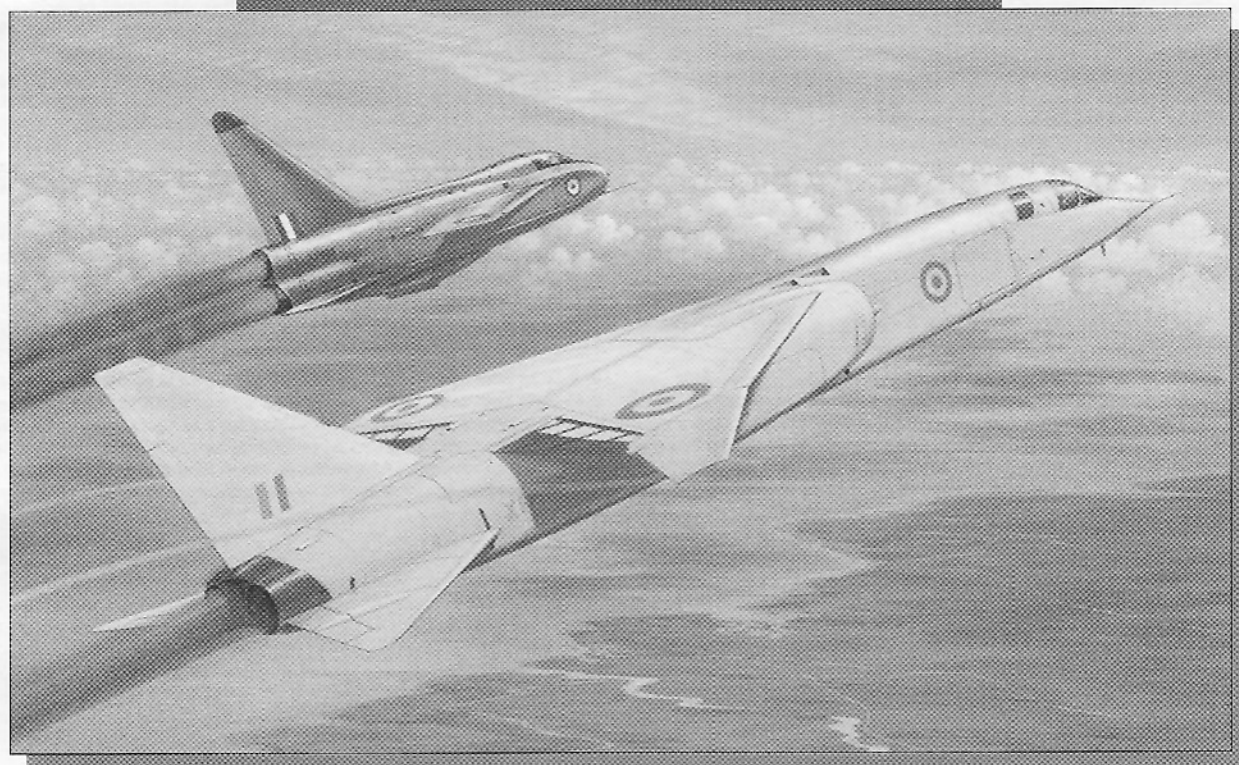
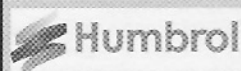


# BAC TSR 2



## 1/72nd Scale Model Construction Kit

07004



A **HUMBROL** PRODUCT<sup>®</sup>

Humbrol Limited · Marfleet · Hull HU9 5NE · England 2006  
Tel: +44 (0)1482 701191 · [www.airfix.com](http://www.airfix.com)



**GB** The legend of what was later to become TSR-2 (Tactical Strike and Reconnaissance) began with the 1957 Operational Requirement No 339. This was issued for a Canberra replacement to be able to operate away from established bases, should the need arise. Belief that the days of the manned bomber were numbered was widespread at the time, the TSR-2 had to be able not only to hit a target with pinpoint accuracy, but also possess an exceptional high altitude performance to evade missile defences. A prime consideration was that the aircraft should be able to press home its attack at low level "under the radar" added to this the need for in flight refuelling, plus an internal fuel capacity for a ferry range of several thousand miles. The bomb bay had to be large enough to take a variety of ordinance of HE ( High Explosive ) or nuclear weapons. To meet all these requirements, it was clear to see that TSR-2 would be quite an aeroplane. In 1959, Specification OR 343 was drawn up and on the 7th October 1960 a development contract for nine aircraft was announced. The work was to be shared by Vickers Armstrong & English Electric. The TSR-2 was to be powered by two afterburning Bristol Olympus 320 engines developing 33,000 lbs (14,970 kgs) thrust each. Fed by variable area type intakes ahead of a 60 degree swept delta wing, the aircrafts navigational-attack system was a highly advanced combined Doppler and inertial guidance unit,

**F** La légende de ce qui devait devenir plus tard le TSR-2 (Tactical Strike and Reconnaissance). Avion tactique d'attaque et de reconnaissance) a commencé avec la fiche d'état-major No 339 de 1957. Cet avion, destiné à remplacer le Canberra, devait pouvoir opérer loin des bases si nécessaire. A l'époque, l'opinion suivant laquelle les jours des bombardiers pilotés par des hommes étaient comptés, était largement répandue, le TSR-2 devait pouvoir non seulement frapper une cible avec précision chirurgicale, mais il devait aussi avoir des performances exceptionnelles à haute altitude pour pouvoir échapper aux missiles de défense. Avant tout l'avion devait pouvoir voler à basse altitude « en dessous du champ d'observation des radars » pour mener son attaque, et il devait aussi pouvoir être ravitaillé en vol, la capacité de ses réservoirs de carburant devant en outre lui permettre de voler sur plusieurs milliers de miles pour arriver sur le théâtre des opérations. La soute à bombes devait être suffisamment spacieuse pour recevoir diverses bombes explosives de grande puissance (HE) ou des bombes nucléaires. Pour répondre à toutes ces exigences, le TSR-2 devait être manifestement un avion. En 1959, la Spécification OR 343 était établie et le 7 Octobre 1960 un contrat de développement pour neuf avions était annoncé. Les études devaient être effectuées conjointement par Vickers Armstrong et English Electric. Le TSR-2 devait être motorisé avec deux moteurs Bristol Olympus 320 à post-combustion développant chacun une poussée de 14.970 kgs, alimentés par des tuyères à section variable à l'avant de l'aile delta en flèche (dièdre de 60°). Le système de navigation et d'attaque de

**D** Die Legende dessen, was später die TSR-2 (Tactical Strike and Reconnaissance) werden sollte, begann 1957 mit der Operational Requirement Nr 339. Diese erging für einen Nachfolger für die Canberra und sollte die Möglichkeit bieten, notwendigenfalls fern von festen Stützpunkten zu operieren. Damals war die Ansicht weit verbreitet, dass die Tage des bemannten Bombers gezählt seien. Deshalb sollte die TSR-2 nicht nur in der Lage sein, ein Ziel punktgenau zu treffen, sondern sie sollte auch eine außergewöhnlich gute Flughöhenleistung besitzen, um Abwehrkräften ausweichen zu können. Eine Hauptforderung war, dass das Flugzeug in niedriger Höhe "unter dem Radar" hindurch attackieren könnte, dazu kamen die Notwendigkeit für eine Auftankfähigkeit während des Flugs und einen Bordtreibstoffvorrat für eine Reichweite von mehreren tausend Kilometern. Der Bombenschacht musste groß genug sein, um eine Reihe verschiedener HE-(Hoch-Explosiv) oder Nuklearen aufzunehmen zu können. Es war klar, dass die TSR-2, wenn sie all diesen Anforderungen gerecht werden sollte, ein beachtliches Flugzeug sein würde. 1959 wurde die Spezifikation OR 343 entworfen, und am 7. Oktober 1960 wurde ein Entwicklungsvertrag für neun Maschinen unterzeichnet. Die Arbeit teilten sich Vickers Armstrong und English Electric. Die TSR-2 sollte von zwei Bristol Olympus 320 Triebwerken mit Nachbrenner angetrieben werden, die jeweils 14.970 kp Schub entwickelten und von regulierbaren Ansaugöffnungen vor einem Flügel mit 60 Grad Pfeilung gespeist wurden. Das Navigationsangriffssystem des Flugzeugs

**E** La leyenda de lo que más tarde se convertiría en el TSR-2 (Tactical Strike and Reconnaissance) comenzó con la publicación del Requisito de Operaciones (OR) 339 en 1957. Este documento se publicó para que el sustituto del Canberra pudiera operar fuera de las bases establecidas si fuera necesario. En un momento en que la idea de que el bombardero tripulado tenía los días contados era muy generalizada, el TSR-2 tenía que ser capaz no sólo de alcanzar el objetivo con una precisión exacta, sino de presentar también un excelente rendimiento en altitudes altas para evadir las defensas antimisiles. Uno de los factores principales a tener en cuenta era que el avión debía poder aprovechar su ataque a baja altura "pasando desapercibido"; a esto se añadía la necesidad de repostar en vuelo, además de la capacidad necesaria del depósito interno para efectuar un vuelo de entrega de varios miles de kilómetros. El compartimento de bombas debía ser lo suficientemente grande para albergar diferentes armas nucleares o HE (altos explosivos, por sus siglas en inglés). Para cumplir todos estos requisitos, estaba claro que el TSR-2 sería todo un avión. En 1959 se redactó la Especificación OR 343, y el 7 de octubre de 1960 se dio a conocer un contrato para fabricar nueve aviones. El trabajo iba a ser compartido por Vickers Armstrong y English Electric. El TSR-2 sería propulsado por dos motores Bristol Olympus 320 de combustión retardada, con una propulsión de 14.970 kp cada uno, y estaría alimentado por una toma de aire de área variable por delante del ala en delta de 60 grados. El sistema de ataque por navegación de los aviones, que

