



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

A05039

English Electric Canberra PR.9



GB It was soon recognised during World War I that the aeroplane could play a crucial role in reconnaissance of enemy positions. This was carried on in World War II when Spitfires and Mosquitos were employed in the high speed, high altitude, photographic role.

After the end of the war the RAF were looking for a jet aircraft to replace the B.35 Mosquitos that were in service at that time. Although the Canberra was conceived as an unarmed, high-altitude bomber, it very quickly became apparent that, with very little modification to the airframe, a multitude of other tasks could be performed. The potential of photo-reconnaissance duties was one of the first & the Air Ministry produced a specification PR.31/46, which with a 14"inch (355mm) extension to the fuselage for a camera bay the Canberra could meet the requirements. Two versions were produced - the PR.3 and PR.7 - but it was found that the service ceiling of around 50,00ft (15,240m) was insufficient.

This was to bring about a major re-design from the previous aircraft in that more powerful engines, longer span, increased wing

F Pendant la Première Guerre mondiale on s'est vite rendu compte que l'avion pouvait jouer un rôle essentiel dans la reconnaissance des positions ennemies. Ainsi, les Spitfire and les Mosquito furent utilisés durant la Deuxième Guerre mondiale pour prendre des photos à grande vitesse et à haute altitude.

Après la guerre, l'armée de l'air britannique cherchait un avion à réaction pour remplacer les Mosquito en service à l'époque. Bien que le Canberra soit conçu comme bombardier à haute altitude sans armement, il devint évident qu'avec très peu de modifications à la cellule aéronautique, de nombreuses autres tâches étaient possibles. Pour la reconnaissance photographique, le ministère de l'air produisit une spécification PR.31/46 à laquelle une rallonge du fuselage de 355 mm pour appareil photo permettait au Canberra de satisfaire aux besoins. Deux versions furent fabriquées - la PR.3 et la PR.7 - mais on a trouvé que leur plafond pratique d'environ 15.240 mètres était insuffisant.

Une toute nouvelle conception apporta des moteurs

D Während des 1. Weltkrieges wurde bald erkannt, dass das Flugzeug eine wichtige Aufklärungsrolle in Bezug auf feindliche Stellungen übernehmen konnte. Dies geschah im 2. Weltkrieg durch den Einsatz von Spitfires und Mosquitos für Luftaufnahmen bei hoher Geschwindigkeit und in großer Höhe.

Nach Ende des Krieges suchte die RAF nach einem Düsenflugzeug zur Ablösung der damals benutzten B.35 Mosquitos. Obwohl die Canberra als unbewaffneter Höhenbomber konzipiert wurde, stellte sich schnell heraus, dass bei nur geringfügiger Modifizierung des Flugwerks eine Vielzahl anderer Aufgaben durchgeführt werden konnte. Die potenzielle Fotoaufklärungsrolle war eine der ersten, und das Luftfahrtministerium produzierte eine Spezifikation PR.31/46, damit die Canberra mit einem für einen Kameraschacht um 355 mm verlängerten Rumpf die Anforderungen erfüllen konnte. Es wurden zwei Versionen - PR.3 und PR.7 - produziert, es wurde aber festgestellt, dass das Einsatzmaximum von rund 15240 m nicht ausreichte.

Dadurch kam es zu einer groß angelegten Umgestaltung

cord inboard of the engines nacelles and a fighter cockpit were the major changes. English Electric at Warton in Lancashire had been responsible for the design and development of the Canberra family. The PR.9 design and flight testing was subcontracted to Short Brothers & Harland in Belfast. The first flight of the definitive PR.9 took place from Belfast on 27th July 1958 and entered service with the RAF in April 1960.

The PR.9 has been employed all over the world during the forty-plus years it was in service. Involved in two Gulf Wars, it was the aircraft that photographed the Soviet vessels transporting the nuclear missiles to the Caribbean during the Cuban Missile Crisis.

Dimensions: Length 66ft 8ins (20.32m), Wing Span 67ft 11.5ins.

Two Rolls-Royce Avon Mk206 turbojets of 11,250lbs (5,100kg) thrust.

Max speed: 560mph (900km/h) with a maximum operating altitude of 70,000ft (21,300m).

plus puissants, une envergure plus large, une corde de l'aile épaissie à bord des nacelles de moteurs et le cockpit d'un avion de chasse. L'entreprise English Electric à Warton dans le Lancashire avait été responsable du design et du développement de la gamme Canberra. Le design et les essais en vol furent sous-traités à Short Brothers & Harland de Belfast. Le premier vol du PR.9 eut lieu à Belfast le 27 juillet 1958 et l'avion fut mis en service dans la RAF en avril 1960.

Depuis plus de quarante ans, le PR.9 est toujours utilisé dans le monde entier. Avant sa participation dans les deux guerres du Golfe, il fut l'avion qui photographia les bateaux soviétiques qui transportaient des missiles nucléaires à la mer des Antilles pendant la crise cubaine.

Dimensions : Longueur 20.32 m, Envergure 20.72 m.

Deux turboréacteurs Rolls-Royce Avon Mk.206 d'une poussée de 5.100 kg.

Vitesse maximale : 900 km/h avec un plafond maximum d'opération de 21.300 m.

des bisherigen Flugzeugs mit leistungsstärkeren Triebwerken, größerer Spannweite, erhöhter Flächentiefe innenbords der Triebwerksgondeln und einem Fighter-Cockpit als bedeutende Änderungen. English Electric in Warton (Lancashire) war für die Konstruktion und Entwicklung der Canberra-Baureihe verantwortlich. Konstruktion und Flugprüfung der PR.9 wurden an Short Brothers & Harland in Belfast vergeben. Der Erstflug der endgültigen PR.9 fand am 27. Juli 1958 in Belfast statt, und im April 1960 wurde sie bei der RAF in Betrieb genommen.

Die PR.9 war in ihren gut 40 Dienstjahren weltweit im Einsatz. An zwei Golfkriegen beteiligt war sie das Flugzeug, das die sowjetischen Schiffe fotografierte, als sie während der kubanischen Raketenkrise Atomraketen in die Karibik transportierten.

Abmessungen: Länge 20,32 m, Spannweite 20,72 m.

Zwei Rolls-Royce Avon Mk206 Turbojets mit 5100 kg Schub.

Höchstgeschwindigkeit: 900 km/h bei einer maximalen Einsatzflughöhe von 21300 m.

E En el curso de la primera Gran Guerra, no tardó en reconocerse que el aeroplano podría jugar un papel crucial para el reconocimiento de las posiciones enemigas. Durante la Segunda Guerra Mundial, los Spitfire y Mosquito se utilizaron en misiones fotográficas a elevada altura y velocidad.

Tras el final de la guerra, la RAF buscaba un reactor en sustitución de los Mosquito B.35 entonces en servicio. Aunque el Canberra se concibió como bombardero de elevada altura sin armamento, pronto se descubrió que con una mínima modificación estructural era apto para otras muchas tareas. Su potencial para el reconocimiento fotográfico fue uno de los primeros en ser utilizados, y el Ministerio del Aire preparó la especificación PR.31/46; con una extensión de 355mm en el fuselaje para una cámara, el Canberra cumplía todos los requisitos. Se produjeron dos versiones, PR.3 y PR.7, pero pronto se descubrió que el techo de altura de vuelo, de 15.240m, era insuficiente.

Esto provocaría un importante cambio de diseño, con motores de más potencia, mayor envergadura, mayor integración

S Tidigt under Första världskriget stod det klart att flygplan skulle spela en avgörande roll för rekognoscering av fiendens positioner. Detta var även fallet under Andra världskriget när Spitfire- och Mosquito-plan användes under fotograferingsuppdrag i höga farter och på hög höjd.

Vid krigsslutet avsåg RAF att ersätta de B.35 Mosquito-plan som var aktiva vid denna tid med ett jetplan. Trots att Canberra utformades som ett obebävat bombplan för höga höjder, visade det sig snart att man kunde utföra många fler uppgifter med mycket små förändringar av flygplansskrovet. Möjligheten till flygplansfotografering var en potentiell sådan, och flygministeriet producerade snart en specifikation kallad PR.31/46 som genom en 355 mm-förlängning av Canberras skrov mötte behovet av en kamerainstallation. Två versioner producerades, PR.3 och PR.7, men man upptäckte snart att tjänstetopphöjden på cirka 15 240 m var otillräcklig.

Detta föranledde en omfattande omkonstruktion av den

I Durante la prima guerra mondiale, apparve subito chiaro che quest'aeroplano si sarebbe rivelato cruciale nella ricognizione delle postazioni nemiche. Nella seconda guerra mondiale, infatti, Spitfire e Mosquito furono impiegati nel ruolo di fotoricognitori ad alta quota e velocità elevate.

Dopo la fine della guerra, la RAF cercava un aviogetto per sostituire il Mosquito B.35 in servizio durante quel periodo. Sebbene il Canberra fosse stato concepito come bombardiere da alta quota privo d'armamento, apparve subito chiaro che -con leggere modifiche al telaio- avrebbe potuto svolgere una moltitudine di altri compiti, tra cui quello della fotoricognizione (il primo ad essere messo in pratica). Con la specifica PR.31/46, infatti, il Ministero dell'Aria decretò che il Canberra avrebbe soddisfatto i requisiti contemplando un ampliamento di 355mm della fusoliera necessario a ospitare un vano per gli apparati fotografici. Ne furono prodotte due versioni - il PR.3 e il PR.7. Tuttavia la tangenza di 15.240m risultò insufficiente.

Ciò determinò una fondamentale riprogettazione del velivolo rispetto al modello precedente. Le maggiori modifiche

de las barquillas de los motores en las alas y cabina de caza como principales cambios. La empresa English Electric de Warton (Lancashire) había sido la encargada del diseño y desarrollo de la familia Canberra, pero para el diseño y pruebas de vuelo del PR.9 se subcontrató a Short Brothers & Harland, de Belfast. El primer vuelo de la versión definitiva del PR.9 tuvo lugar sobre Belfast el 27 de julio de 1958, entrando en servicio en la RAF en abril de 1960.

El PR.9 se utilizó en todo el mundo durante los más de cuarenta años en que estuvo en servicio. Participó en las dos Guerras del Golfo y fue el aparato que fotografió las naves soviéticas que transportaron los misiles nucleares al Caribe durante la crisis de Cuba.

Dimensiones: Longitud: 20,32m, Envergadura: 20,72m. Dos turborreactores Rolls-Royce Avon Mk206 de 5.100kg de empuje.

Velocidad máxima: 900km/h a una altitud operativa máxima de 21.300m.

tidigare versionen så att man framför allt erhöi mer kraftfulla motorer, en längre räckvidd, ökad vingkorda innanför motorgondolen och en jaktplanscockpit. English Electric i Warton, Lancashire hade ansvarat för designen och utvecklingen av Canberra-serien. PR.9-konstruktionen och -flygtestningen kontrakterades dock ut till Short Brothers & Harland i Belfast. Den första provflygningen av den definitiva PR.9-versionen inleddes i Belfast den 27 juli 1958 och planet inledde sin aktiva tjänst med RAF april 1960.

PR.9 har flugits över hela världen under de mer än 40 år som planet har varit i aktiv tjänst. Den har varit inblandad i två gulfrigor och var det plan som fotograferade de sovjetiska fartyg som transporterade kärnvapenmissiler till Västindien under Cubakrisen.

