt einen stärkeren Antrieb mit Rolls-Royce Avon 206-Triebwerken. Zunächst wurde eine einzelne Canberra der Version PR.7 von Napier in dieser Konfiguration umgebaut, sie diente dann als Prototyp für alle künftigen Maschinen des Typs PR.9. Die verbesserten Avon-Triebwerke und die vergrößerte Tragflächenspannweite machten Flughöhen von bis zu 18.288m (60.000 ft.) möglich.

Die PR.9 aus Serienproduktion wurden weiter verändert und erhielten eine neue, etwas seitlich versetzte Cockpithaube, die der Version Canberra (B)18 ähnelt, aber bei der PR.9 erreicht der Navigator über ein aufklappbares Bugteil seine Sitzposition vor und unterhalb des Piloten. Die neue seitlich versetzte Cockpithaube war bei den Piloten besonders beliebt, da sie einen der kritischen Punkte der PR.3 und PR.7 beseitigte, nämlich die schlechte Sicht aus dem Cockpit. Die Kameras, die die PR.9 mitführten, entwickelten sich über den Einsatzzeitraum des Typs weiter, mit einer großen Bandbreite an Varianten für Tageslichtaufnahmen für das Fotografieren von mittleren und großen Höhen, für Senkrecht- und Schrägaufnahmen. Digitalsensoren waren eines der weiteren Systeme, die mitgeführt werden konnten.

Im Januar 1960 wurde die Canberra PR.9 bei der 58 Squadron der RAF auf dem RAF-Stützpunkt Wyton in Dienst gestellt, ihr erster Einsatzflug erfolgte im April 1960. Die RAF entschied, dass die Maschinen des Typs PR.9 besser im Mittelmeerraum eingesetzt werden sollten und so gab die 58 Squadron ihre PR.9-Flugzeuge ab, an die 13 Squadron und dann die 39 Squadron der RAF, die beide auf dem RAF-Stützpunkt Luqa auf Malta stationiert waren. Die 58 Squadron erhielt stattdessen Flugzeuge der älteren Version PR.7. Schließlich wurde die 13 Squadron ebenfalls neu mit der PR.7 ausgestattet und zusammen mit der 39 Squadron auf den Stützpunkt Wyton zurückverlegt. Die PR.9 wurde im August 1976 dann schließlich nur noch von der 39 Squadron eingesetzt.

Mitte der 1970er Jahre wurde beschlossen, von den verbliebenen 16 Maschinen der Version PR.9 insgesamt 12 nachzurüsten, um ihre Leistungsfähigkeit für Flüge auf niedriger Höhe und in Bezug auf die taktische Aufklärung zu verbessern. Zwischen 1976 und 1980 wurden diese PR.9 mit einem Tactical Air Navigation System ausgerüstet und erhielten ein verbessertes Doppler-Radar sowie ein neues Sperry Master Reference Gyro.

Ein verbesserter AN/ARI 18228/6 Rearward Warning Receiver wurde in das Leitwerk eingebaut, was zu zwei äußerlich sichtbaren strömungsförmigen Verkleidungen führte, die an Projektilen erinnern – eine an der Vorderkante des Seitenleitwerks und eine am Heckkonus. Als es möglich wurde, ein ARI 5969/3 Infra-Red Line Scan (Infrarotabtaster) bei der PR.9 einzusetzen, wurden Vorkehrungen für einen Einbau in den Leuchtmittel-/Täuschkörperachse (Flare bay) getroffen. Dort konnte auch das „System III“ mitgeführt werden, das aus einer Kamera mit 91,44 cm (36in) Brennweite bestand, die aus der von der USAF U-2R benutzten „Hycon B“ weiterentwickelt worden war. „System III“ bezeichnete eine Spiegelreflexkamera, die das damals herkömmliche Filmmaterial verwendete und die entweder senkrecht nach unten gerichtet oder auf jeder Seite der Mittellinie des Rumpfes in drei Winkelpositionen gebracht werden konnte. Um optimale Bilder von „System III“ zu erhalten, musste die PR.9 auf eine Höhe von rund 15.240m (50.000 ft) gebracht werden; von dieser Höhe konnte die Kamera hochauflösende Bilder von 45,72 cm (18 in.) Breite mit ausreichenden Überlappungszonen machen, so dass die mit der Bildauswertung betrauten Spezialisten 3D-Bilder herstellen konnten.

Später wurden das IRLS „System III“ und der Kameratyp F96 (mit einer Brennweite von 91,44 cm/36 Inch) ausgemustert. Als Global Positioning Systeme (GPS) auf den Markt kamen, wurde ein Trimble Global Positioning System mit dem Tactical Air Navigation System verbunden, das zu einem späteren Zeitpunkt zu einem äußerst präzisen GPS/Inertial Navigation System weiterentwickelt wurde, um die neuen Electro-Optics Sensoren am effektivsten nutzen zu können. Der neue Electro-Optics Sensor war eine Variante des Senior Year Electro-Optical Relay Systems, das auch bei der USAF Lockheed U-2S verwendet wurde, wobei der bei der RAF eingesetzte Sensor unter der Bezeichnung Rapid Deployment Electro-Optical System lief. Wenn eine PR.9 eine Mission fliegen musste, die den Einsatz dieses Systems erforderte, wurden die Klappen des Täuschkörperachse entfernt und das in einer kastenförmigen Rahmenkonstruktion kardantisch aufgehängte Rapid Deployment Electro-Optical System mit einer Winde hochgezogen. Die aus dem Aufklärungsinsatz gewonnenen Daten wurden entweder über eine Datenverbindung direkt zur Bodenstation weitergeleitet oder blieben bis zur Landung an Bord. Obwohl das Rapid Deployment Electro-Optical System Bilder in sehr hoher Qualität lieferte, war der Bildausschnitt recht schmal. Um dieses Problem zu beheben, wurde die PR.9 mit einer Recon/Optical KA-93 Panorama-Kamera mit 60,96 cm (24 in) Brennweite im vorderen Kameraschacht ausgestattet.

Die RAF-Maschinen des Typs Canberra PR.9 waren möglicherweise an der „Operation Corporate“ im Falkland-Krieg des Jahres 1982 beteiligt. In einigen Berichten wurde behauptet, dass sieben PR.9 vom RAF-Stützpunkt Wyton Mitte April 1982 nach Belize geflogen und dort mit den Markierungen der chilenischen Luftstreitkräfte übermalt wurden, bevor sie auf den Stützpunkt Punta Arenas in Chile überstellt wurden. Von Punta Arenas aus seien RAF-Besatzungen angeblich mit der PR.9 über das argentinische Festland und die Südatlantik geflogen und hätten wertvolle Erkenntnisse über die argentinischen Streitkräfte gesammelt. Gerüchten zufolge sollen sogar vier der älteren PR.7 der 100 Squadron der RAF von Chile aus während des Konflikts eingesetzt worden sein.