**S** Legenden som senare blev TSR-2 (Tactical Strike and Reconnaissance) började med Operationsbehov Nr. 339 år 1957. Detta framkom på grund av en önskan att ersätta Canberra med ett nytt flygplan som vid behov skulle kunna flyga utan att användas etablerade flygbaser. En vidsträckt åsikt på denna tiden var att epoken för bemannade bombplan led mot sitt slut. TSR-2 måste kunna träffa sitt mål med absolut precision, men också ha exceptionell höghöjdsförmåga för att kunna undvika försvarsrobotar. En annan betydande detalj var att flygplanet måste kunna anfalla på mycket låg höjd, under radarnivå. Till detta bifogades förmågan att tanka bränsle under flygning, plus intern bränslekapacitet för att ge en räckvidd av flera tusen km. Bombrummet måste vara tillräckligt stort för en varierat av högexplosiva HE (High Explosive) vapen eller atomvapen. Man ser tydligt att TSR-2 skulle komma att bli ett mycket speciellt flygplan för att kunna möta alla dessa behov. Specifikation OR 343 upprättades 1959 och den 7 oktober 1960 annonserades ett utvecklingskontrakt för nio flygplan. Arbetet skulle delas av Vickers Armstrong och English Electric. TSR-2 skulle drivas av två Bristol Olympus 320 motorer med efterbrännkammare som gav en drivkraft av 14.970 kg vardera, matade genom justerbara luftintag framför en deltagande med 60 graders svepvinkel. Flygplanet

backed up SLAR ( Sideways Looking Aircraft Radar ) providing contour-following capability under automatic or manual control which kept the aircraft at a predetermined height at all times. Moving map displays indicated the TSR-2 position to the two man crew and the pilot was provided with a head-up display. The aircraft also had a bomb bay pack for batteries of cameras and a TV system to transmit pictures to mobile ground stations day or night. Piloted by Roland Beamont, the first pre-production and development aircraft XR 219, took off from Boscombe Down at 15.28pm on the 27th September 1964. At the end of a 15 minute flight, Beamont reported that everything had gone perfectly and in many ways, he said, it was the finest aircraft he had ever flown. On its 14th test flight on 22rd February 1965 XR 219 went supersonic for the first and only time. A second aircraft XR 220 was then ready to fly and five other machines were almost complete. The axe fell on the 6th April 1965 when the then Labour Government cancelled the project and what turned out to be one of the saddest days in British Aviation history. There is no doubt that had TSR-2 entered service with the RAF it would have been one of the worlds most potent aerial weapons for many years.

l'avion était un système de pointe associant radar Doppler et guidage par inertie, et s'appuyait sur un SLAR (Sideways Looking Aircraft Radar. Radar à balayage et observation latérale), pouvant assurer le suivi du profil topographique en commande automatique ou manuelle, et ainsi l'avion volait toujours à une altitude prédéterminée. Des affichages de cartes mobiles indiquaient la position de l'avion TSR-2 à l'équipage comprenant deux hommes et le pilote disposait d'un affichage tête haute. L'avion utilisait aussi une soute à bombes pour loger des batteries de caméras et un système TV pour transmettre des images à des stations terrestres mobiles de jour et de nuit. Piloté par Roland Beamont, le premier avion de pré-série et de développement XR 219 a décollé de Boscombe Down à 15h28 le 27 Septembre 1964. A la fin d'un vol de 15 minutes, Beamont a indiqué que tout fonctionnait parfaitement et qu'à plusieurs titres c'était l'avion le plus remarquable qu'il ait jamais piloté. Au cours de son 14ième vol d'essai le 22 Février 1965, l'avion XR 219 a volé à vitesse supersonique pour la première et dernière fois. Un second avion XR 220 était alors prêt à voler et cinq autres avions étaient presque achevés. Le couperet est tombé le 6 Avril 1965 lorsque le gouvernement travailliste de l'époque annula le projet et ce jour a été l'un des plus sombres de l'histoire de l'aviation britannique. Sans aucun doute, si l'avion TSR-2 était entré en service dans la RAF, il serait resté l'une des armes aériennes les plus puissantes du monde pendant de nombreuses années.

umfasste einen hochmodernen kombinierten Doppler mit Trägheitsrichtgerät, unterstützt von einem Seitensicht radar (SLAR), das Tiefflugfähigkeit unter automatischer oder manueller Steuerung bot, die das Flugzeug ständig auf einer vorbestimmten Höhe hielt. In ein Überkopfdisplay integrierte Bewegtkartenanzeigen zeigten der Zweimannbesatzung & Pilot die Position der TSR-2 an. Das Flugzeug hatte auch ein Bombenschachtpaket für Kamerasätze und ein TV-System, um Tag und Nacht Bilder zu mobilen Bodenstationen zu senden. Das erste Vorproduktions- und Entwicklungsmodell XR 219 hob am 27. September 1964 um 15.28 Uhr mit Pilot Roland Beamont in Boscombe Down ab. Am Ende des 15minütigen Flugs meldete Beamont, alles sei perfekt gelaufen und dies sei in vielerlei Hinsicht das beste Flugzeug, das er je geflogen habe. Bei seinem 14. Testflug am 22. Februar 1965 flog die XR 219 zum ersten und einzigen Mal mit Überschallgeschwindigkeit. Inzwischen war ein zweites Modell, die XR 220, flugbereit und fünf weitere Maschinen waren fast fertig. Die Axt fiel am 6. April 1965, als die damalige Labour-Regierung das Projekt stornierte. Dies wurde später als einer der traurigsten Tage in der Geschichte der britischen Luftfahrt bezeichnet. Es besteht kein Zweifel, dass die TSR-2, wenn sie von der RAF in den Dienst genommen worden wäre, viele Jahre lang eine der leistungsstärksten Luftwaffen der Welt gewesen wäre.

consistía en una unidad avanzada de combinación de dirección por inercia y Doppler, respaldaba el SLAR (radar aéreo de observación lateral, por sus siglas en inglés), proporcionando una capacidad de seguimiento topográfico en modo de control automático o manual, que mantenía la nave a una altura predeterminada en todo momento. Las pantallas de los mapas móviles indicaban la posición del TSR-2 a los dos tripulantes, y el piloto contaba con un panel delante (HUD). El avión también tenía una parte del compartimento de bombas para las baterías de las cámaras y un sistema de TV para transmitir las fotografías a las estaciones terrestres móviles de día o de noche. Pilotado por Roland Beamont, el primer avión XR 219 de pre-producción y desarrollo despegó de Boscombe Down a las 15.28 del 27 de septiembre de 1964. Al final de un vuelo de 15 minutos, Beamont señaló que todo había ido perfectamente y que, en muchos sentidos, era el mejor avión que había pilotado. En el vuelo de prueba número 14, el 22 de febrero de 1965, el XR 219 traspasó la barrera del sonido por primera y última vez. El XR 220 ya estaba listo para volar y había otras cinco máquinas casi finalizadas. El plan se frustró el 6 de abril de 1965, cuando el entonces gobierno laborista canceló el proyecto y aquel día se convirtió en uno de los más tristes de la historia de la aviación británica. No hay duda de que si el TSR-2 hubiera entrado en servicio con la RFA habría sido una de las armas aéreas más potentes del mundo durante muchos años.

navigerings och attacksystem var mycket avancerat med en kombination av Doppler och inertiasystem, som backades upp av ett SLAR (Sideways Looking Aircraft Radar) sidoseende radarsystem som kunde följa markkonturer under både automatisk och manuell kontroll och på så sätt alltid hålla flygplanet på en förutbestämd höjd. Positionen visades åt tvåmannsbesättningen på rullande karta och piloten hade HUD instrumentdisplay på ögonhöjd. Flygplanet kunde också förses med ett batteri av kameror i bombrummet och ett TV-system för att sända bilder till mobila markstationer både dag och nattetid. XR 219, det första förproduktions- och utvecklingsplanet lyfte från Boscombe Down 15.28 på eftermiddagen den 27 september 1964 med piloten Roland Beamont vid spakarna. Efter en flygtur på 15 minuter rapporterade Beamont att allting hade gått perfekt, och att på många sätt detta var det bästa flygplanet han någonsin hade flugit. Under sin fjortonde provflygning den 22 februari 1965 gick XR 219 genom ljudvallen för den första och enda gången. Ett andra flygplan, XR 220, var flygfärdigt och ytterligare fem plan var nästan färdiga. Yxan föll den 6 april 1965 när den dåvarande arbetarregeringen slopade hela projektet, en av de dystyraste dagarna i Storbritanniens flyghistoria. Det är ingen tvekan om att TSR-2 skulle ha varit ett av världens starkaste luftvapen under många år om flygplanet hade tagits i tjänst av RAF.

**GB**

Study drawings and practice assembly before cementing parts together. Carefully scrape plating and paint from cementing surfaces. All parts are numbered. Paint small parts before assembly.

To apply decals cut sheet as required, dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown. Use in conjunction with box artwork.

Not appropriate for children under 36 months of age, due to the presence of small detachable parts.

**F**

Étudier attentivement les dessins et simuler l'assemblage avant de coller les pièces. Gratter soigneusement tout revêtement ou peinture sur les surfaces à coller avant collage. Toutes les pièces sont numérotées. Peindre les petites pièces avant l'assemblage.

Pour coller les décalques, découper le motif, le plonger quelques secondes dans de l'eau chaude puis le poser à l'endroit indiqué en décollant le support papier. Utiliser en même temps les illustrations sur la boîte.

Ne convient pas à un enfant de moins de 36 mois – présence de petits éléments détachables.

**D**

Vor Verwendung des Klebers Zeichnungen studieren und Zusammenbau üben. Farbe und Plattierung vorsichtig von den Klebeflächen abkratzen. Alle Teile sind nummeriert. Vor Zusammenbau kleine Teile anmalen.

Um die Abziehbilder aufzukleben, diese ausschneiden, kurz in warmes Wasser tauchen, dann abziehen und wie abgebildet aufkleben. In Verbindung mit Abbildungen auf Schachtel verwenden.

Ungeeignet für Kinder unter 36 Monaten. Kleine Teilchen vorhanden die sich lösen können.

**E**

Estudiar los dibujos y practicar el montaje antes de pegar las piezas. Raspar cuidadosamente el plateado y la pintura en las superficies de contacto antes de pegar las piezas. Todas las piezas están numeradas. Es conveniente pintar las piezas pequeñas antes de su montaje.

Para aplicar las calcomanías, cortar la hoja, sumergir en agua tibia durante unos segundos y deslizarlas en la posición debida. Ver ilustraciones en la caja. No conviene a un niño menor de 36 meses, contiene pequeñas piezas que pueden soltarse.