Mått: Längd 20,32 m, spännvidd 20,72 m.

Två Rolls-Royce Avon Mk 206 jetmotorer med 5 100 kg dragkraft.

Maxfart: 900 km/h med en maximal tjänstehöjd på 21 300 m.

riguardarono motori più potenti, l'ampliamento dell'apertura alare e l'estensione della corda alare in corrispondenza delle gondole motore. Inoltre, il velivolo fu dotato di un abitacolo tipo caccia. La società English Electric di Warton, nel Lancashire, si occupò della progettazione e realizzazione dei velivoli della famiglia Canberra, mentre la progettazione e il collaudo del PR.9 furono subappaltati alla Short Brothers & Harland di Belfast. Il primo volo del modello PR.9 avvenne nei cieli di Belfast il 27 luglio del 1958. Il velivolo entrò in servizio presso la RAF nell'aprile del 1960.

In oltre quarant'anni di servizio, il PR.9 è stato utilizzato in tutto il mondo. Impiegato nelle due guerre del Golfo, è stato il velivolo che ha fotografato le navi sovietiche che trasportavano missili nucleari nei Caraibi durante la crisi missilistica di Cuba.

Dimensioni: Lunghezza 20,32m, Apertura alare 20,72m.

Due turboggetti Rolls-Royce Avon Mk206 da 5,100kg.

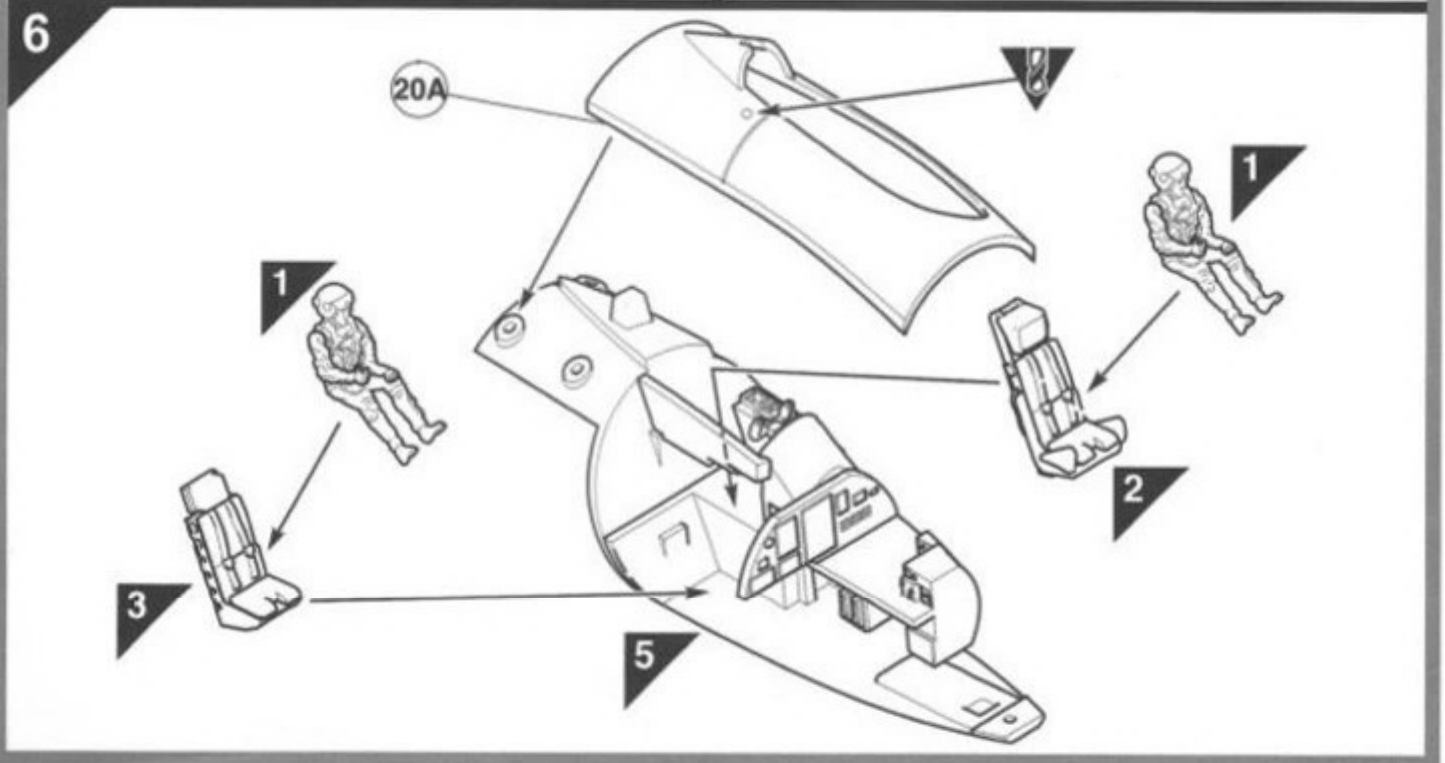
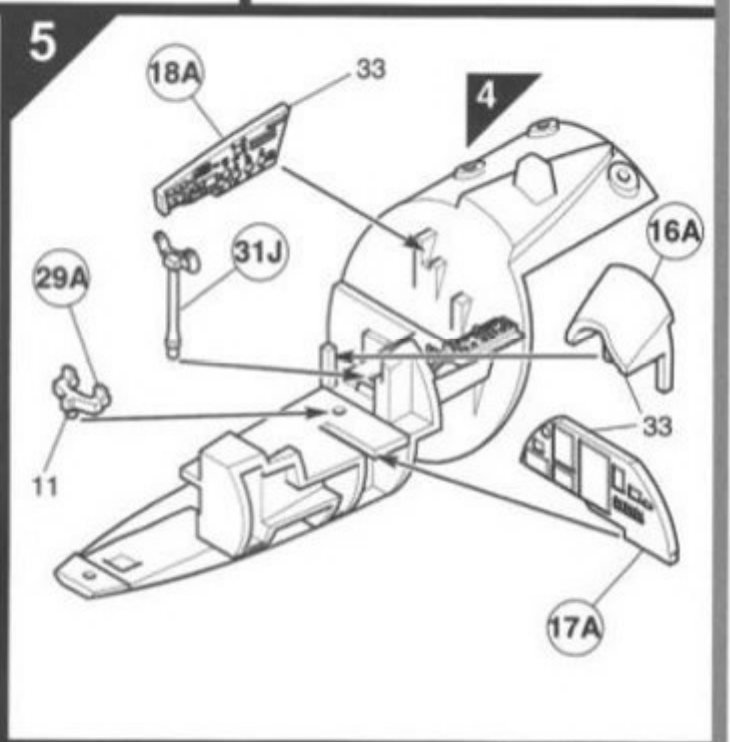
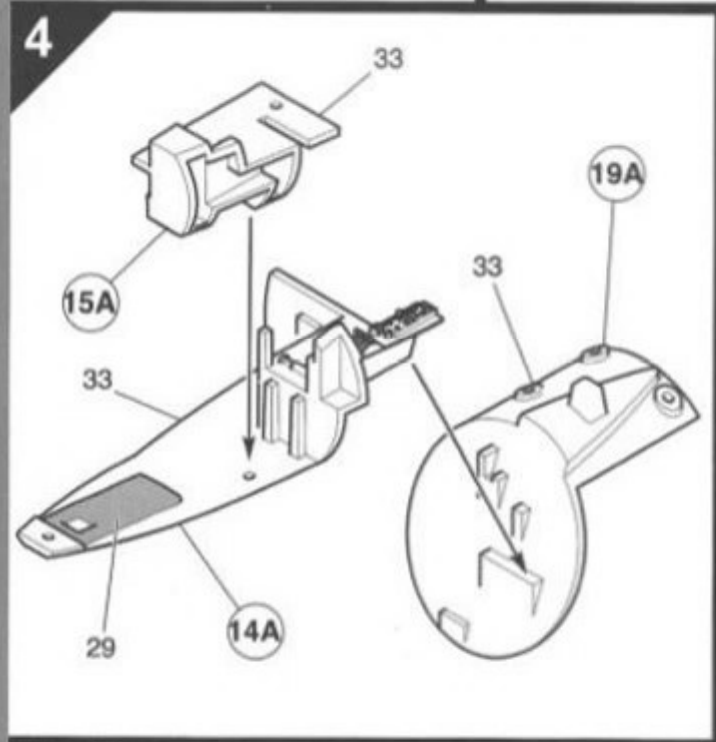
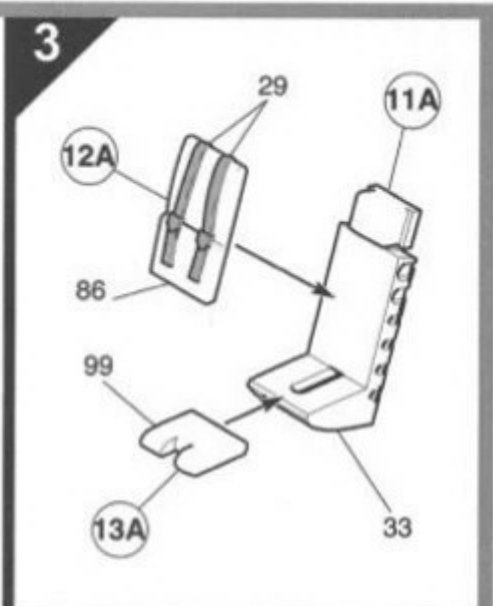
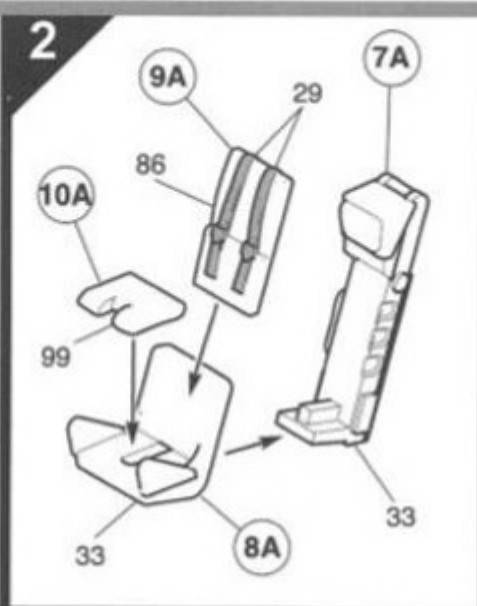
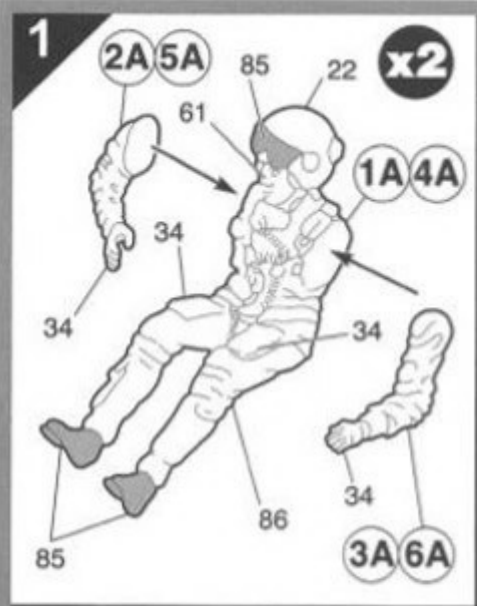
Velocità massima: 900km/h con tangenza di 21.300m.