Zum Ende ihrer Einsatzzeit hin wurden die Maschinen des Typs Canberra PR.9 zu Einsätzen über Afghanistan, dem Irak, Bosnien und Somalia beordert. Am 28.Juli 2006 wurde die 39 (1 PRU) Squadron der RAF – die letzte Squadron, die die PR.9 noch eingesetzt hatte – aufgelöst und die letzten verbliebenen vier Exemplare der RAF außer Dienst gestellt.

Triebwerke: 2 Rolls-Royce RA.24 Avon Mk.206 Turbojets
Länge: 20,32m über alles (66ft. 8 in), später 20,28m über alles (66ft. 6,5 in)
Spannweite: 20,69m (67ft. 10,5 in), später 20,71m (67ft. 11,5 in)
Höhe: 4,75m (15ft. 7 in)
Höchstgeschwindigkeit: 900 km/h (560 mph, 490 kts) „auf Höhe“
Maximale Höhe: etwa 213 km (70.000 ft.)
Maximale Reichweite: 6.400 km (4.000 Meilen)

Canberra PR.9

With experience gained using the Canberra PR.3 and PR.7, the Royal Air Force decided that it needed a new high-altitude reconnaissance Canberra for strategic reconnaissance. The new Canberra PR.9 married the identical fuselage used by the PR.3 and PR.7 variants with an enlarged span wing and powered by more powerful Rolls Royce Avon 206 engines. A single Canberra PR.7 was modified by Napier to this configuration and consequently served as the prototype for all future PR.9s. These up-rated Avon engines and a larger wing span allowed the aircraft to fly at heights up to 60,000 feet. Production PR.9s were modified even more and featured a new off-set fighter cockpit similar to the Canberra (B)18 variant but with a hinged nose section that allowed access for the navigator, who sat in front and below the pilot. The new off-set canopy was particularly popular with pilots, as it finally addressed one of the annoyances of the PR.3 and PR.7, that of poor cockpit visibility.

The cameras carried by the Canberra PR.9 were developed in various stages of it's service life with a wide range of daytime film cameras carried for medium and higher altitude vertical and oblique photography. Digital sensors was another of the systems that could be carried. In January, 1960 the Canberra PR.9 entered service with 58 Squadron, RAF at RAF Wyton and the first operational sortie was flown later in April, 1960. The RAF decided that the PR.9s would be better deployed to the Mediterranean and 58 Squadron, RAF handed over their PR.9s to 13 Squadron, RAF and then 39 Squadron, RAF, both based at RAF Luqa in Malta – 58 Squadron, RAF were then re-equipped with the older PR.7 variant. Eventually, 13 Squadron, RAF was also re-equipped with PR.7s and returned to RAF Wyton, together with 39 Squadron, RAF who by August 1976 became the sole operator of the PR.9 variant.

In the mid-1970s it was decided to upgrade twelve of the remaining sixteen PR.9s to enhance their low-level and tactical reconnaissance capability. Between 1976 and 1980 the PR.9s were upgraded with a Tactical Air Navigation System and an improved Doppler radar along with a new Sperry Master Reference Gyro. An improved AN/ARI 18228/6 Rearward Warning Receiver was fitted into the tail unit, resulting in two prominent 'bullet' fairings – one on the leading edge of the fin and the other on the end of the tailcone. An ARI 5969/3 Infra-Red Line Scan was made available for the PR.9 and provision was made for this equipment to be installed in the flare bay. The flare bay could also carry 'System III', this was a 36" focal length camera that was derived from the 'Hycon B' camera carried by the USAF U-2R. The 'System III' was a wet film camera fitted with a moving mirror lens unit that could point either vertically or to three oblique positions either side of the aircraft centreline. To obtain the optimum images from 'System III', the PR.9 had to fly at around 50,000ft and from this height the camera could produce highly detailed 18 inch wide prints, with sufficient overlap to later allow a stereoscopic image to be created by photo interpreters.

Later the IRLS, 'System III' and the 36" F96 camera were retired from use. When Global Positioning Systems became available, a Trimble Global Positioning System was linked to the Tactical Air Navigation System and this was later upgraded to a very accurate Global Positioning System/Inertial Navigation System to enable the most effective use of the new Electro-Optics sensor. The new Electro-Optics sensor was a variant of the Senior Year Electro-Optical Relay System that was also used by the USAF Lockheed U-2S, the PR.9 sensor was named as Rapid Deployment Electro-Optical System. When a PR.9 was tasked for a mission that required the use of the Rapid Deployment Electro-Optical System, the bomb-bay doors were removed and the Rapid Deployment Electro-Optical System, which is mounted on a gimbalised crate assembly, was winched up into the flare bay. The reconnaissance data was either sent direct to a ground station via a data link or stored on board until landing. Although the Rapid Deployment Electro-Optical System produced a very high quality image, the image area was quite narrow. To overcome this problem, the PR.9 was equipped with a Recon/Optical KA-93 24" panoramic camera in the forward camera bay. The RAF Canberra PR.9s may have been involved in 'Operation Corporate' (the 1982 Falklands conflict). Some reports have claimed that maybe seven PR.9s were flown from RAF Wyton to Belize in mid-April, 1982, where they were repainted in Chilean Air Force markings before being flown onto Punta Arenas in Chile. From Punta Arenas RAF crews allegedly flew the PR.9s over mainland Argentina and the South Atlantic, gathering valuable intelligence about the Argentinean armed forces. It is even rumoured that four of the even older PR.7s from 100 Squadron, RAF might also have operated from Chile during the conflict.

The twilight years of the Canberra PR.9s service saw them tasked with operations over Afghanistan, Iraq, Bosnia and Somalia. On 28 July, 2006 39 (1 PRU) Squadron, RAF (the last operational Canberra PR.9 Squadron) was disbanded and the last four remaining PR.9's in RAF service were sadly retired.

Engines: Two Rolls-Royce RA.24 Avon Mk.206 Turbojets
Length: 66ft 8 in (20.32m) overall, later 66ft 6.5 in (20.28m) overall
Wing Span: 67ft 10.5 in (20.69m), later 67ft 11.5 in (20.71m)
Height: 15ft 7 in (4.75m)
Max Speed: 560 mph (490kts, 900kph) 'at altitude'
Max Altitude: 70,000 ft (21,300m) approx
Max Range: 4,000 miles (6,400km)

Mould manufactured by and property of Revell GmbH & Co. KG. Illegal imitations are subject to prosecution.