**S**

Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förtkromning och färg från limmade delar. Alla delarna är nummerade. Måla smådelarna före ihopsättning.

Fastsättning av dekaler, klipp arket. Doppa i varmt vatten några sekunder, låt baksidan glida på plats som bilden visar. Används i samband med kartongens handlitografi.

Rekommenderas ej för barn under 3 år. Innehåller löstagbara smådelar.

**I**

Studiare i disegni e praticare il montaggio prima di unire insieme i pezzi con l'adesivo. Raschiare attentamente le tracce di smalto e cromatura dalle superfici da unire con adesivo. Tutti i pezzi sono numerati. Colorare i pezzi di piccole dimensioni prima di montarli.

Per applicare le decalcomanie, tagliare il foglio secondo il caso, immergere in acqua calda per alcuni secondi, quindi sfilare la decalcomania dalla carta di supporto e piazzarla nella posizione indicata. Usare in congiunzione con l'illustrazione sulla scatola.

Non adatto ad un bambino di età inferiore ai 36 mesi dovuto alla presenza di piccoli elementi staccabili.

**NL**

Tekeningen bestuderen en delen in elkaar zetten alvorens deze te lijmen. Metaalcoating en lak voorzichtig van lijmvlakken af schrapen. Alle delen zijn genummerd. Kleine delen vóór montage verven.

Voor aanbrengen van stickers, gewenste stickers uit vel knippen, een paar seconden in warm water dompelen en dan van schutblad af op afgebeelde plaats schuiven. Hierbij afbeelding op doos raadplegen.

Niet geschikt voor kinderen onder 3 jaar, omdat kleine deeltjes gemakkelijk kunnen losraken.

**DK**

Tegningerne bør studeres, og man bør øve sig i monteringen, før delene limes sammen. Pladestykker og maling skal omhyggeligt fjernes fra kløbeoverfladerne. Alle dele er nummererede. Små dele skal males før monteringen.

Overføringsbillederne anvendes ved at tilklippe arket efter behov. Og dyppe det i varmt vand i nogle få sekunder. Underlaget glides af og anbringes i den viste position. Påføres ifølge brugsanvisningerne på esken.

Ikke til børn under 3 år, forekomst af små løse elementer.

**P**

Estudar atentamente os desenhos e experimentar a montagem. Raspar cuidadosamente as superfícies de modo a eliminar pintura e revestimento antes de colar. Todas as peças estão numeradas. Pintar as pequenas peças antes de colar.

Para aplicar as decalcomanias, cortar as folhas e mergulhar em água morna por alguns segundos, depois deslizar e aplicar no respectivo lugar, como indicado nas ilustrações na caixa.

Não convém a uma criança de menos de 36 meses devido à presença de pequenos elementos destacáveis.

**SF**

Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäällyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista.

Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään veteen muutaman sekunnin ajaksi, anna takapuolen liukua kuvalle osoitettuun kohtaan. Käytetään yhdessä laatikon kuvituksen kanssa.

Ei suositella alle kolmivuotiaille lapsille. Paljon irrotettavia pikkuosia.

**PL**

Przed przystąpieniem do sklejania przestudiuj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrób ze sklejanym powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobną częśći pomaluj przed ich złożeniem.

Celem przeniesienia odbitki wytnij ją z arkusza, zanurz na kilka sekund w letniej wodzie i zsuj z podłoża na wymaganie miejsce. Używaj w połączeniu ze wzorami na pudełku.

W związku z obecnością wielu drobnych, rozbiernych części, niestosowne dla dzieci poniżej 3 lat.

**GR**

Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαιρέστε ξύφοντας επιμελώς πριν κολλήσετε οποιοδήποτε υλικό από τις επιφάνειες. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση.

Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψτε γύρω γύρω το σχέδιο, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε ζεστό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας την καλυπτική μεμβράνη.

Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κουτιού.

Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών. Υπάρχουν μικρά κομμάτια που αποσπώνται.

## ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

Assembly phase  
Phase de montage  
Montagephase  
Fase de montaje  
Montering  
Fase di montaggio  
Montagefase  
Monteringsfase  
Fase de montagem  
Kokoamisvaihe  
Faza składowania  
Φάση συναρμολόγησης



Cement  
Coller  
Kleben  
Incollare  
Limmaa  
Pegar  
Lijmen  
Limma  
Klæbe  
Colar  
Kleić  
Συνκόλληση



Do not cement together  
Ne pas coller  
Nicht kleben  
Non incollare  
Limmaa inte  
No pegar  
Niet lijmen  
Ajá liima  
Skal ikke klæbes  
Não colar  
Nie kleić  
Μη κολλάτε



Alternative part(s) provided  
Choix  
Auswahlmöglichkeit  
Scelta  
Val  
Elección  
Kouze  
Valinta  
Valg  
Orçao  
Wybór  
Επιλογή



Symmetrical assembly  
Montage symétrique  
Symmetrischer Aufbau  
Montaggio simmetrico  
Montaje simétrico  
Symmetrische montage  
Symmetrinen asentaminen  
Symmetrisk montering  
Symmetrisk samling  
Montagem simétrica

4

Decals  
Decalcomanias  
Abziehbild  
Decalcomanie  
Dekalkomanier  
Calcomanias  
Aldrukplaatjes  
Siirtokuvat  
Billedoverføring  
Decalcomania  
Dekalkomanie  
Χαλκομανίες



Crystal part  
Pièce cristal  
Kistalteil  
Pieza cristal  
Kristalteil  
Pezzo cristallo  
Kristallen onderdeel  
Krystalstykke  
Peça de cristal  
Lasiosa  
Część kryształowa  
Διαφανές κομμάτι



Weight  
Lester  
Beschweren  
Zavorare  
Sätt lastar  
Lastrar  
Ballasten  
Aseta vastapaino  
Forsyne med ballast  
Lastrar  
Obciążać balastem  
Έρμα