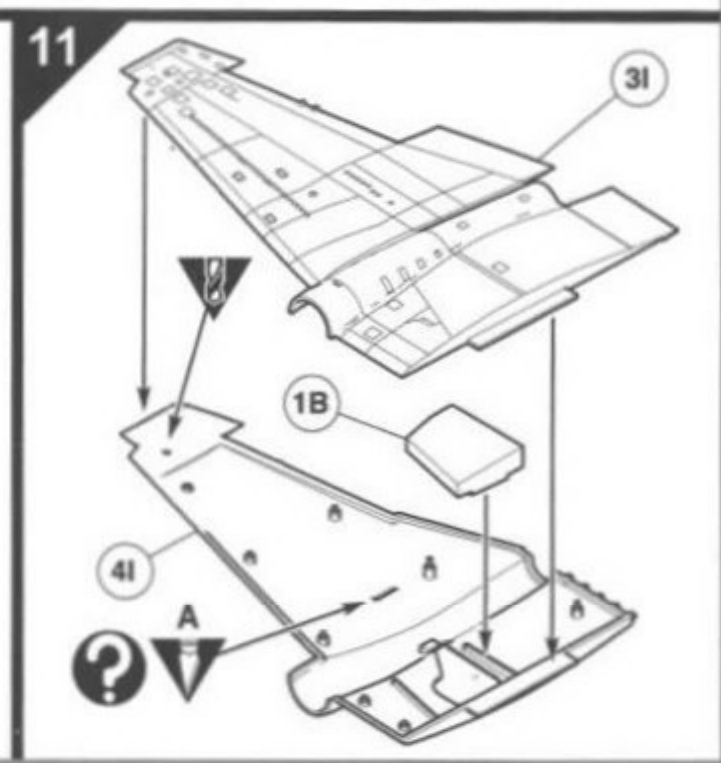
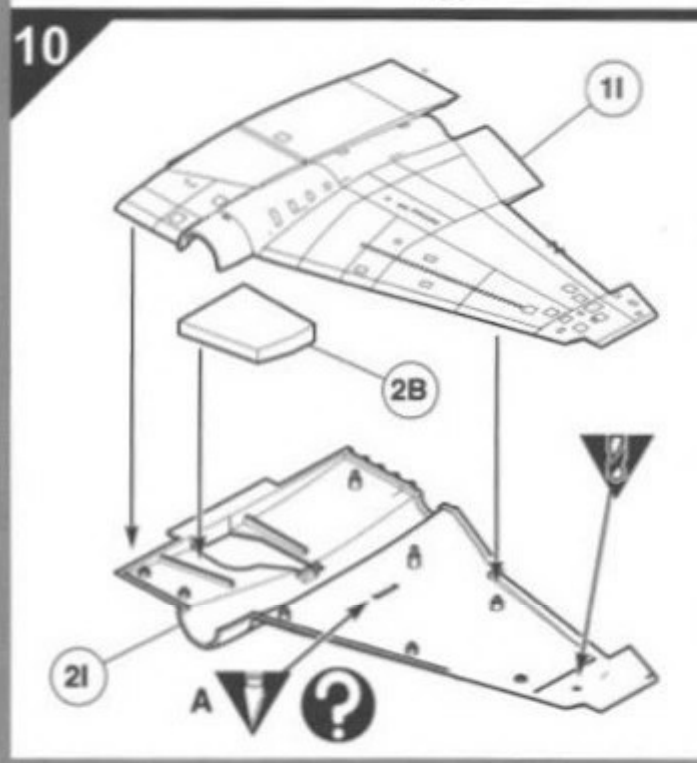
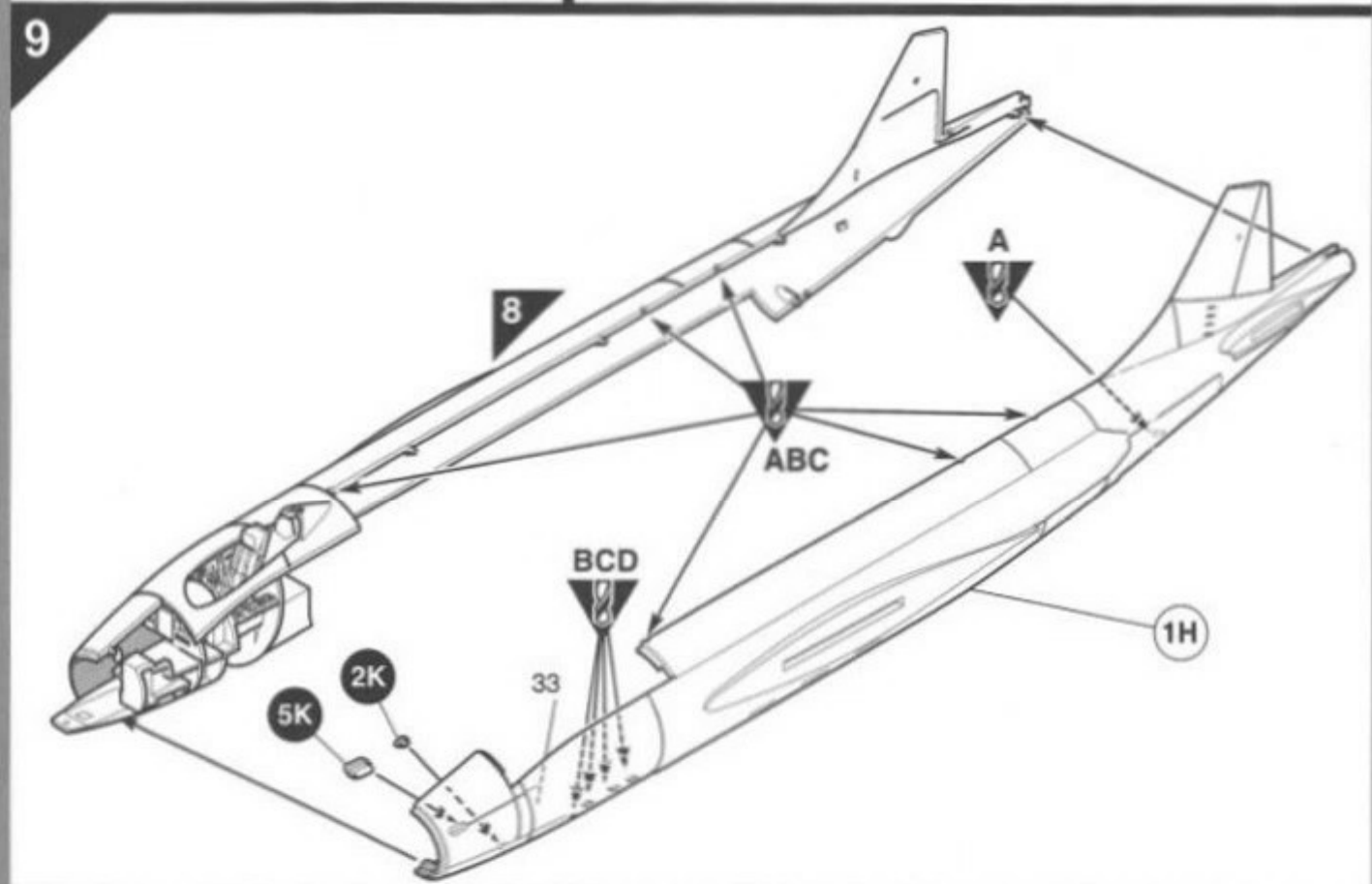
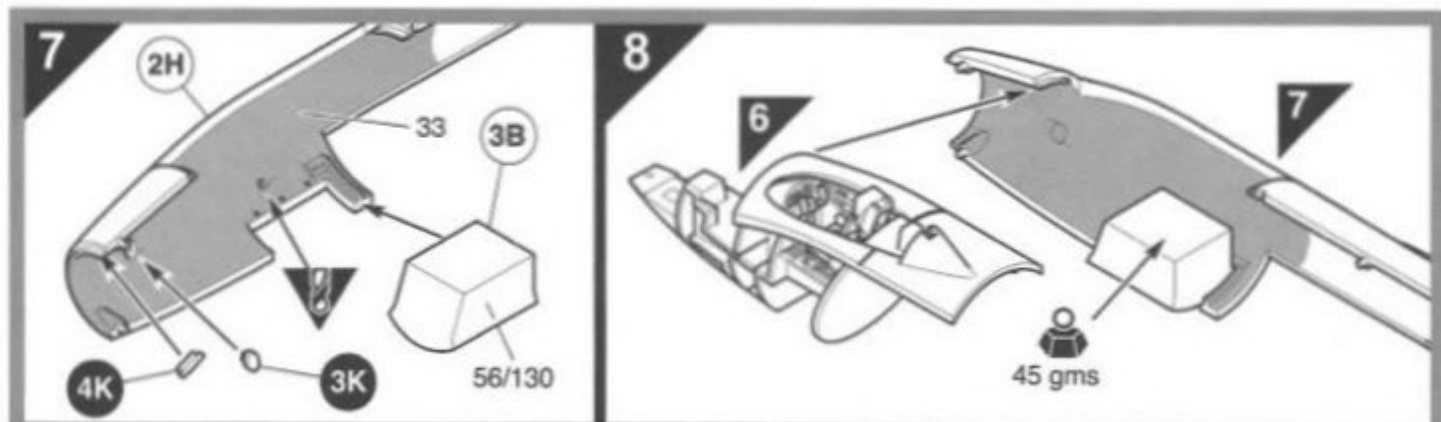
HORNBY / AIRFIX

Would like to thank the following for their help in the making of the Canberra kit.

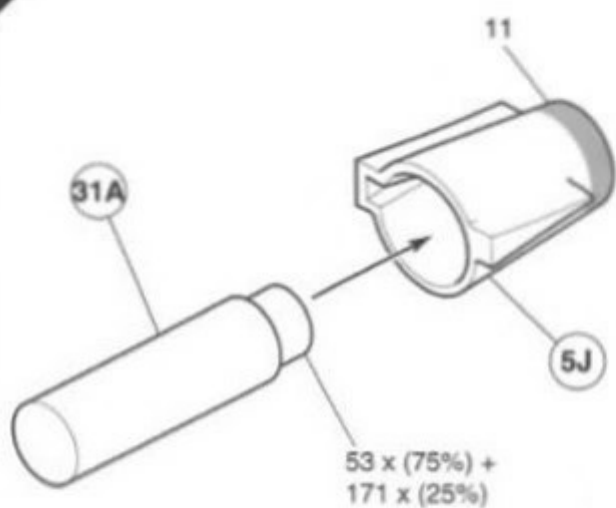
BAE Systems Warton.

North West Heritage Group Warton.