Vorm vervaardigd door en eigendom van Revell GmbH & Co. KG. Onrechtmatige nabootsingen worden gerechtelijk vervolgd.

Formas produzidas e de propriedade da Revell GmbH & Co. KG. Cópias não autorizadas serão processadas juridicamente como determinado na lei.

Modellen tillverkad av och tillhör Revell GmbH & Co. KG. All kopiering beivras enligt lagen om upphovsrätt.

Formen er fremstillet af Revell GmbH & Co. KG. som også har ejendomsret. Lovstridige efterligninger sages.

Модель изготовлена и является собственностью фирмы Revell GmbH & Co. KG. Протокопированные подделки преследуются в судебном порядке.

Η μορφή κατασκευάστηκε και περιήλθε στην ιδιοκτησία της Revell GmbH & Co. KG. Οι παράνομες μιμήσεις θα καταδιώκονται δικαστικώς.

Tyvärl blev utfört av Revell GmbH & Co. KG. a je jéjm vlastnictvím. Proti nezákonným napodobením sa bude postúpeno súdnej cestou.

Forma je proizvedena i je vlasništvo Revell GmbH & Co. KG. Neovlađene kopije bodo pravno kažnjene.

Form hergestellt und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Widerrechtliche Nachahmungen werden gerichtlich verfolgt.

Ce produit est propriété de la société Revell GmbH & Co. KG. Toute utilisation ou duplication frauduleuse fera l'objet de poursuites en justice.

Modelado y en propiedad de Revell GmbH & Co. KG. Imitaciones ilícitas serán perseguidas por la ley.

Forma prodotta dalla Revell GmbH & Co. KG. e di proprietà della stessa impresa, la quale procederà legalmente contro ogni imitazione abusiva.

Malli on Revell GmbH & Co. KG. valmistama ja omaisuutta. Laittoaman kopiointien tullaan puuttumaan oikeudellisin toimin.

Formen er produceret og esies av Revell GmbH & Co. KG. Efterligning uten tillatelse vil bli gjenstand for rettslig forfølgelse.

Produkcja i prawa własności firmy Revell GmbH & Co. KG. Nielegalne podrabianie jest zabronione pod odpowiedzialnością sądowną.

Model Revell GmbH & Co. KG. firmasının mülkiyeti altında imal edilmiştir. Kanuna aykırı taklitler mahkemeye takip edilecektir.

A forma előállítását és a tulajdonjog birtokosa a Revell GmbH & Co. KG. A jogellenes utánzatokat és hamisítványokat bíróságlag üldözik, üldözik.

Benötigte Farben / Used Colors

Benötigte Farben
Required colours

Peintures nécessaires
Benodigde kleuren

Pinturas necesarias
Tintas necessárias

Colori necessari
Använda färger

Tarvittavat värit
Du trenger følgende farger

Nødvendige farger
Необходимые краски

Potrzebne kolory
Απαιτούμενα χρώματα

Gerekli renkler
Potřebné barvy

Szükséges színek
Potrebne barve

A

Dunkelgrün, matt 68
Dark green, matt
Vert foncé, mat
Donkergroen, mat
Verde oscuro, mate
Verde-escuro, mate
Verde scuro, opaco
Mörkgrön, matt
Tummanvihreä, matta
Mörkegrön, matt
Mörkgrön, matt
Темно-зеленый, матовый
Ciemnozielony, matowy
Πράσινο σκούρο, ματ
Koyu yeşil, mat
Sötétzöld, matt
Tmavozelená, matná
Temnozelená, brez leska

B

blaugrau, matt 79
greyish blue, matt
gris-bleu, mat
blauwgroen, mat
gris azulado, mate
cinzento azulado, fosco
grigio blu, opaco
blågrå, matt
siniharmaa, himmeä
blågrå, matt
blågrå, matt
син-серый, матовый
siwy, matowy
γκριζομπλέ, ματ
mavi gri, mat
modrosédá, matná
kékesszürke, matt
plavo siva, mat

80 %

C

steingrau, matt 75
stone grey, matt
gris pierre, mat
steengris, mat
gris pizarra, mate
cinzento pedra, fosco
grigio roccia, opaco
stengrå, matt
kövenharmaa, himmeä
stengrå, mat
steingrå, matt
серый каменный, матовый
szary kamien., matowy
γκρι πέτρας, ματ
taş grisi, mat
kamenňé šedá, matná
köszürke, matt
kamen siva, mat

20 %

weiß, matt 5
white, matt
blanc, mat
wit, mat
blanco, mate
branco, fosco
bianco, opaco
vit, matt
valkoinen, himmeä
hvid, mat
hvit, matt
белый, матовый
biały, matowy
λευκό, ματ
beyaz, mat
bilá, matná
fehér, matt
bela, mat

D

schwarz, seidenmatt 302
black, silky-matt
noir, satiné mat
zwart, zijdemat
negro, mate seda
preto, fosco sedoso
nero, opaco seta
svart, sidenmatt
musta, silkinhimmeä
sort, silkematt
sort, silkematt
черный, шелковисто-матовый
czarny, jedwabisto-matowy
μαύρο, μεταξωτό ματ
siyah, ipek mat
černá, hedvábné matná
fekete, selyemmatt
črna, svila mat

E

eisen, metallic 91
steel, metallic
coloris fer, métallique
ijzerkleurig, metallic
ferroso, metalizado
ferro, metálico
ferro, metallico
járnfärg, metallic
teräksenväriinen, metallikiilto
jern, metallak
jern, metallic
стальной, металл
żelazo, metaliczny
σιδήρου, μεταλλικό
demir, metalik
železna, metaliza
vas, metáll
železna, metalik

F

beige, matt 89
beige, matt
beige, mat
beige, mate
bege, fosco
beige, opaco
beige, matt
beige, himmeä
beige, mat
beige, matt
бежевый, матовый
beżowy, matowy
μπεζ, ματ
bej, mat
bežová, matná
bézs, matt
bež (slonova kost), mat

G

aluminium, metallic 99
aluminium, metallic
aluminium, métallique
aluminium, metallic
aluminio, metalizado
aluminio, metálico
aluminio, metallico
aluminium, metallic
alumiini, metallikiilto
aluminium, metallak
aluminium, metallic
алюминиевый, металл
aluminium, metaliczny
αλουμινίου, μεταλλικό
aluminium, metalik
hliníková, metaliza
aluminium, metáll
aluminium, metalik