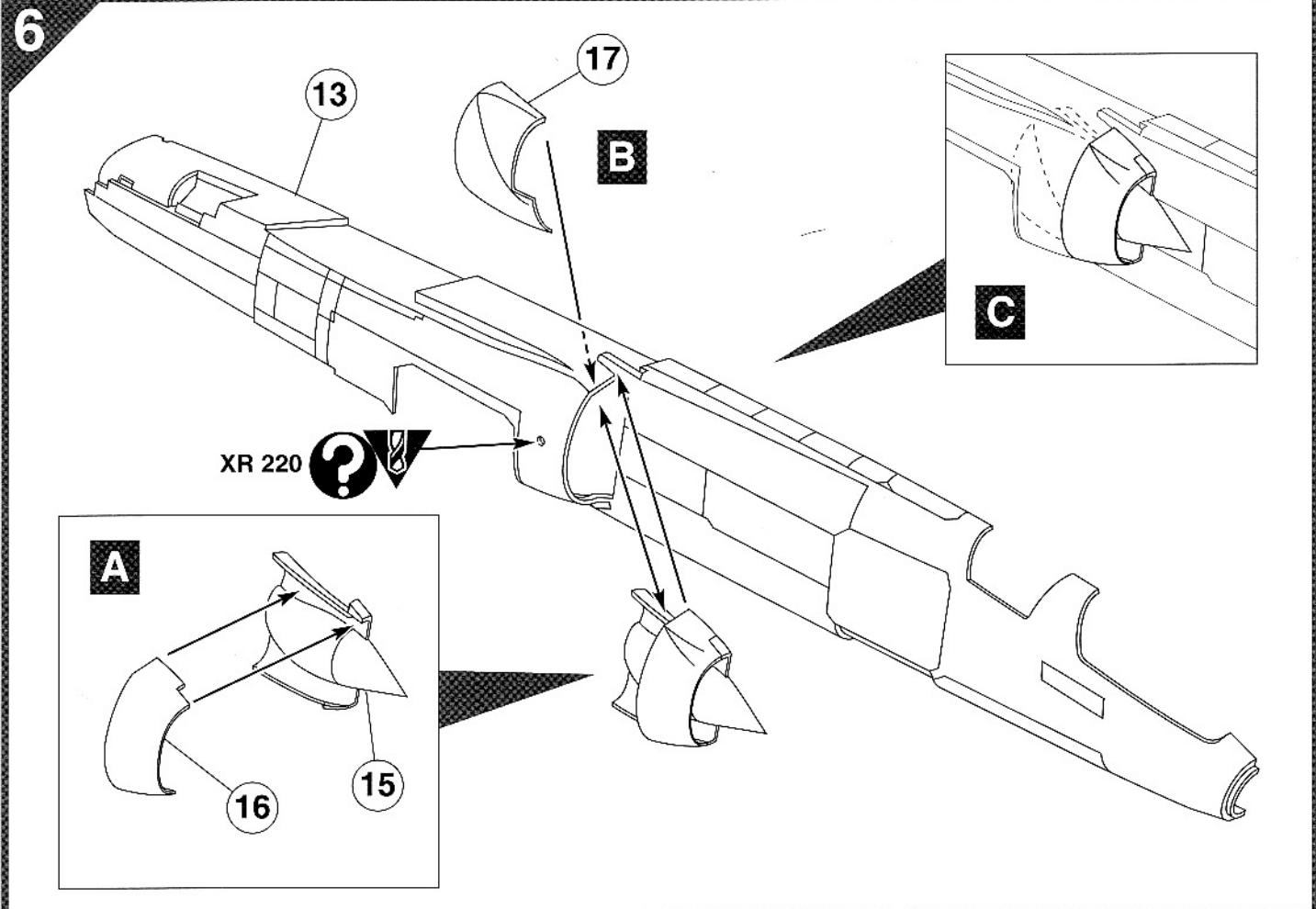
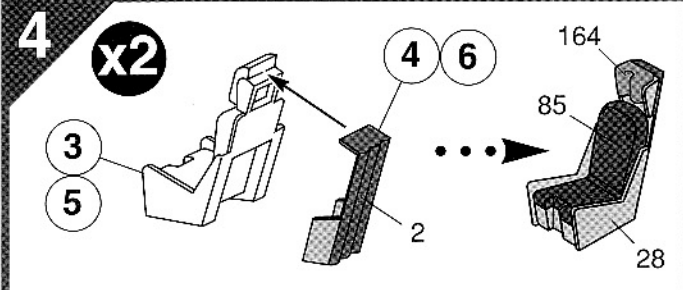
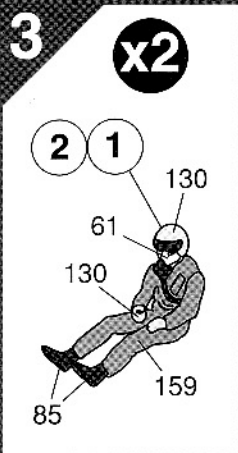
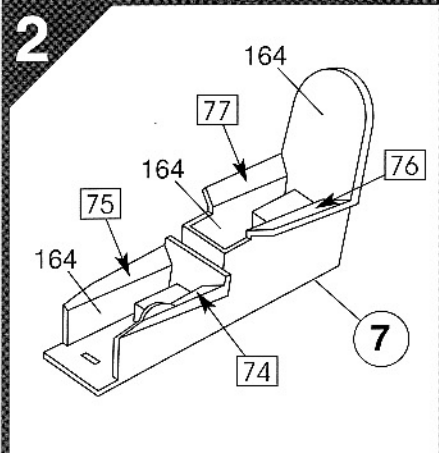
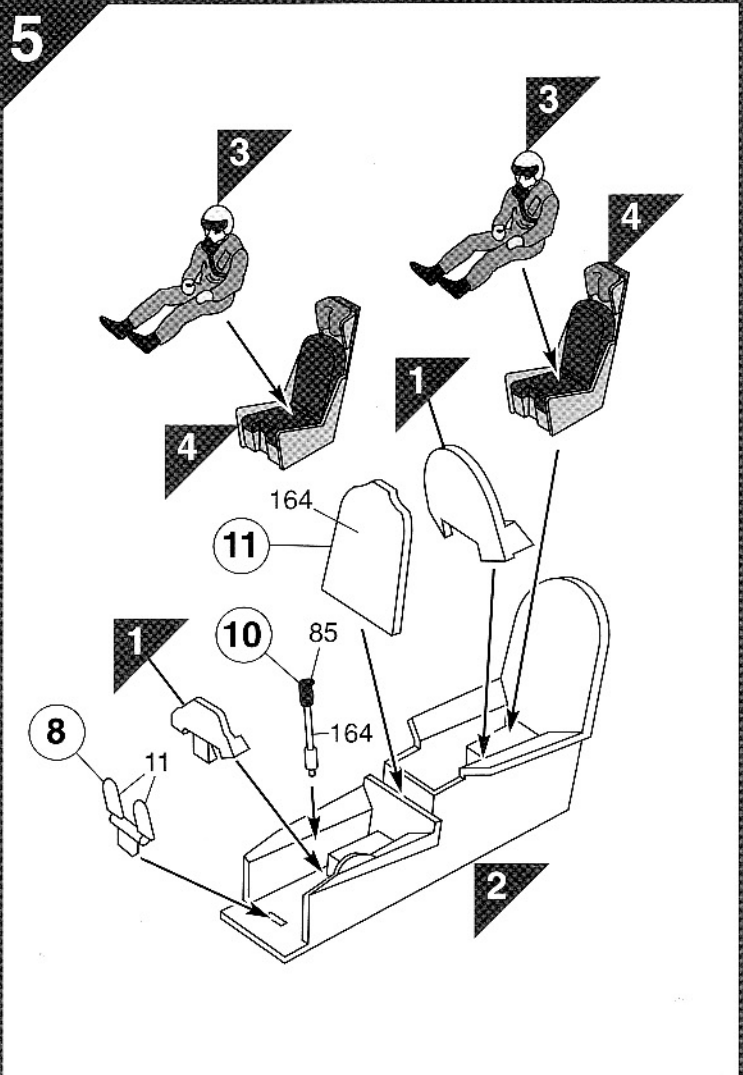
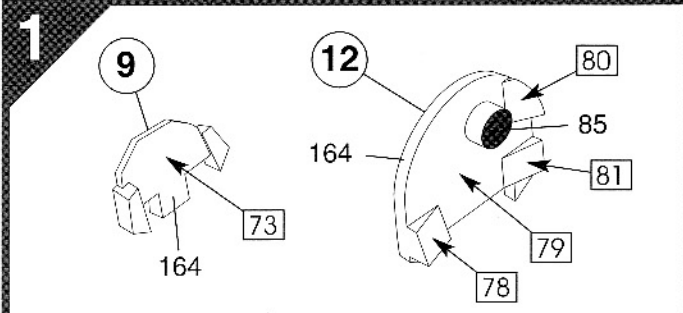
Drill or pierce  
Percer  
Bohren  
Forare  
Borra  
Agujerear  
Boren  
Lävistä  
Gennembore  
Furar  
Przebić  
Τρύπημα



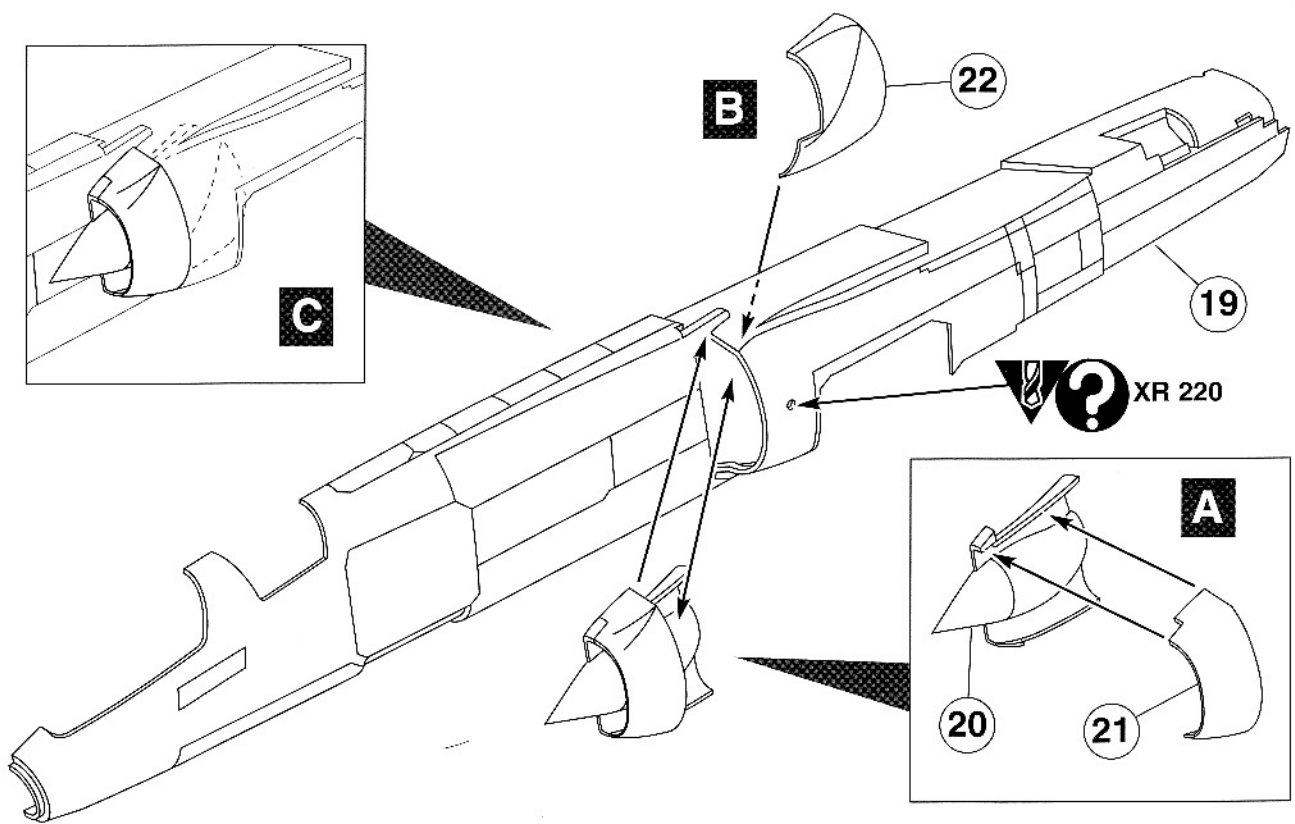
Cut  
Découper  
Schneiden  
Cortar  
Knippen  
Tagliare  
Knippen  
Klip  
Cortar  
Leikkaa  
Przeciąć  
Αποκόψατε



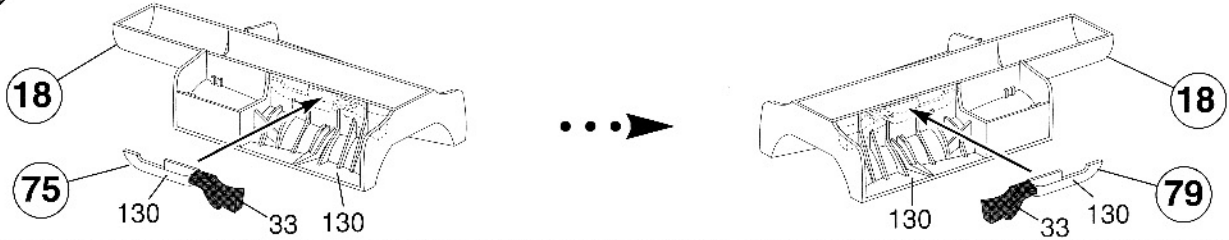
Humbrol paint number  
N° peinture Humbrol  
Humbrol-Farbnr  
N° pintura Humbrol  
Humbrol farg nr  
N° vernice Humbrol  
Humbrol-verfnummer  
Humbrol-malingsnummer  
N° de pintura Humbrol  
Humbrol-maalin numero  
N° farby Humbrol  
Νούμερο χρώματος Humbrol