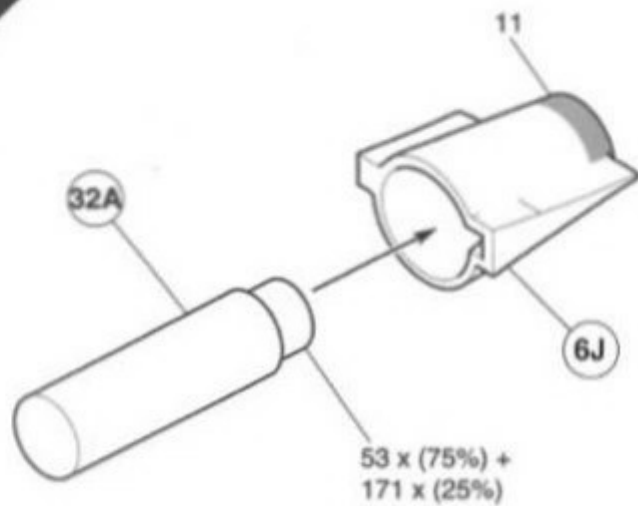




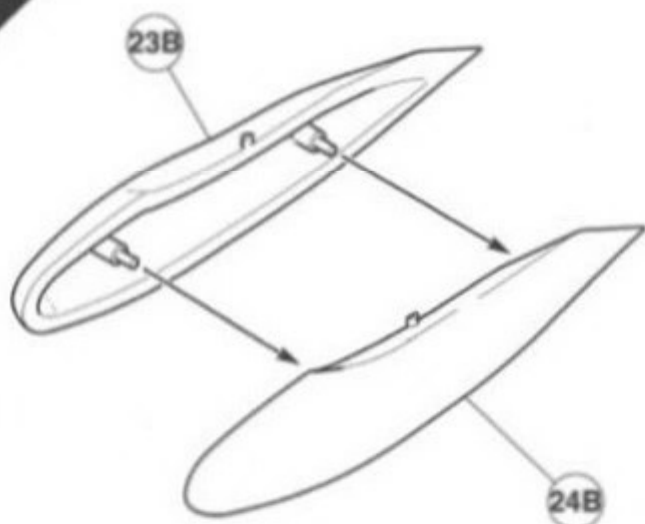
12



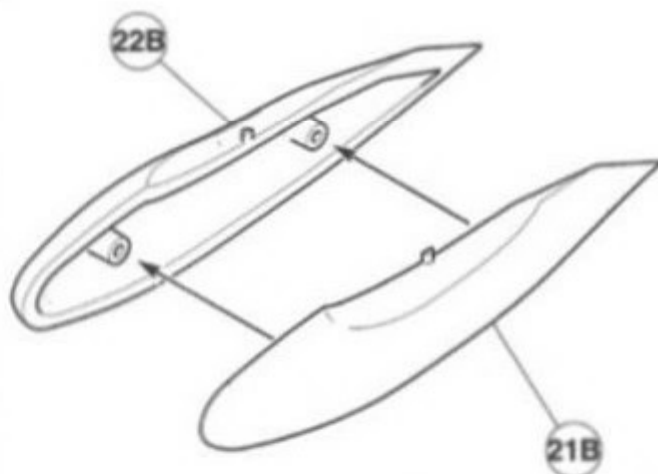
13



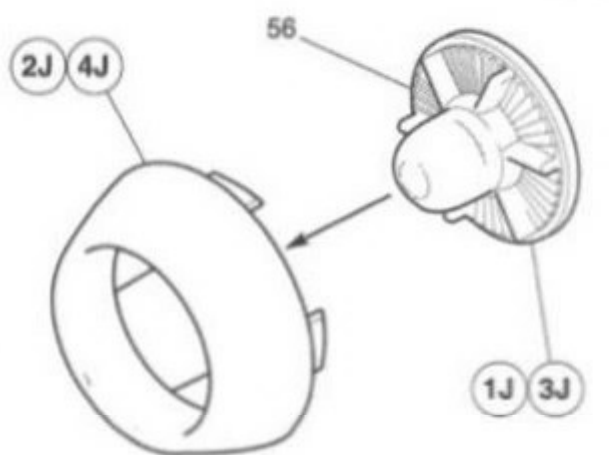
14



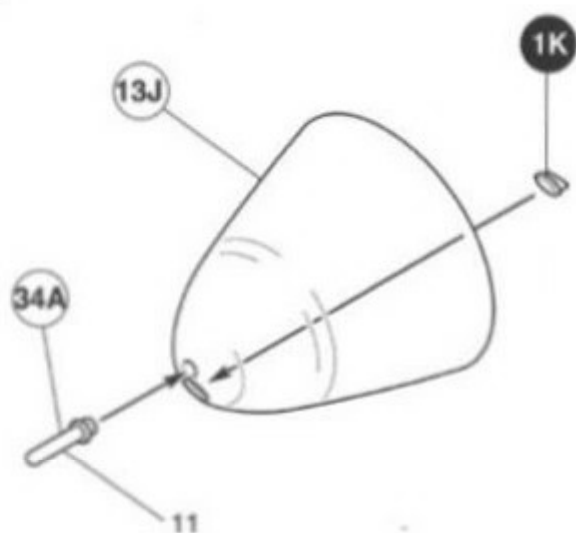
15



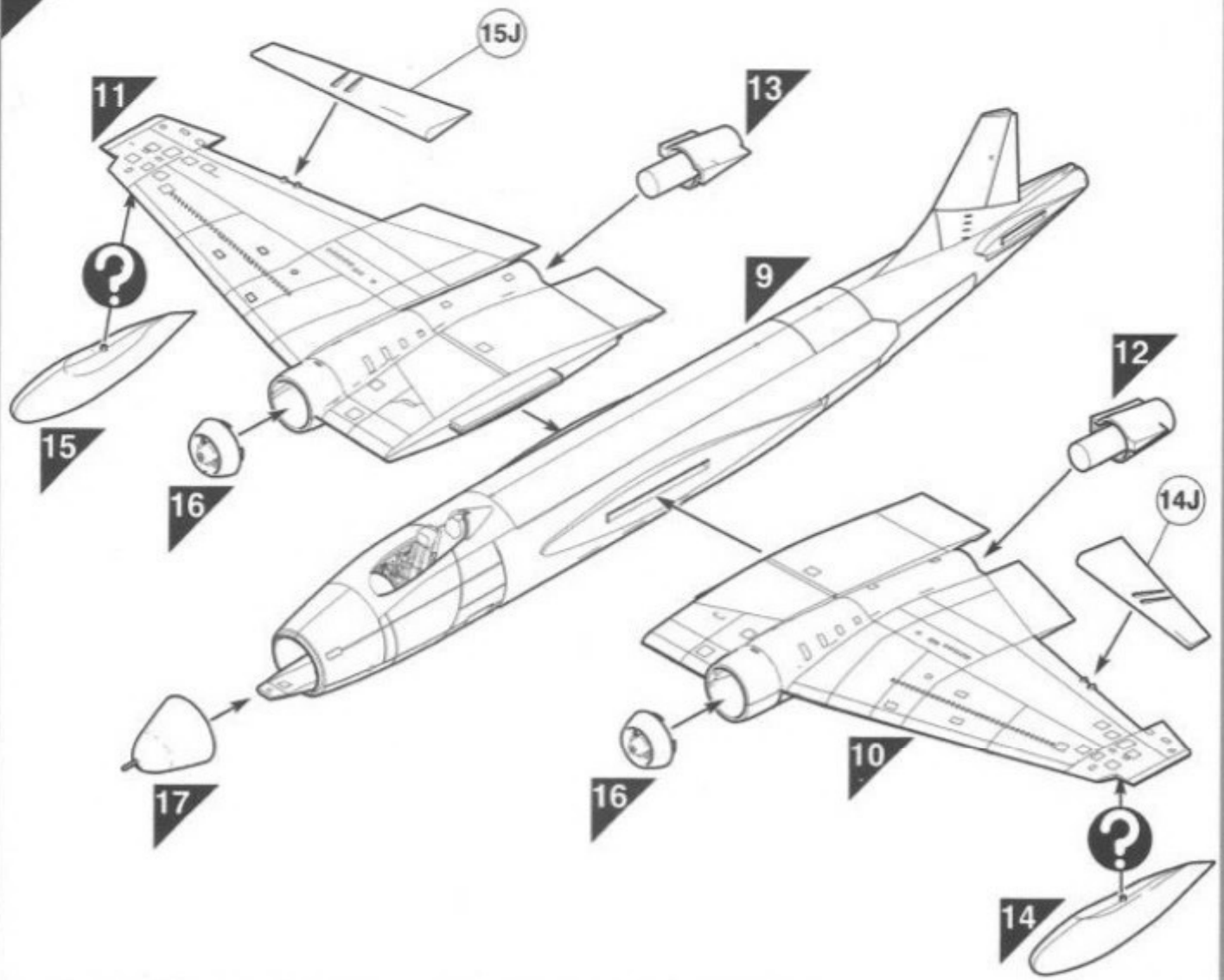
16



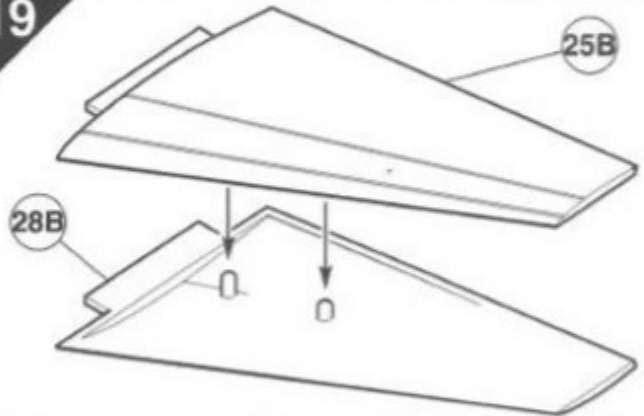
17