H

anthrazit, matt 9
anthracite grey, matt
anthracite, mat
antraciet, mat
antracita, mate
antracite, fosco
antracite, opaco
antracit, matt
antrasiitti, himmeä
koksgrå, mat
antrasiitt, matt
антрацит, матовый
antracyt, matowy
ανθρακί, ματ
antrasit, mat
antracit, matná
antracit, matt
tamno siva, mat

I

schwarz, matt 8
black, matt
noir, mat
zwart, mat
negro, mate
preto, fosco
nero, opaco
svart, matt
musta, himmeä
sort, mat
sort, matt
черный, матовый
czarny, matowy
μαύρο, ματ
siyah, mat
černá, matná
fekete, matt
črna, mat

J

hautfarbe, matt 35
flesh, matt
couleur chair, mat
huidskleur, mat
color piel, mate
côr da pele, fosco
colore pelle, opaco
hudfärg, matt
ihonväriinen, himmeä
hudfarve, mat
hudfarge, matt
телесный, матовый
ciełisty, matowy
χρώμα δέρματος, ματ
ten rengi, mat
barva kůže, matná
bőrszínű, matt
barva kože, mat

K

weiß, matt 5
white, matt
blanc, mat
wit, mat
blanco, mate
branco, fosco
bianco, opaco
vit, matt
valkoinen, himmeä
hvid, mat
hvit, matt
белый, матовый
biały, matowy
λευκό, ματ
beyaz, mat
bilá, matná
fehér, matt
bela, mat

34 %

L

seegrün, matt 48
sea green, matt
vert d'eau, mat
zeegroen, mat
verde-mar, mate
verde-mar, fosco
verde lago, opaco
havsgrön, matt
merenvihreä, himmeä
havgrön, mat
sjögrön, matt
зеленый морской, матовый
zieleń morska, matowy
πράσινο λίμνης, ματ
göl yeşili, mat
mořská zelená, matná
tengerzöld, matt
morsko zelena, mat

66 %

gelb, matt 15
yellow, matt
jaune, mat
geel, mat
amarillo, mate
amarelo, fosco
giallo, opaco
gul, mat
keltainen, himmeä
gul, mat
gul, mat
желтый, матовый
žółty, matowy
κίτρινο, ματ
sari, mat
žlutá, matná
sárga, matt
rumena, mat

M

karminrot, matt 36
carmin red, matt
rouge carmin, mat
karmijnrood, mat
carmin, mate
vermelto carmin, fosco
rosso carminio, opaco
karminröd, matt
karmiliniinpunainen, himmeä
karminröd, matt
karminröd, matt
красный кармин, матовый
karminowy, matowy
κόκκινο δαήτηδό, ματ
lál rengi, mat
krbové červená, matná
kárminpiros, matt
šminka rdeča, mat

N

seegrün, matt 48
sea green, matt
vert d'eau, mat
zeegroen, mat
verde-mar, mate
verde-mar, fosco
verde lago, opaco
havsgrön, matt
merenvihreä, himmeä
havgrön, mat
sjögrön, matt
зеленый морской, матовый
zieleń morska, matowy
πράσινο λίμνης, ματ
göl yeşili, mat
mořská zelená, matná
tengerzöld, matt
morsko zelena, mat