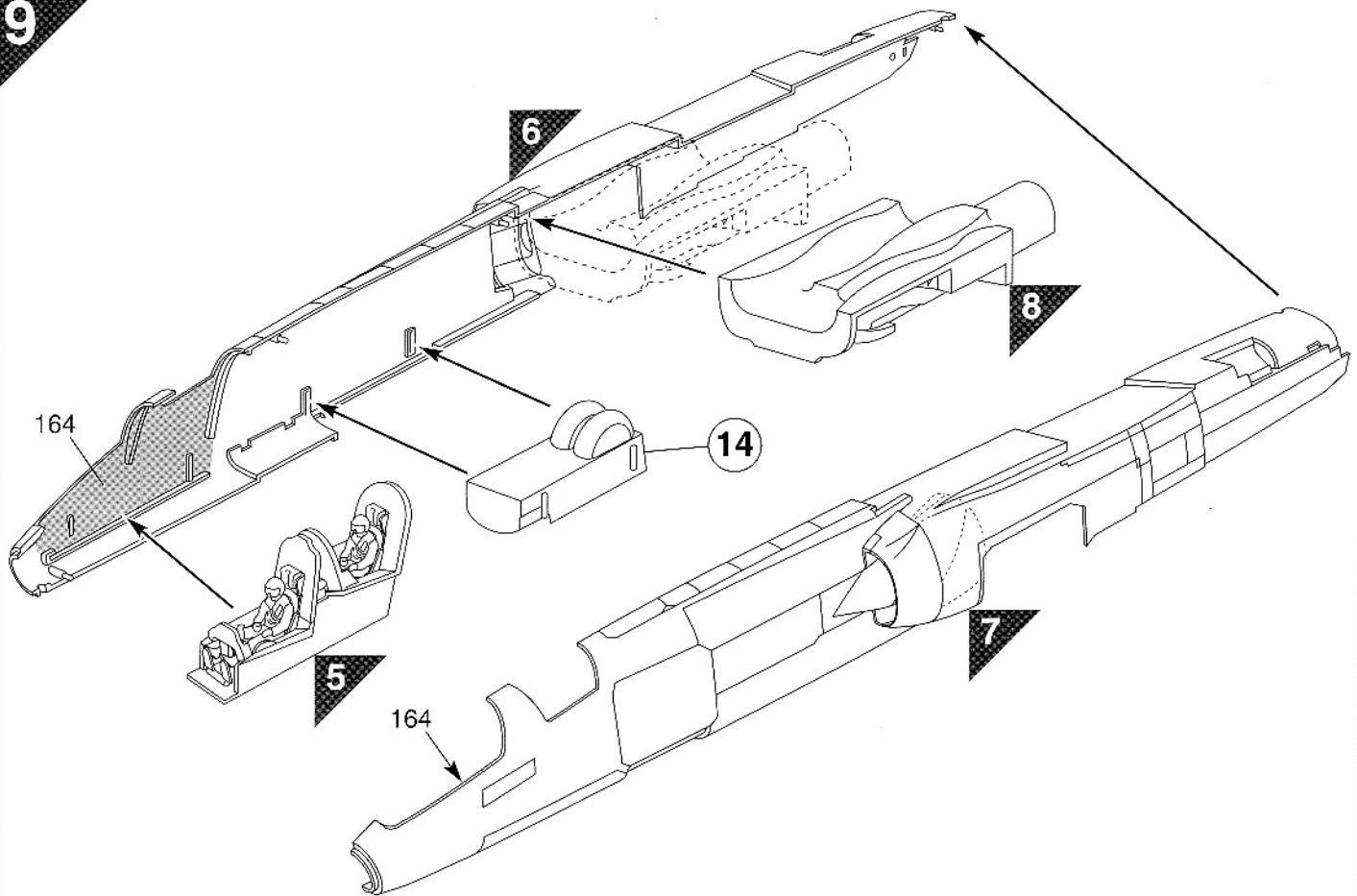
7

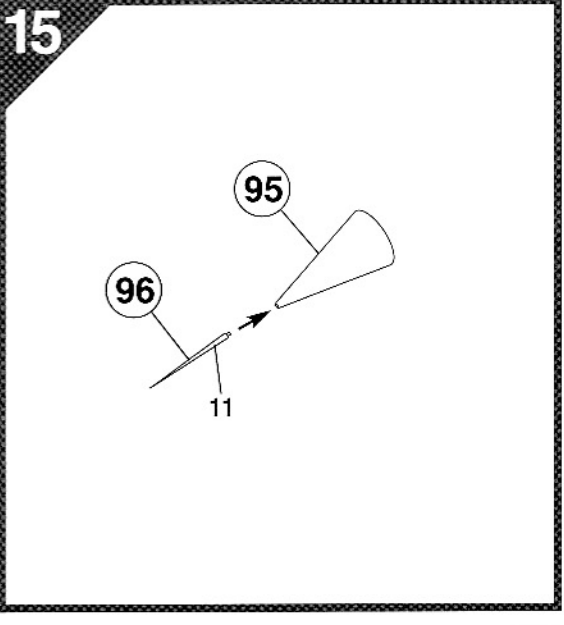
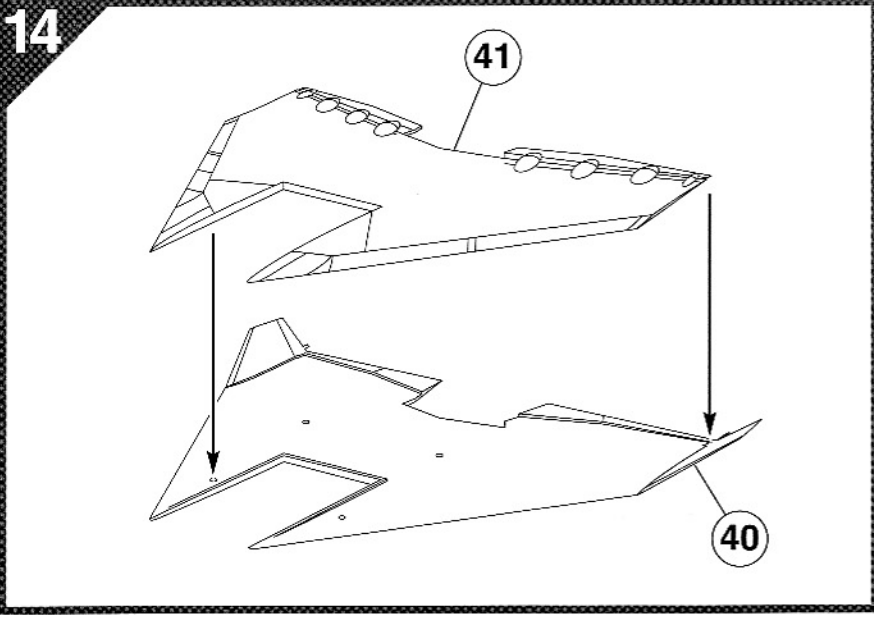
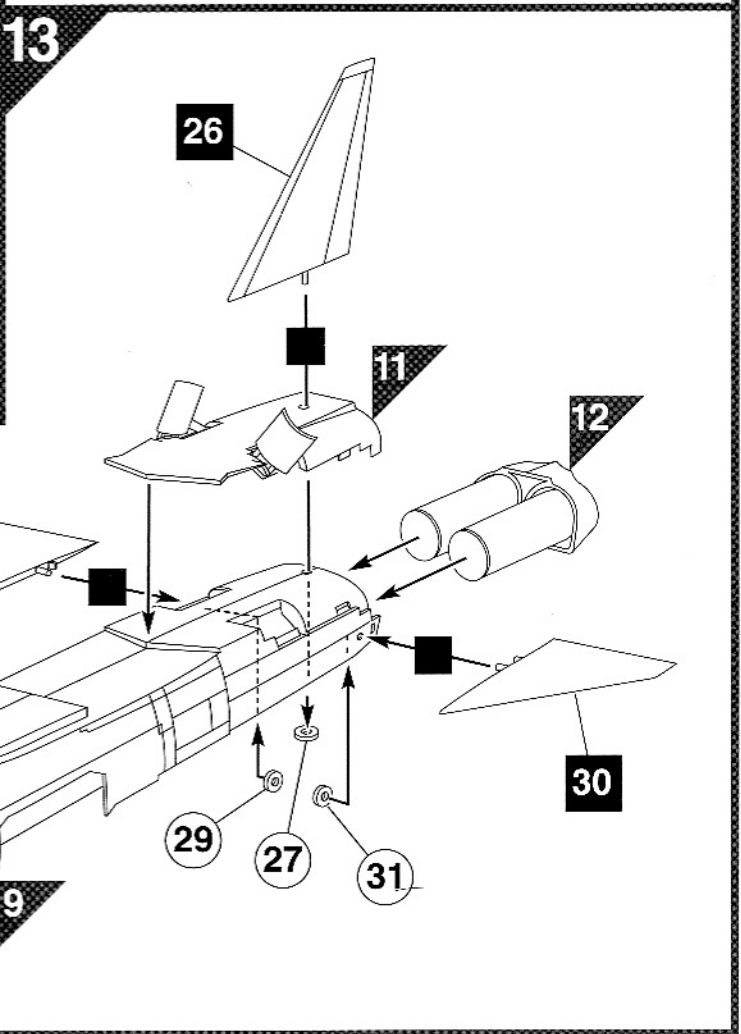
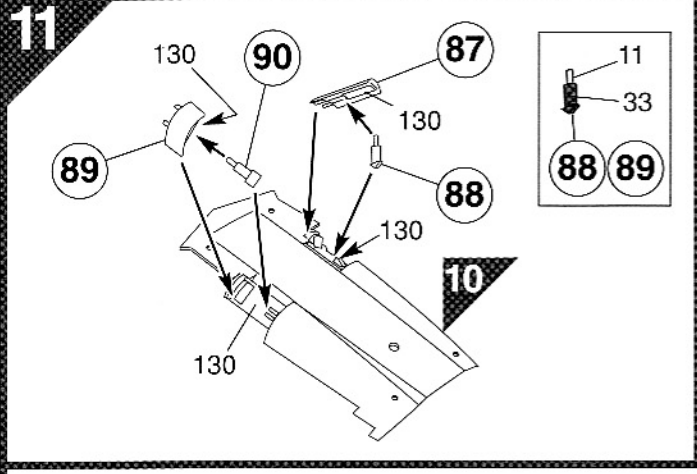
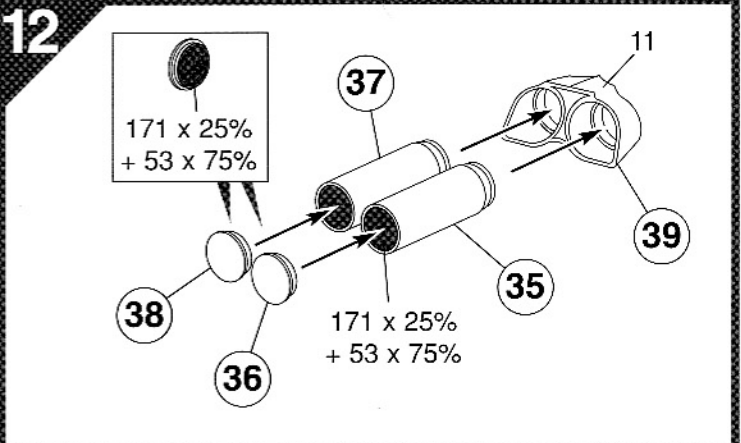
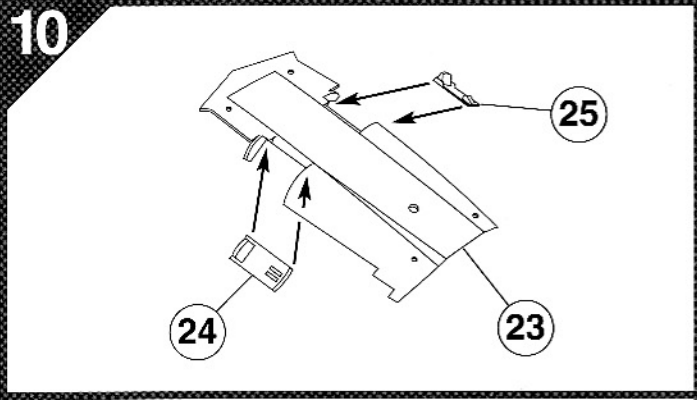