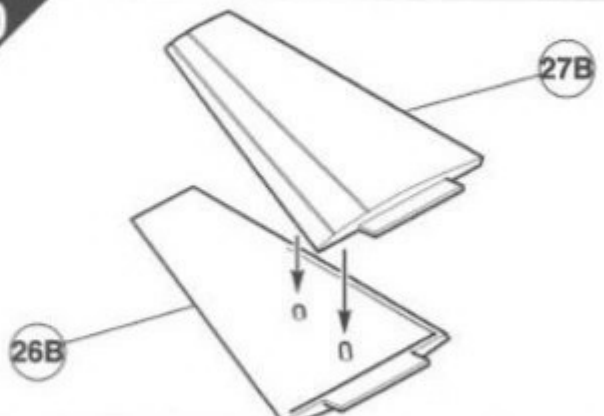
18



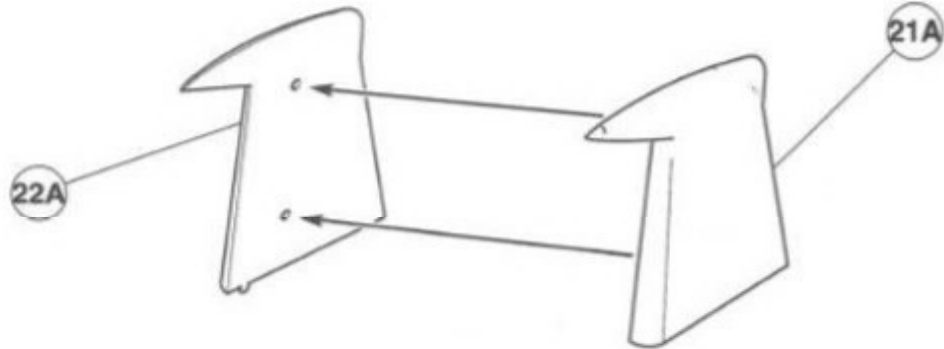
19



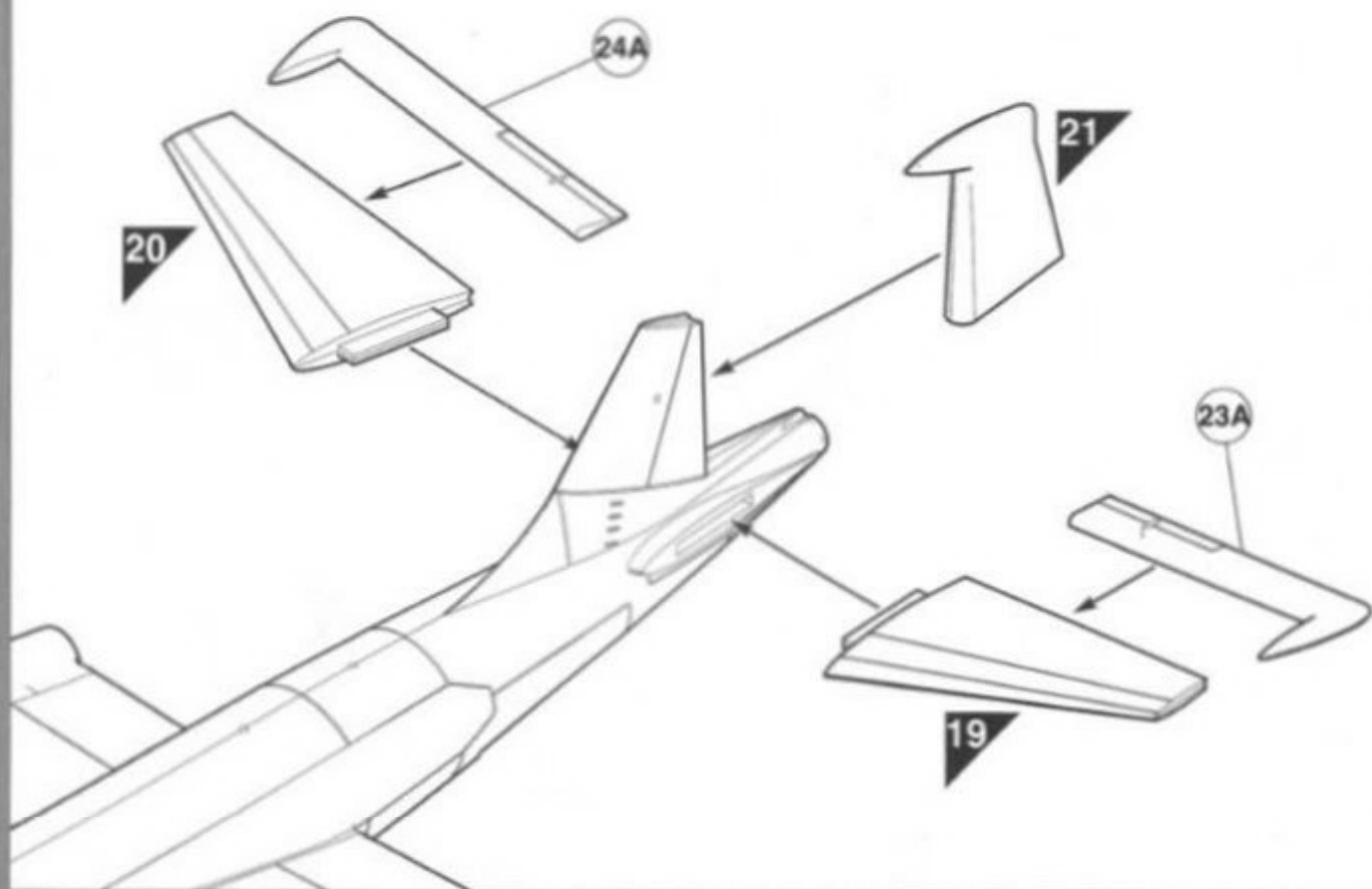
20



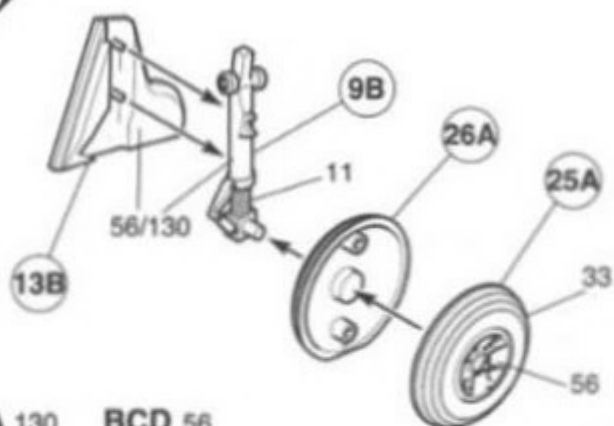
21



22

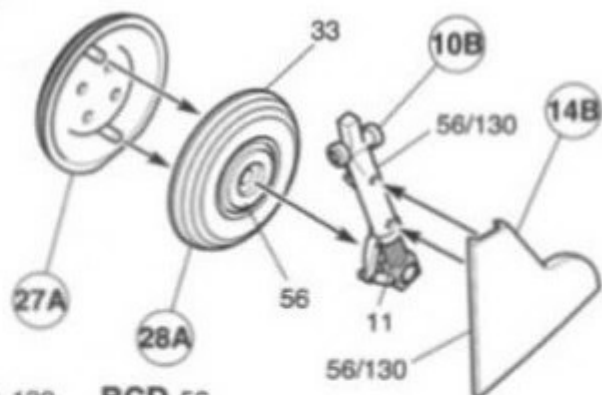


23



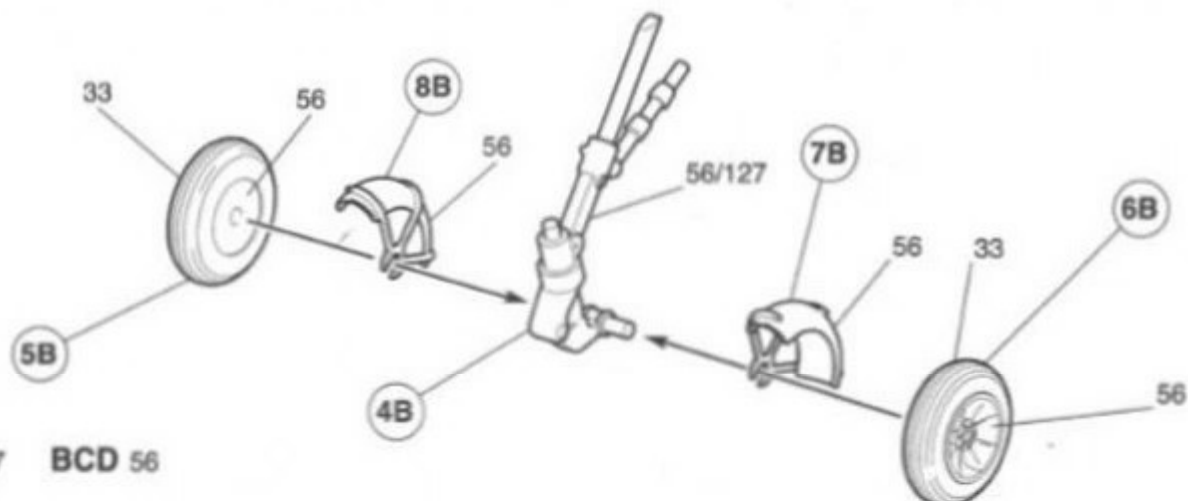
A 130 BCD 56

24



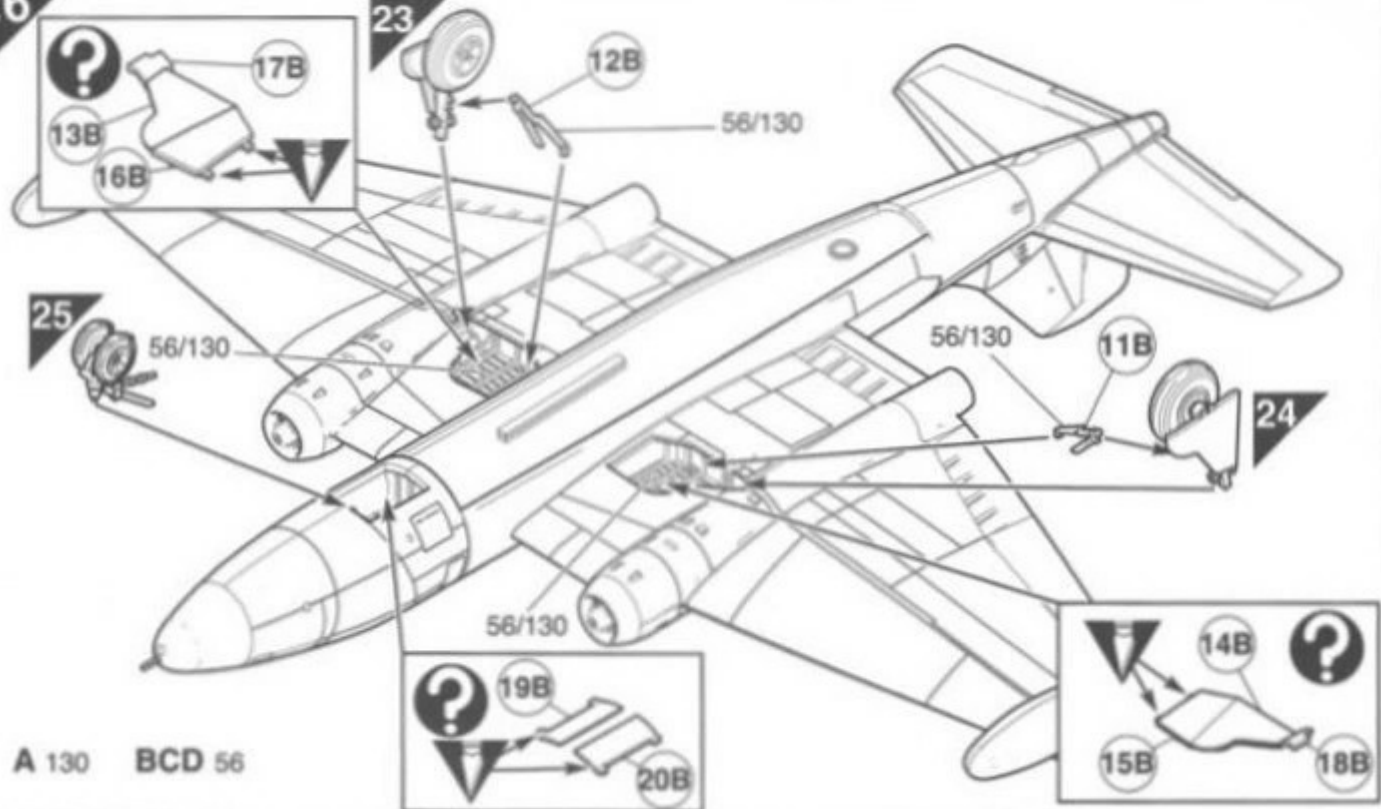