Schwarzen Faden benutzen

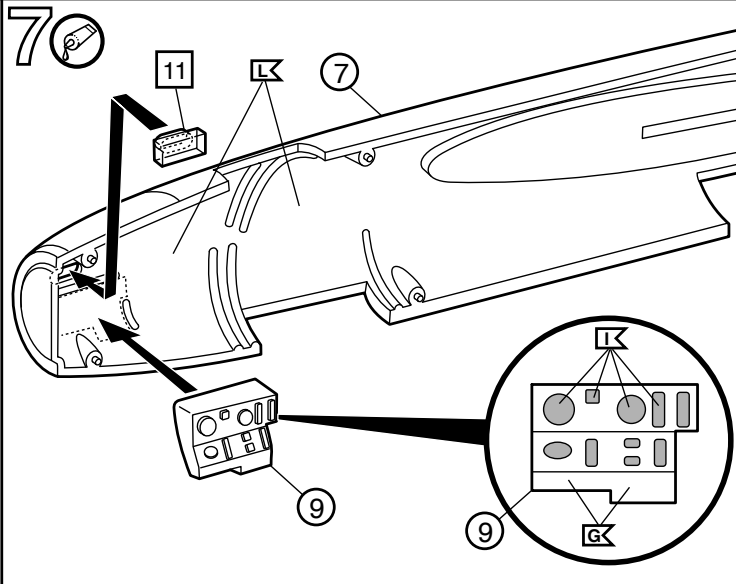
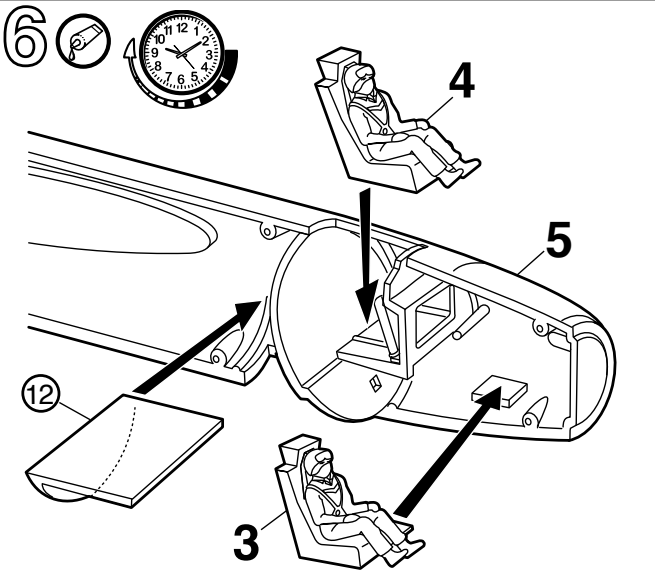
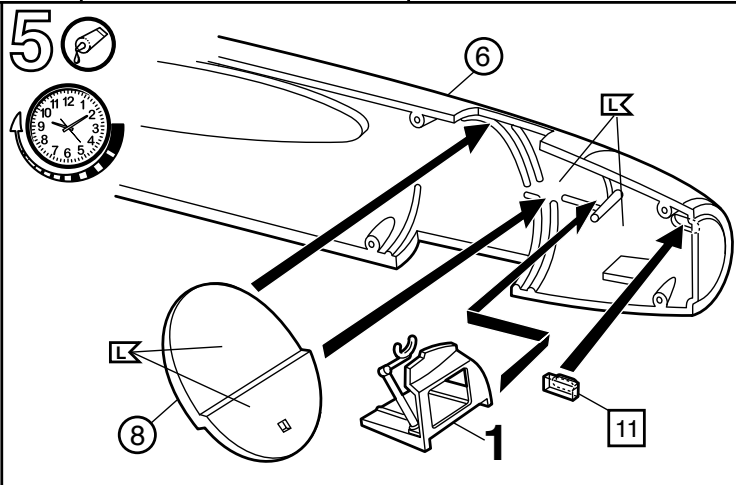
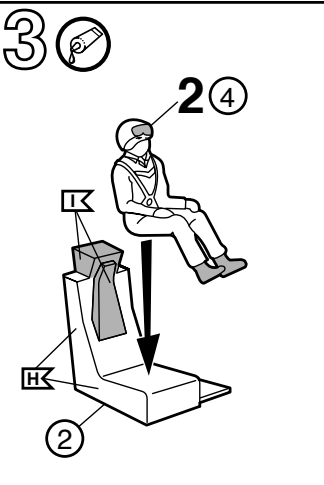
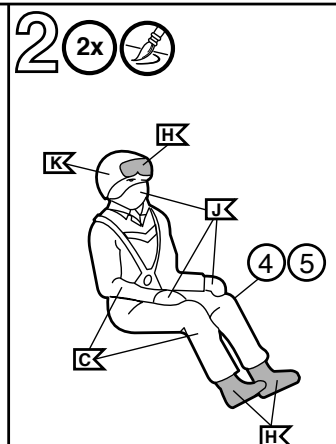
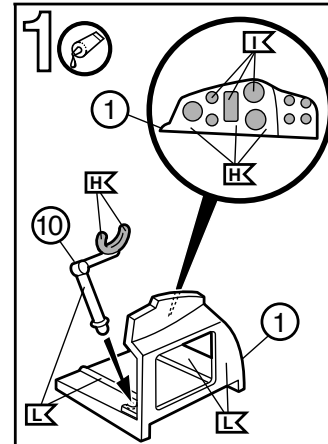
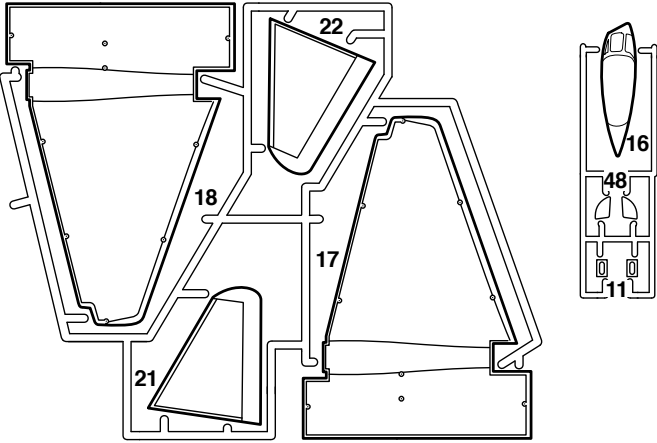
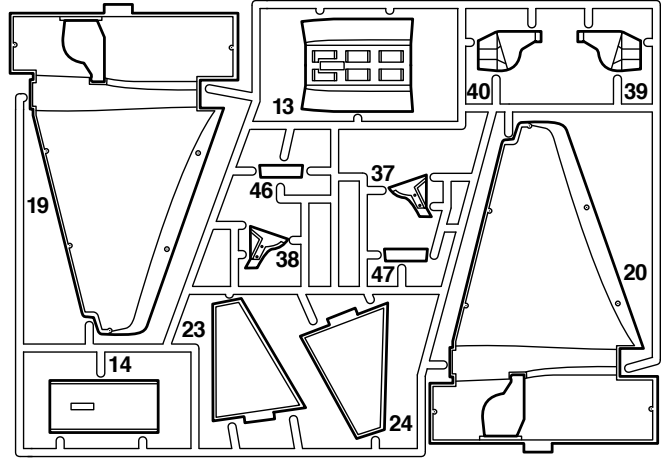
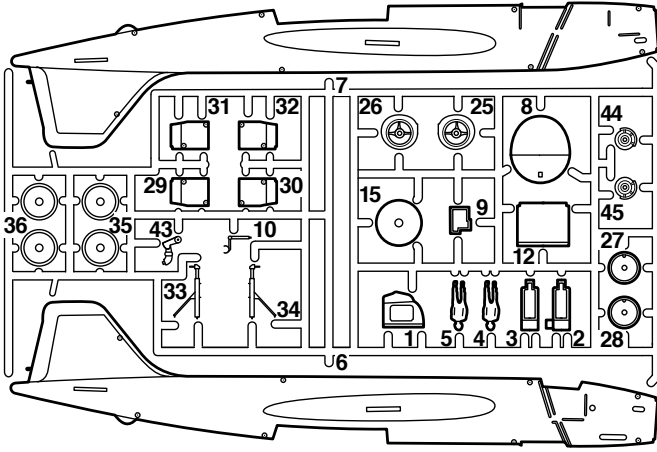
Use black thread
Employer le fil noir
Gebruik zwarte draad
Utilizar hilo color negro
Utilizar fio preto
Usare filo nero
Använd svart tråd
Käytä mustaa lankaa
Benyt en sort
Bruk svart
Использовать черные нитки
Użyć czarnej nici
χρησιμοποιείτε την καφέ μαύρου
Kahverengi siyah iplik kullanın
Použit černé vlákno
barna feketé fonalat kell használni
Uporabljati črni nit