8

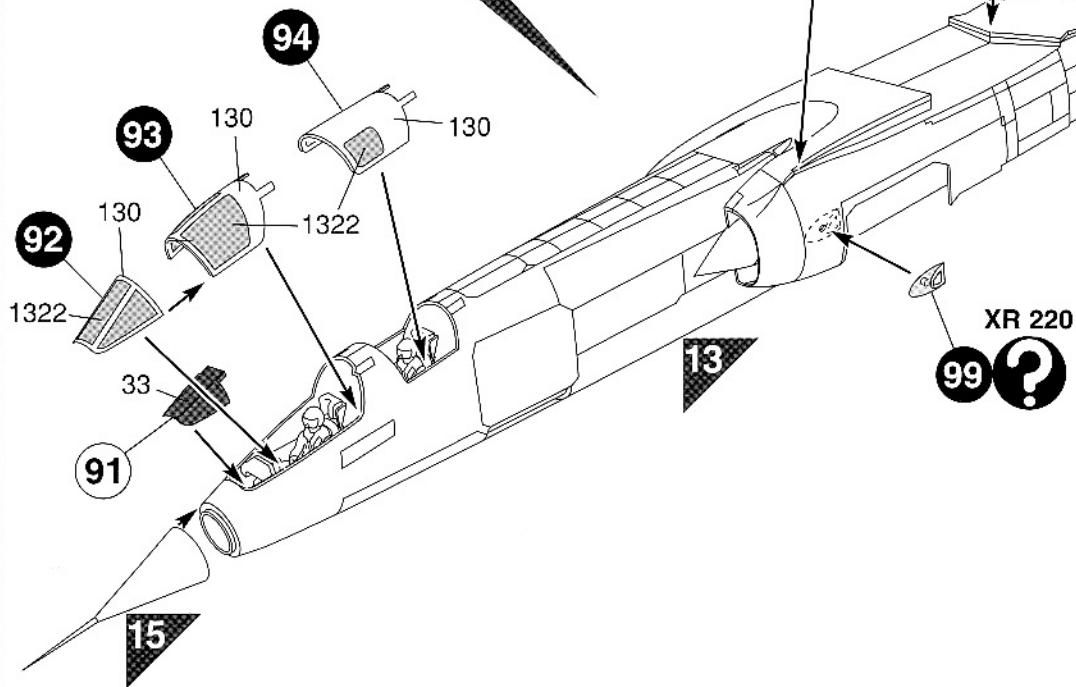
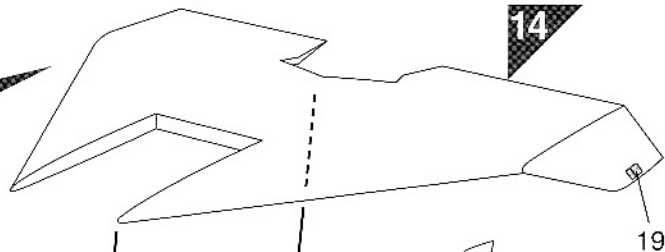
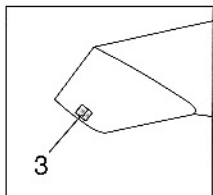
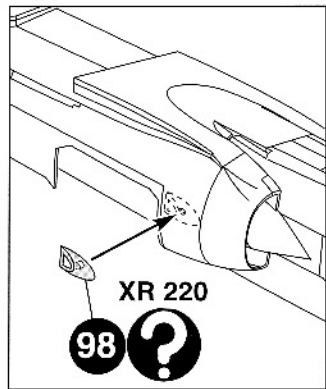