A 130 BCD 56

25



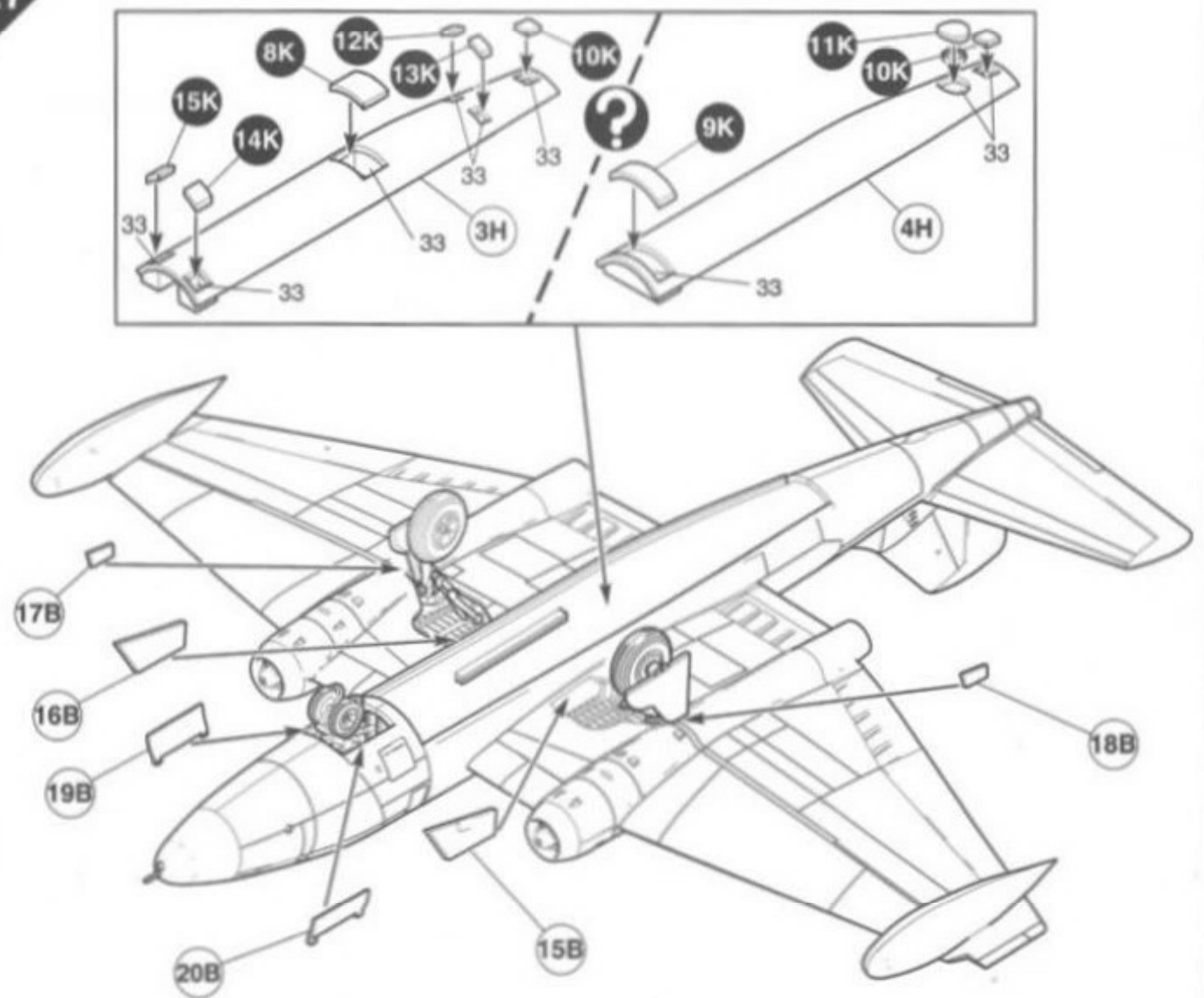
A 127 BCD 56

26



A 130 BCD 56

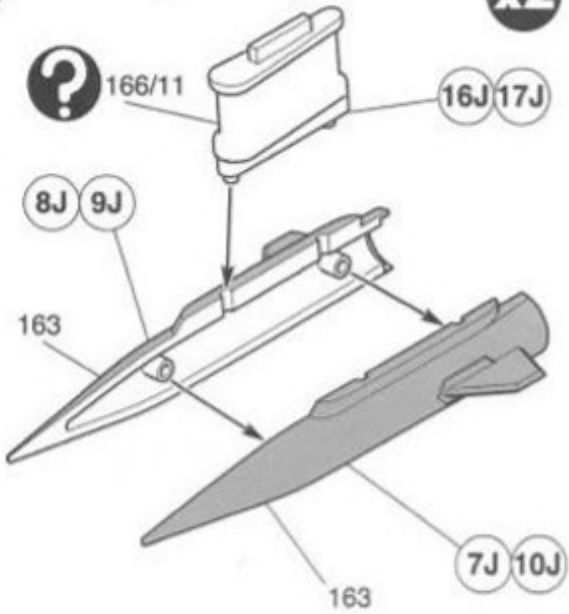
27



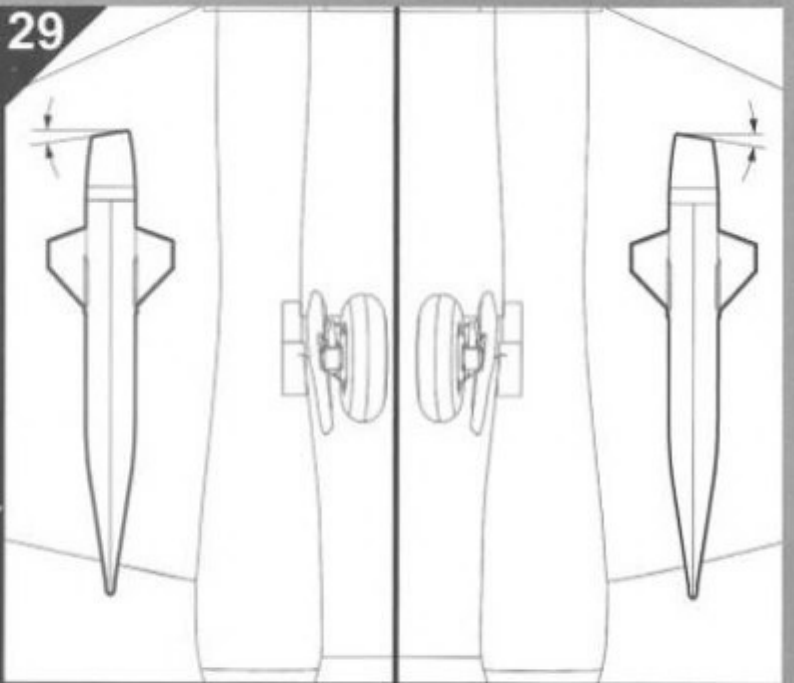
28

A

x2



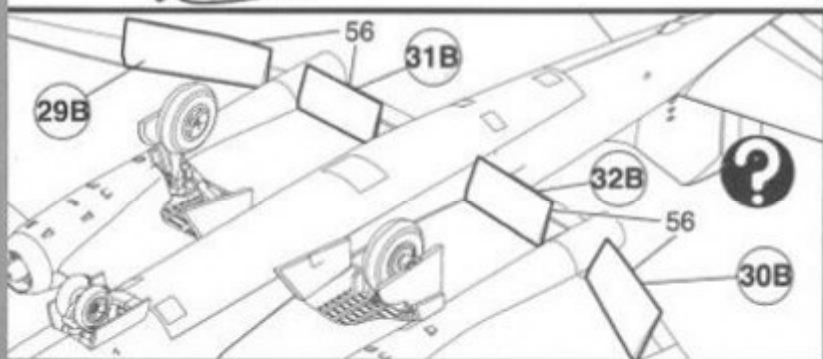
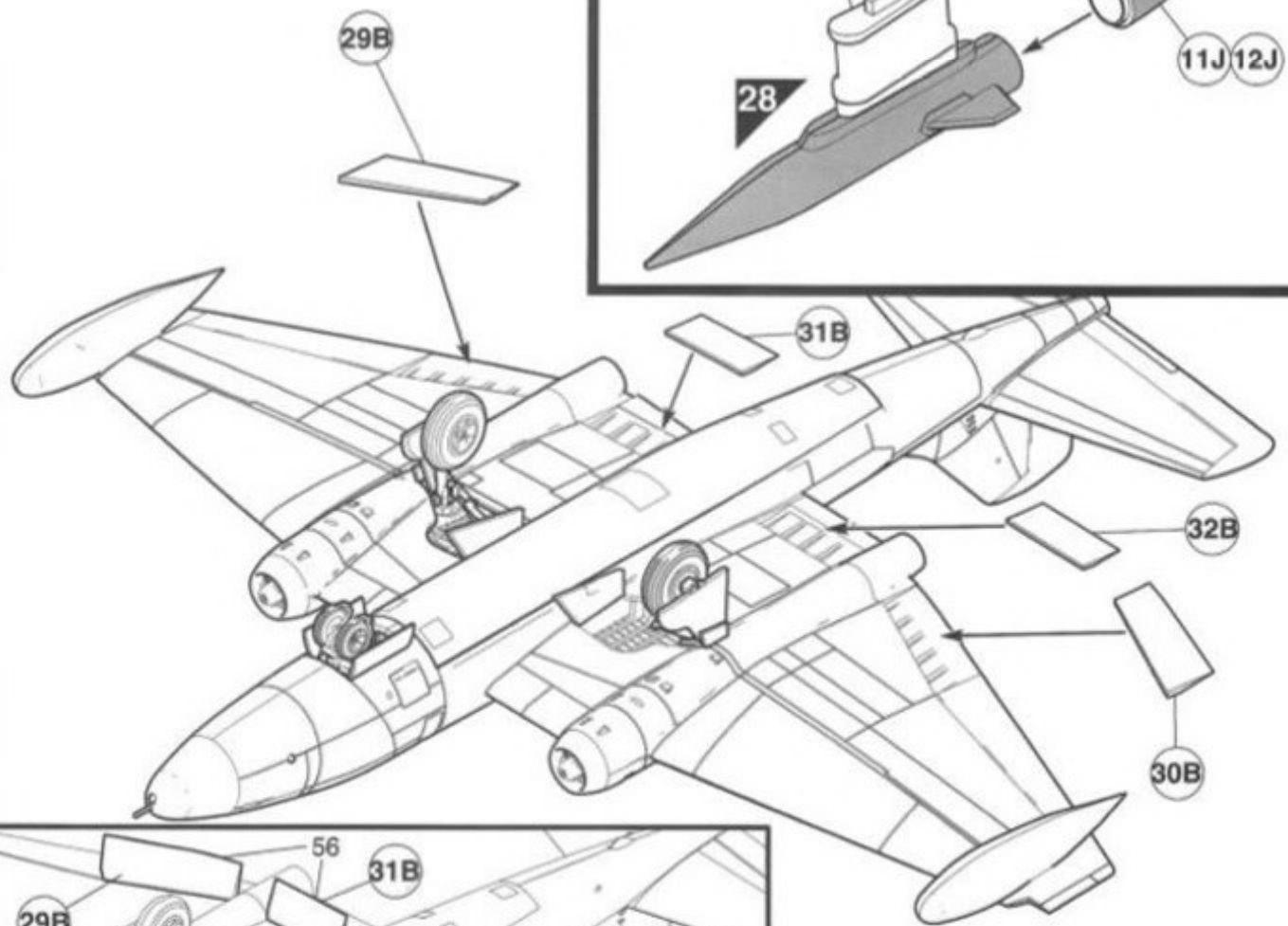
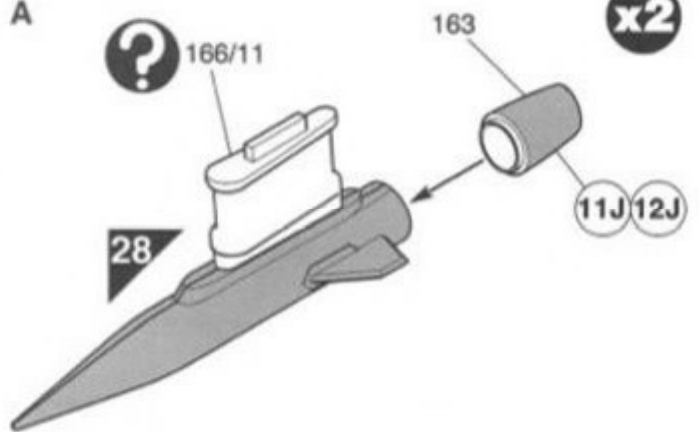
29