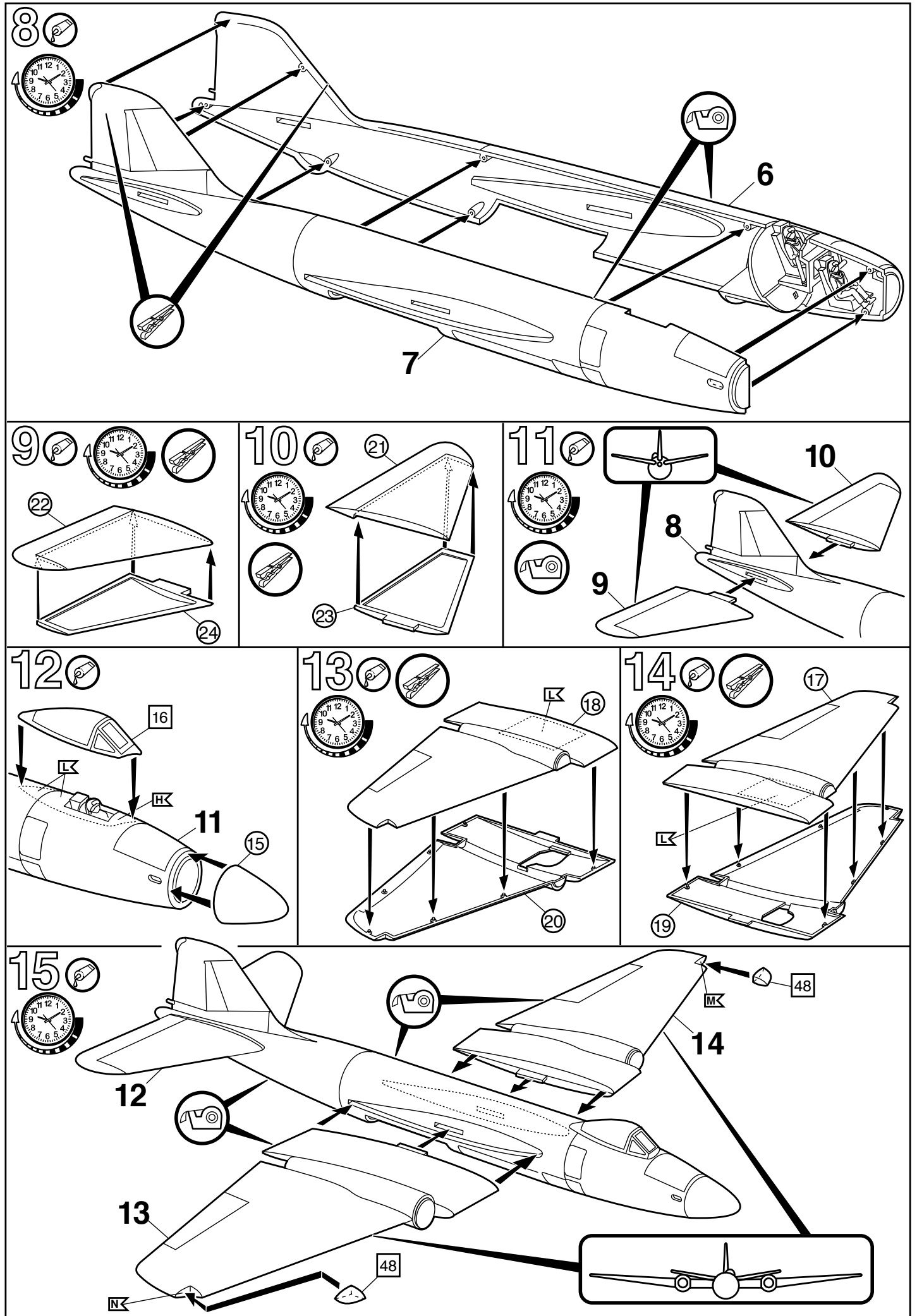
Nicht enthalten

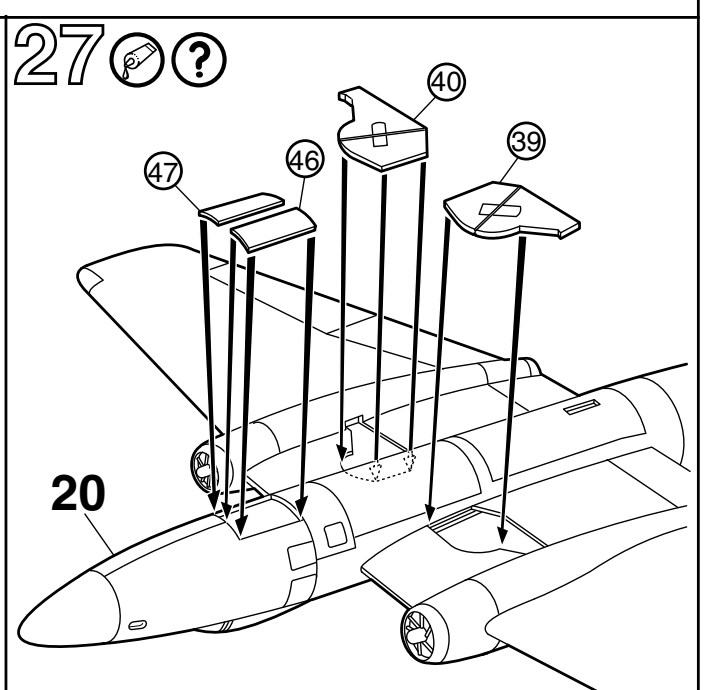
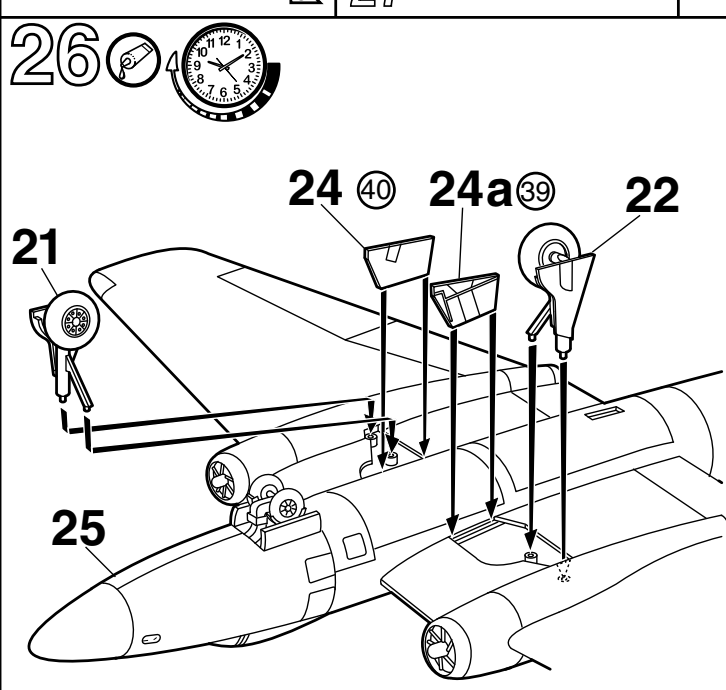
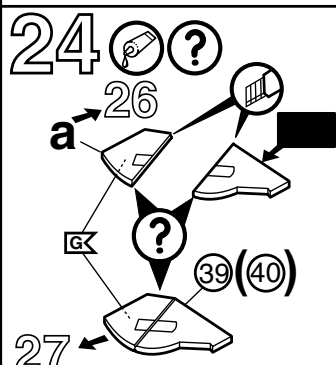
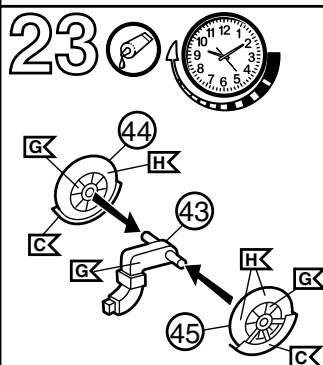
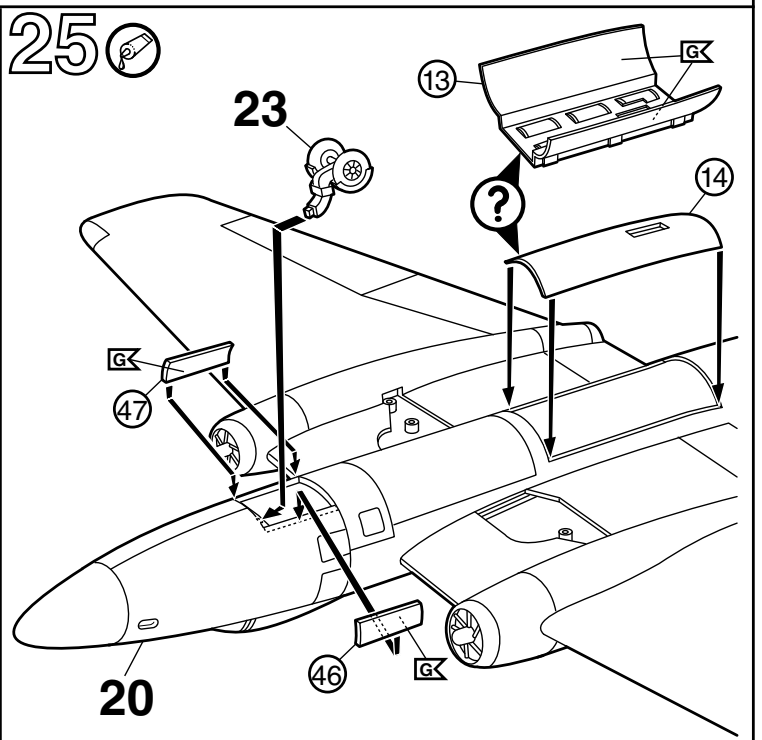
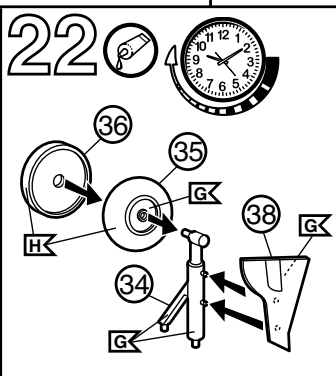
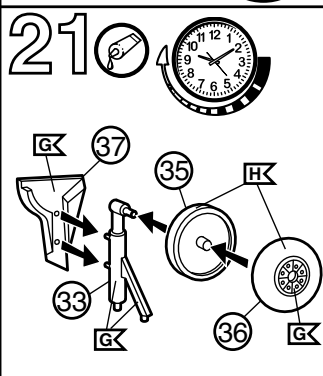
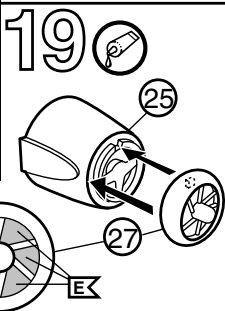