9

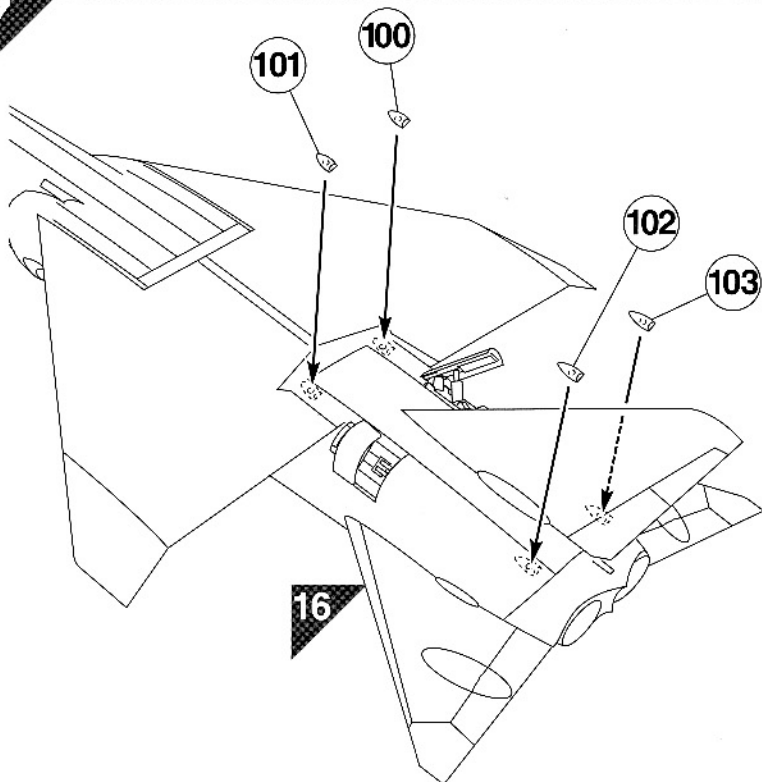




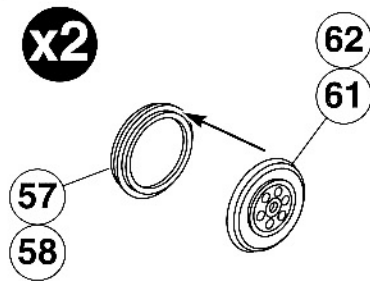
16



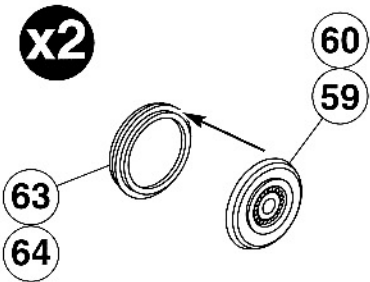
17



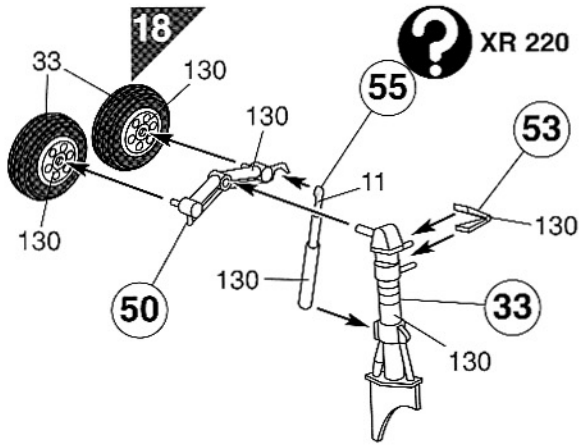
18



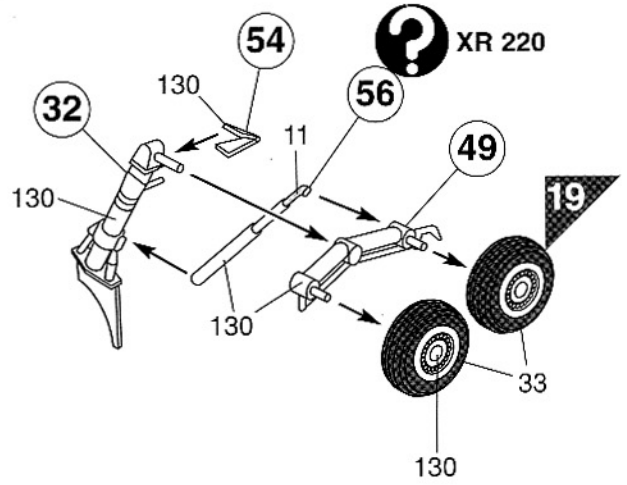
19



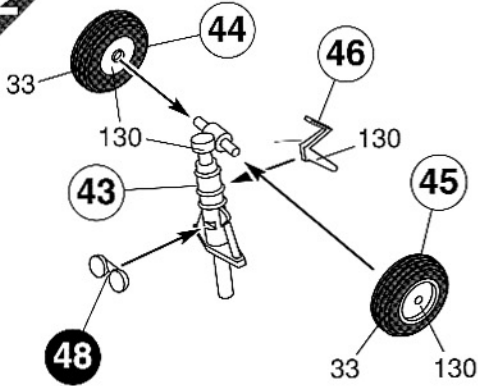
20



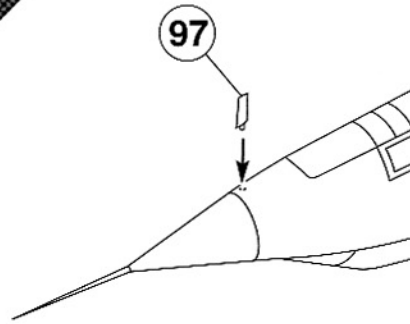
21



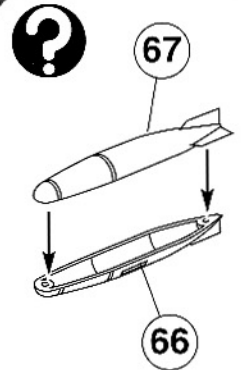
22



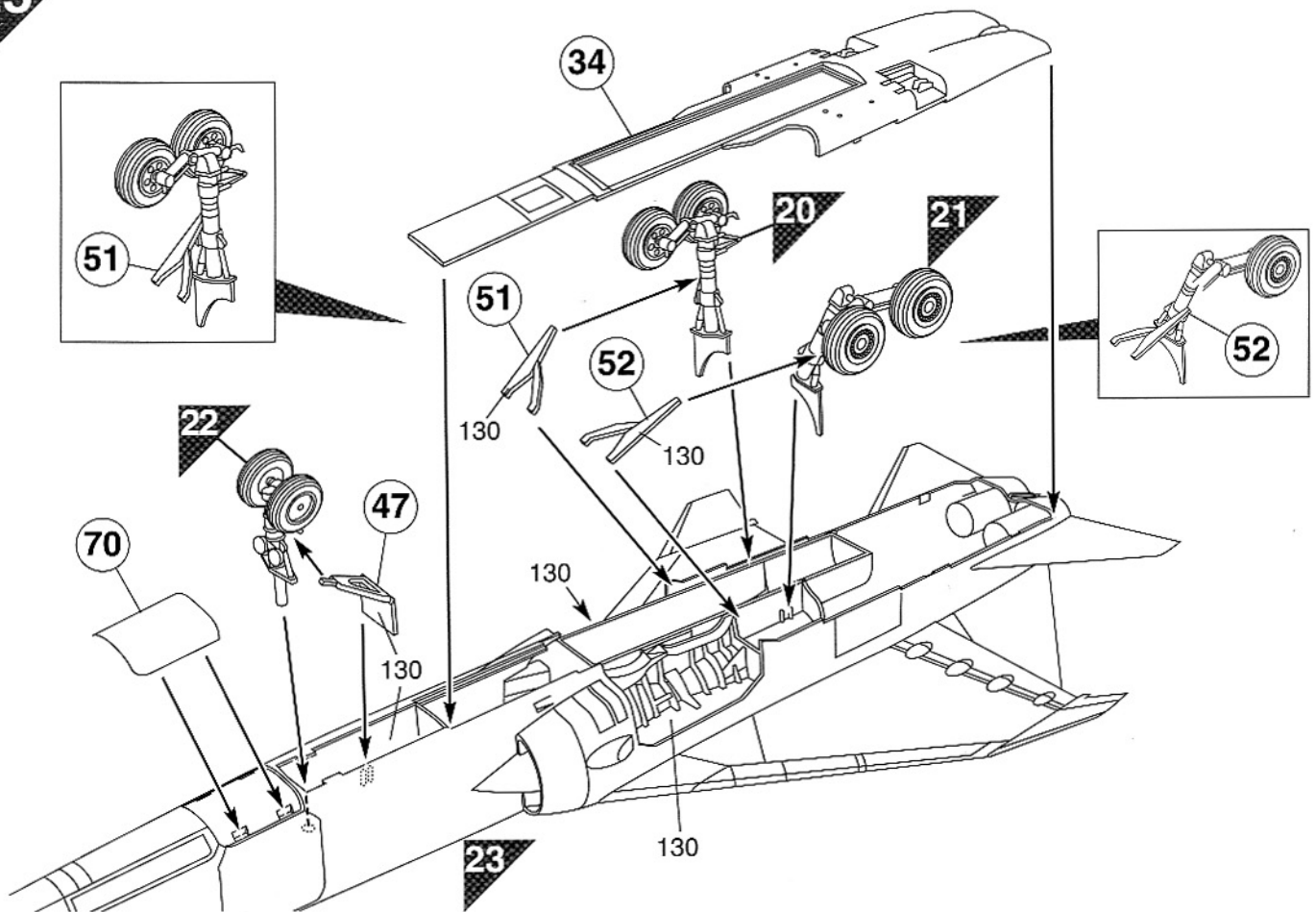
23



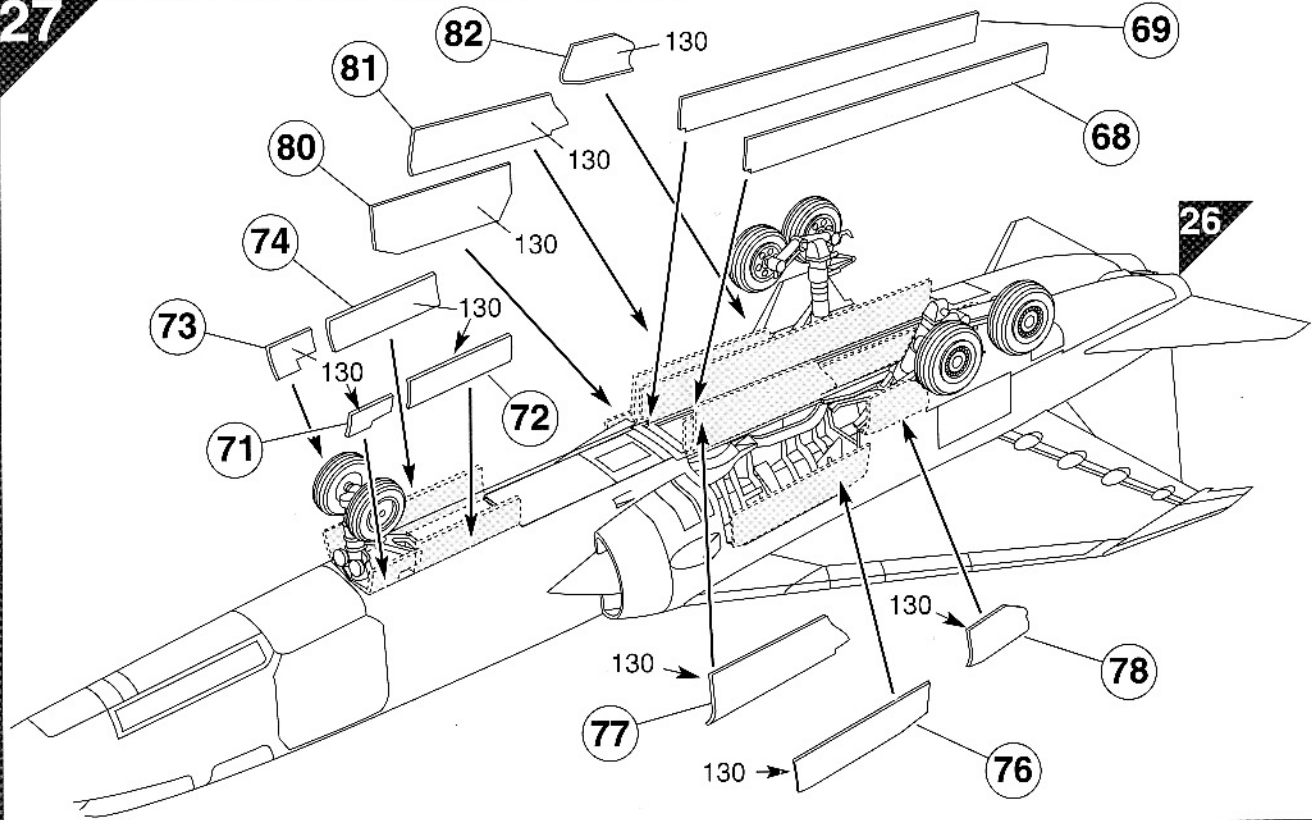
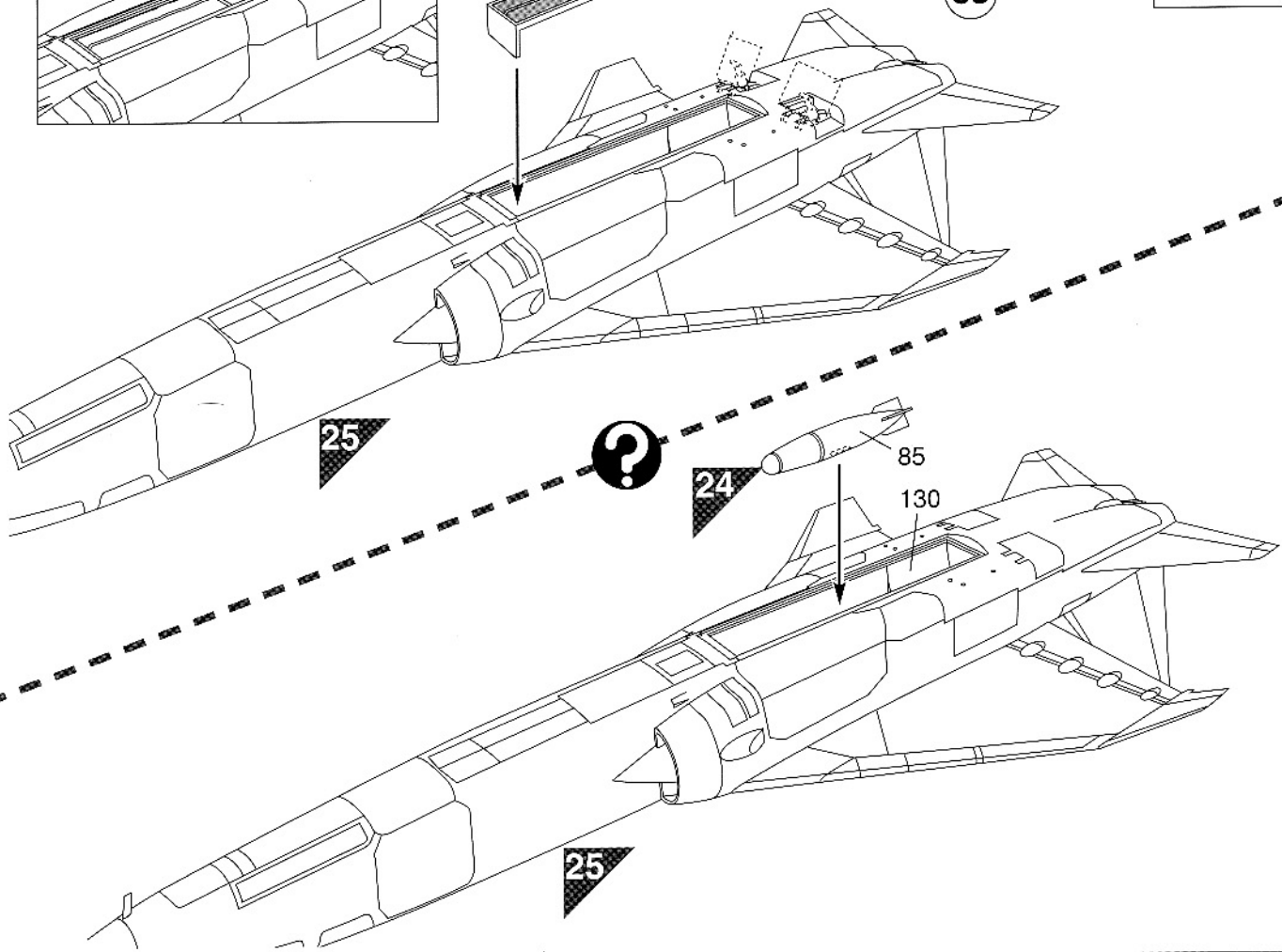
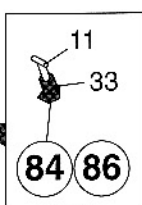
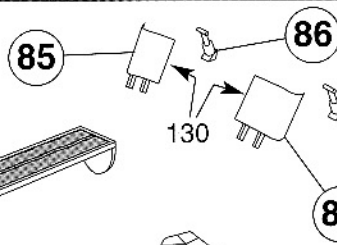
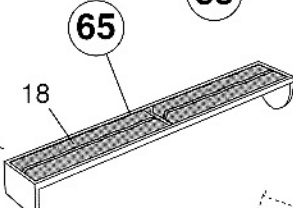
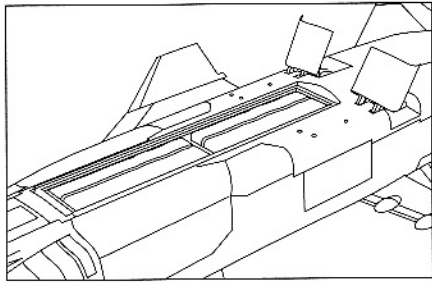
24