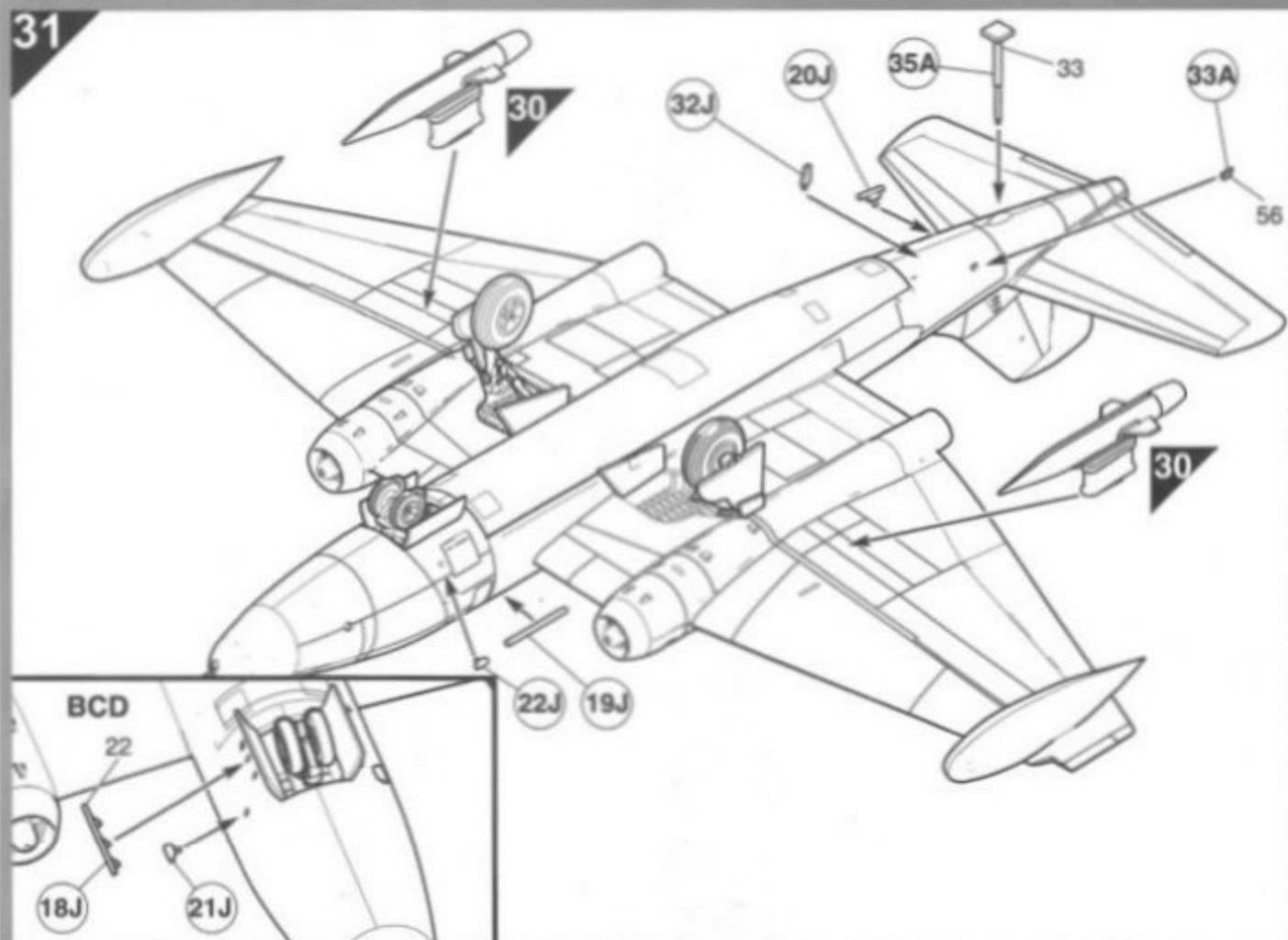
30

A

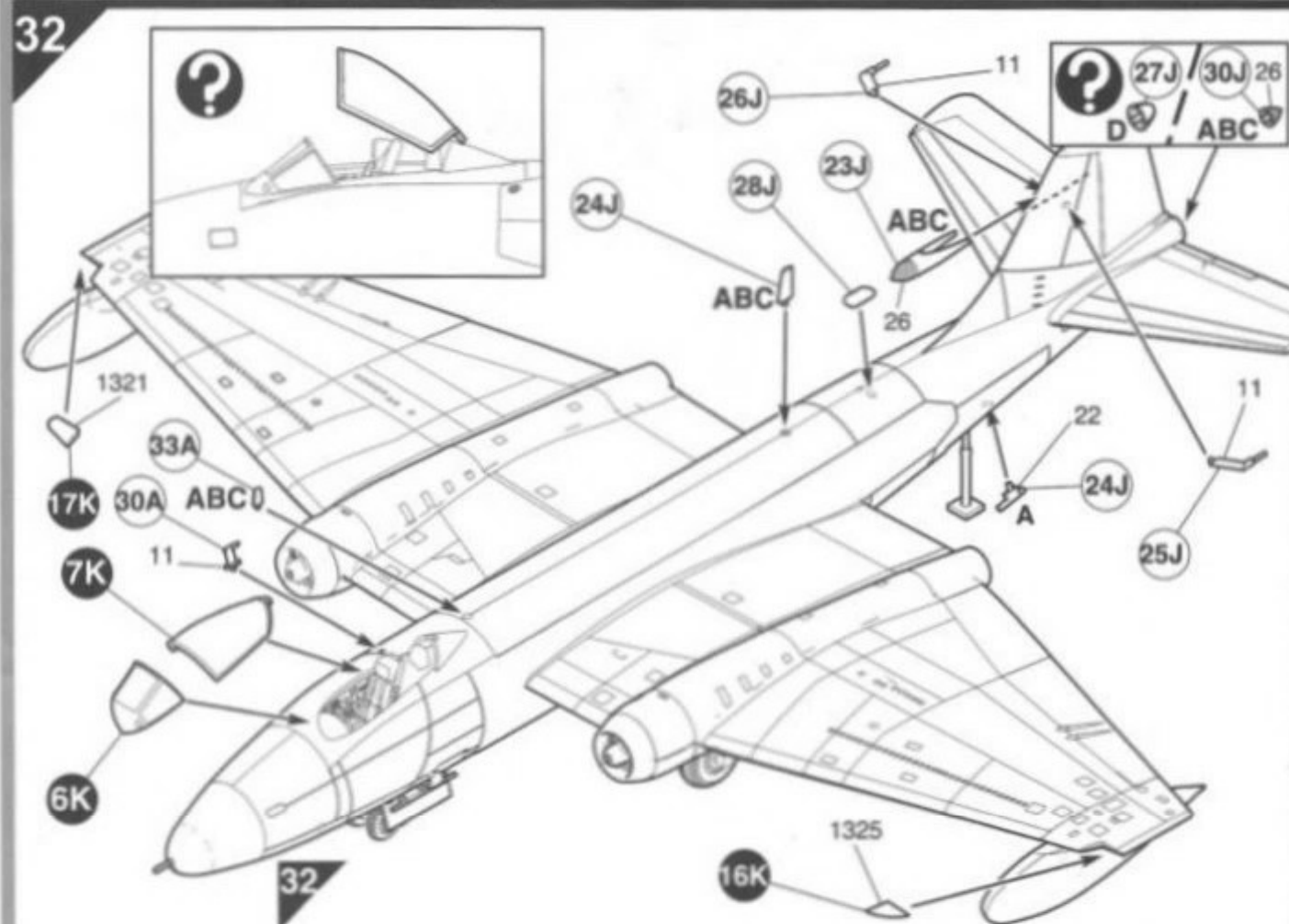
x2



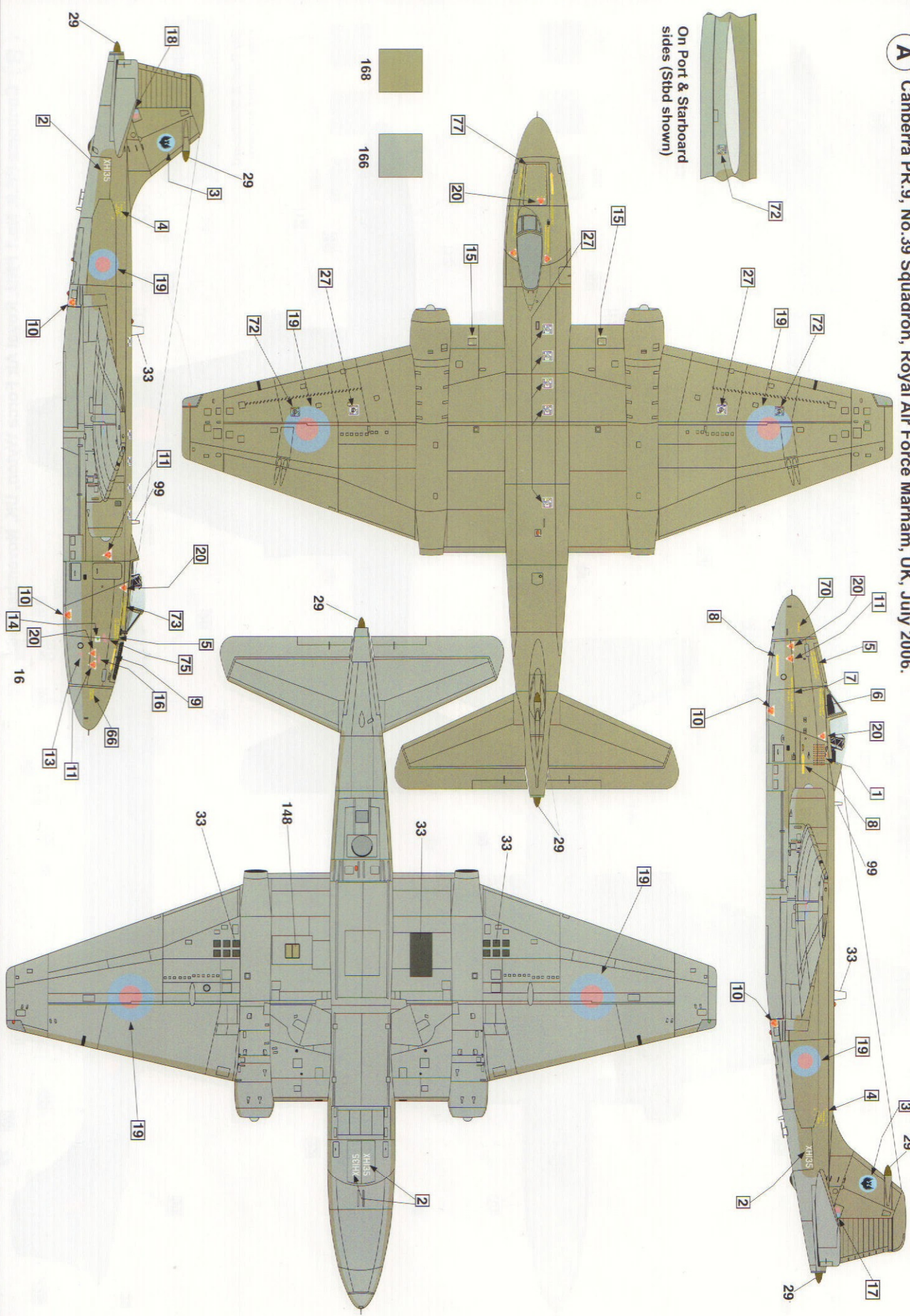
31



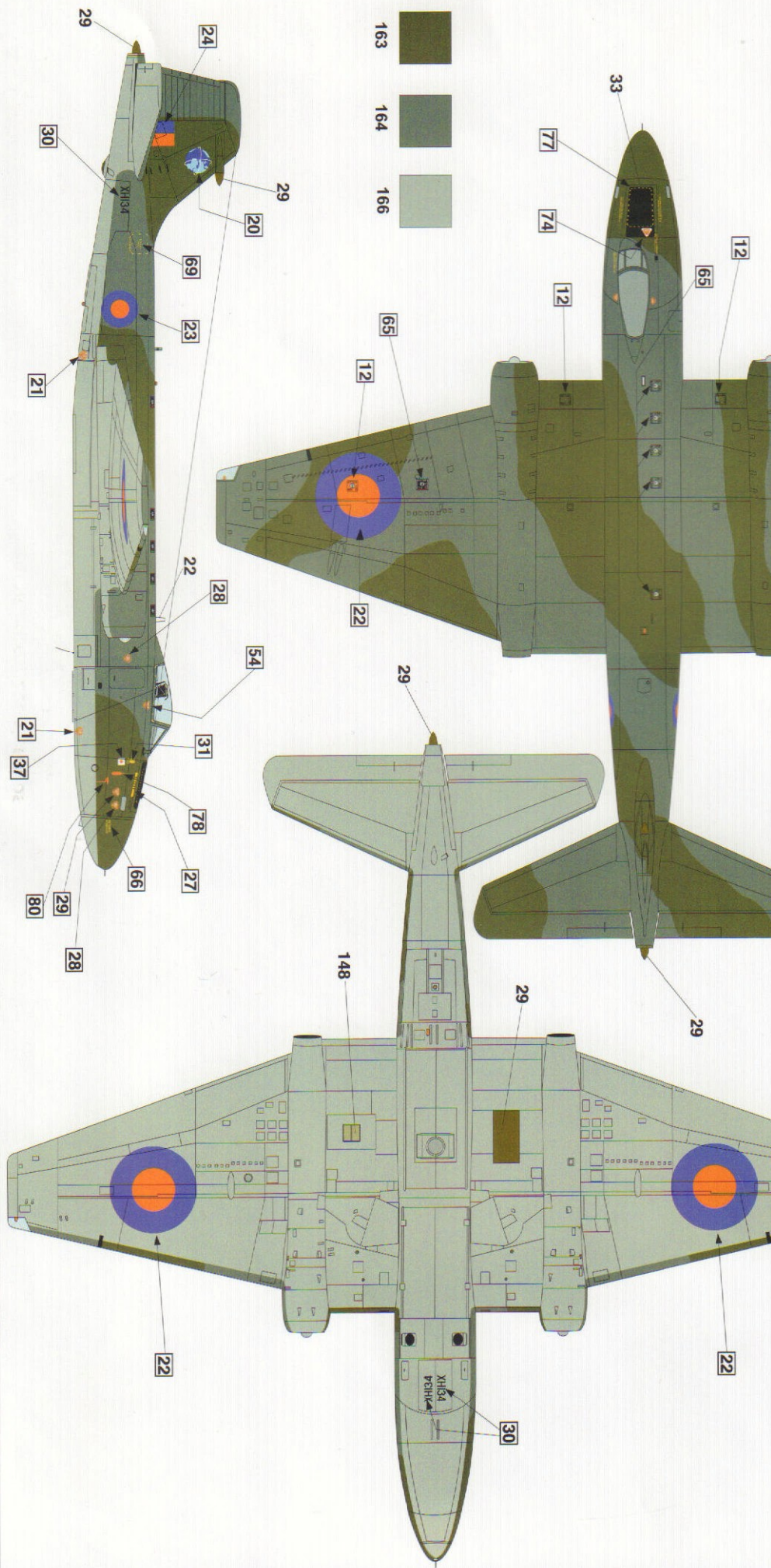
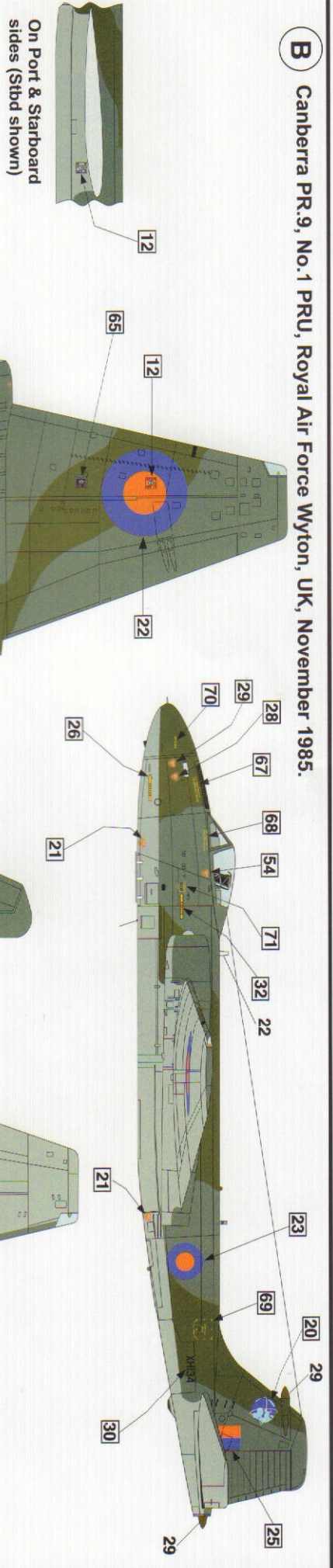
32



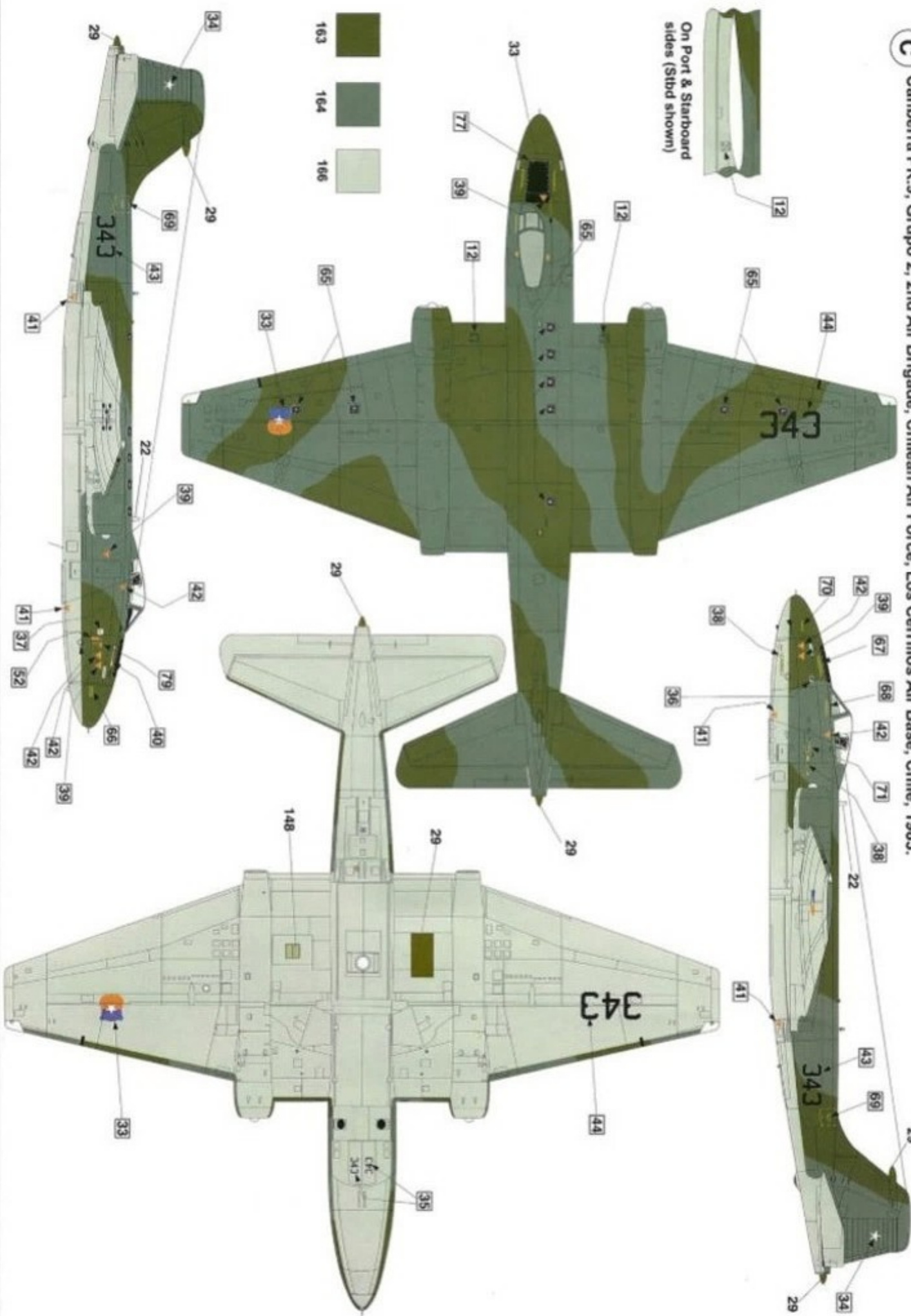
A Canberra PR.9, No.39 Squadron, Royal Air Force Marham, UK, July 2006.



B Canberra PR.9, No.1 PRU, Royal Air Force Wyton, UK, November 1985.



C Canberra PR.9, Grupo 2, 2nd Air Brigade, Chilean Air Force, Los Cerrillos Air Base, Chile, 1983.



D Canberra PR.9 No.58 Squadron, Royal Air Force Wyton, UK, September 1963.

On Port & Starboard sides (Sibd shown)