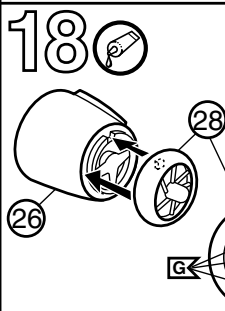
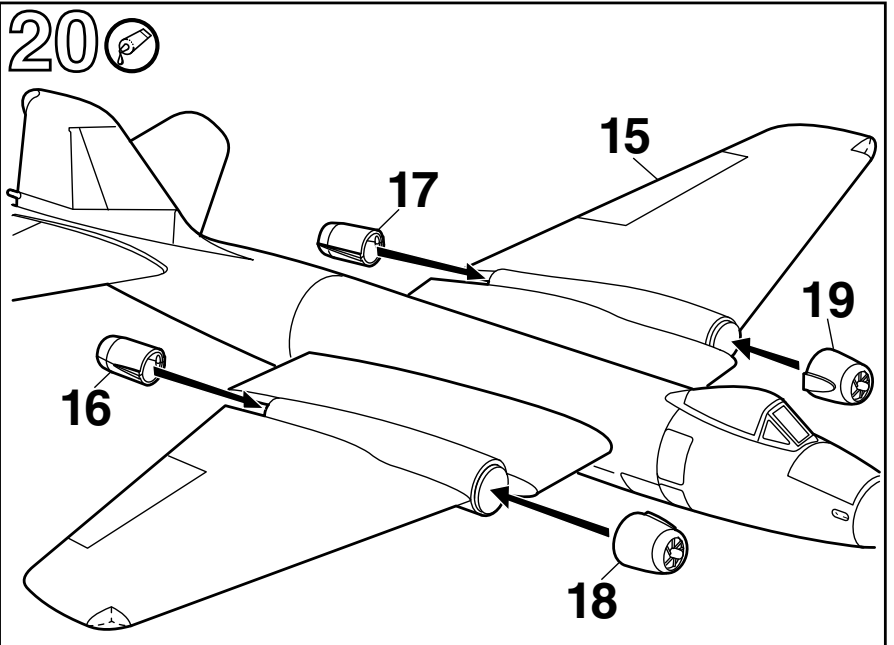
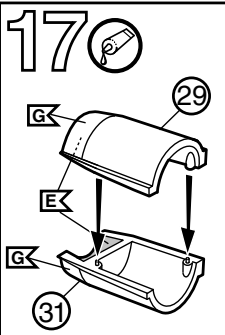
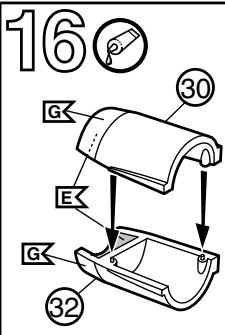
Not included
Non fourni
Behoort niet tot de levering
No incluido
Non compresi
Não incluído
Ikke medsendt
Ingår ej
Ikke inkluderet
Eivät sisälly
Δεν συμπεριλαμβάνεται
Не содержится
Nem tartalmazza
Nie zawiera
Ni vsebovano
İçerisinde bulunmamaktadır
Není obsaženo

Nicht benötigte Teile

Parts not used
Pièces non utilisées
Niet benodigde onderdelen
Piezas no necesarias
Peças não utilizadas
Parti non usate
Inte använda delar
Tarpeettomat osat
Ikke nødvendige dele
Deler som ikke er nødvendige
Неиспользованные детали
Elementy niepotrzebne
μη χρησιμοποιούμενα εξαρτήματα
Gereksiz parçalar
Nepotřebné díly
fel nem használt alkatrészek
Nepotrebni deli



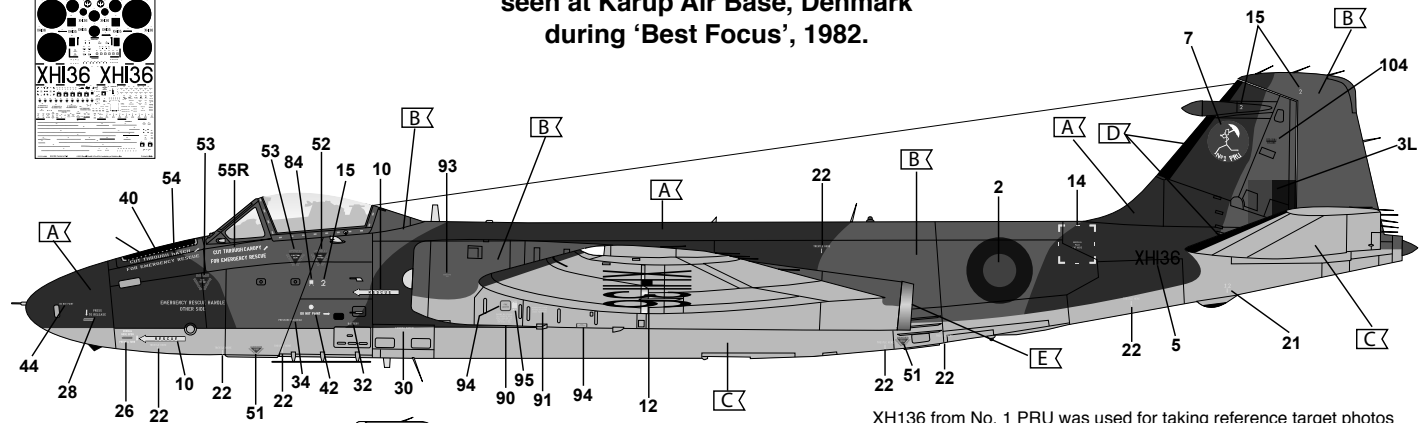
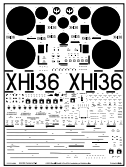






28

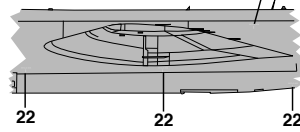
BAC/English Electric Canberra PR.9, XH136 of No.39 Squadron, No.1 Photo Reconnaissance Unit, RAF seen at Karup Air Base, Denmark during 'Best Focus', 1982.



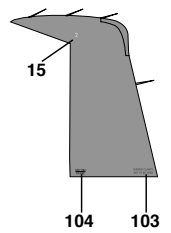
XH136 from No. 1 PRU was used for taking reference target photos during the 1982 'Best Focus' reconnaissance competition at Karup Air Base in Denmark. When it arrived it belonged to No.39 Squadron, RAF but while it was deployed to Karup the unit was disbanded and aircraft and personnel were handed over to No. 1 Photo Reconnaissance Unit, RAF. The ground crew of this particular Canberra 'celebrated' the event by painting over the Red 39 Squadron winged bomb on the tail and painted a 'matchstick man with an umbrella' (as featured in a British TV commercial for the Prudential Insurance Company at the time). It is not known whether the starboard fin had the No.39 Squadron, RAF badge painted over in this manner also so a pair of No.39 Squadron, RAF badges (decals numbered 8) are supplied on this decal sheet as well as a pair of 'matchstick man with an umbrella' decals (decals numbered 7).



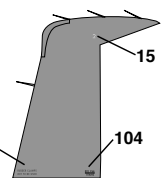
Port wing root undersides details



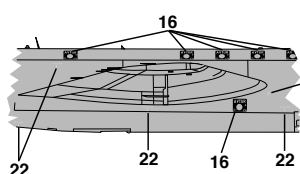
Port rudder details



Port rudder details

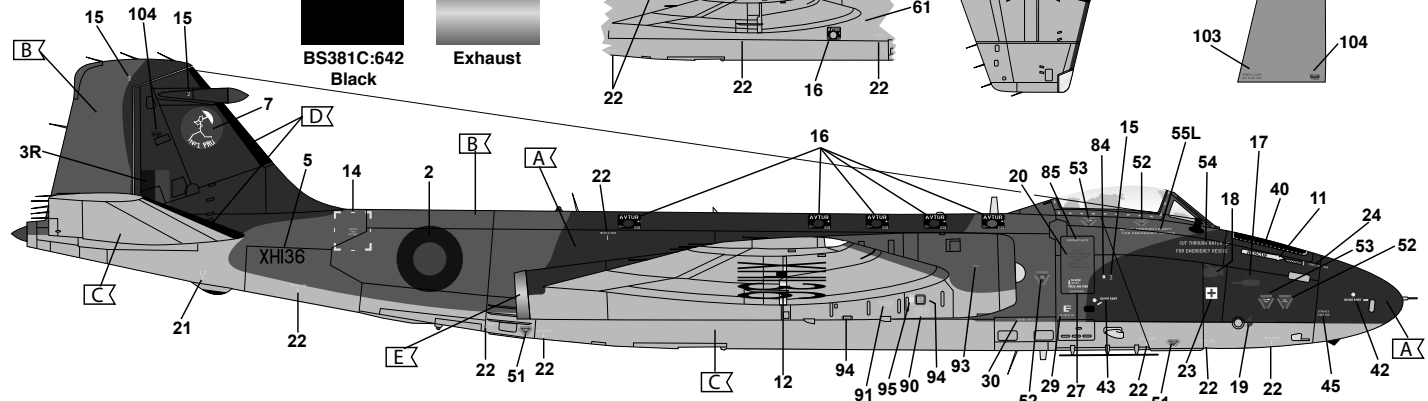


Starboard wing root undersides details



- A** BS381C:241 Dark Green
- B** BS381C: 638 Dark Sea Grey
- C** BS381C:627 Light Aircraft Grey

- D** BS381C:642 Black
- E** Exhaust





29

BAC/English Electric Canberra PR.9, XH135
of No.13 Squadron, No.1 Photo Reconnaissance Unit, RAF
RAF Wyton, 1991.