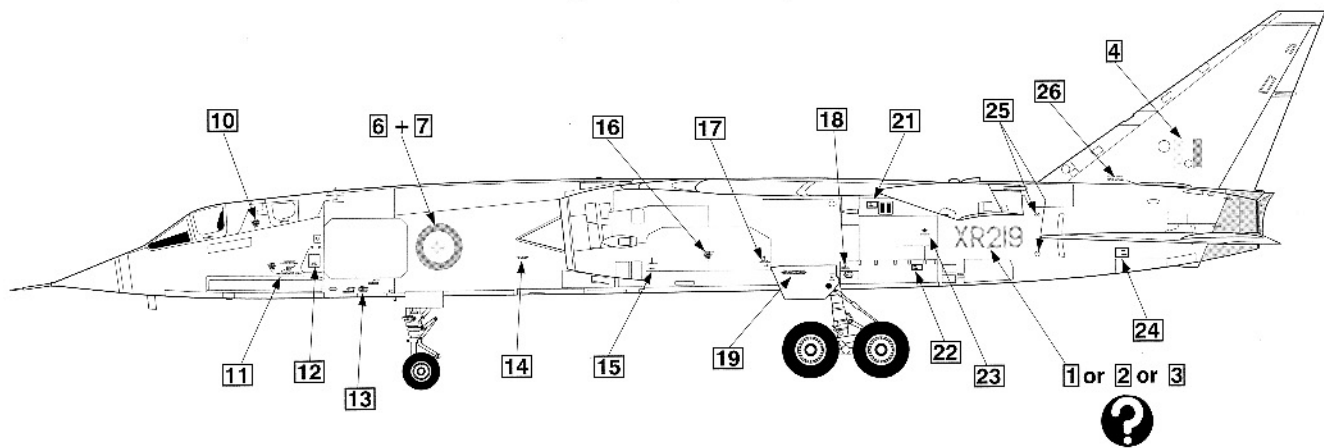
25



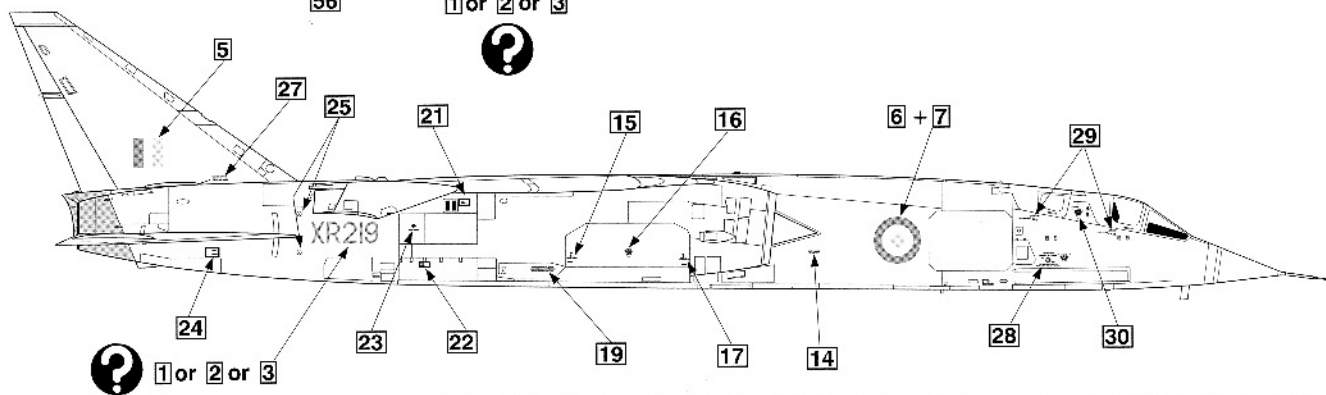
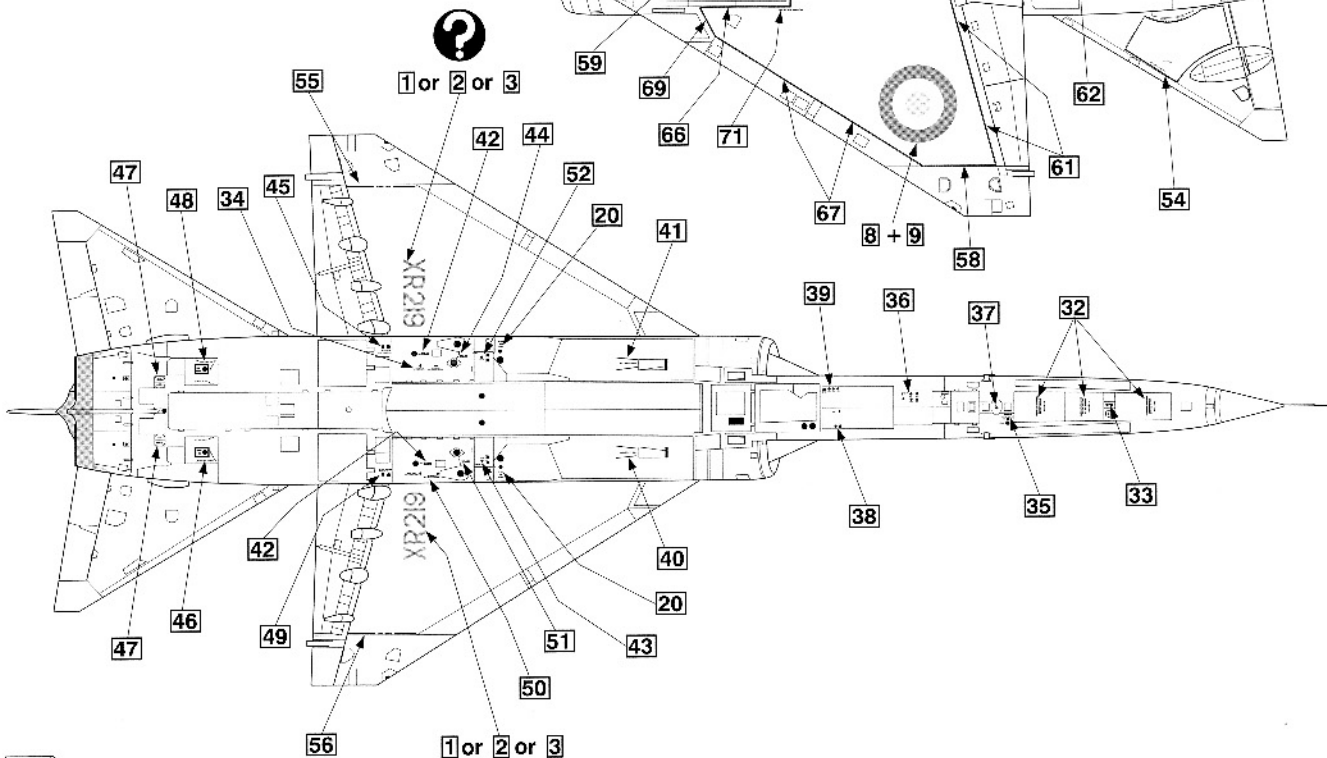
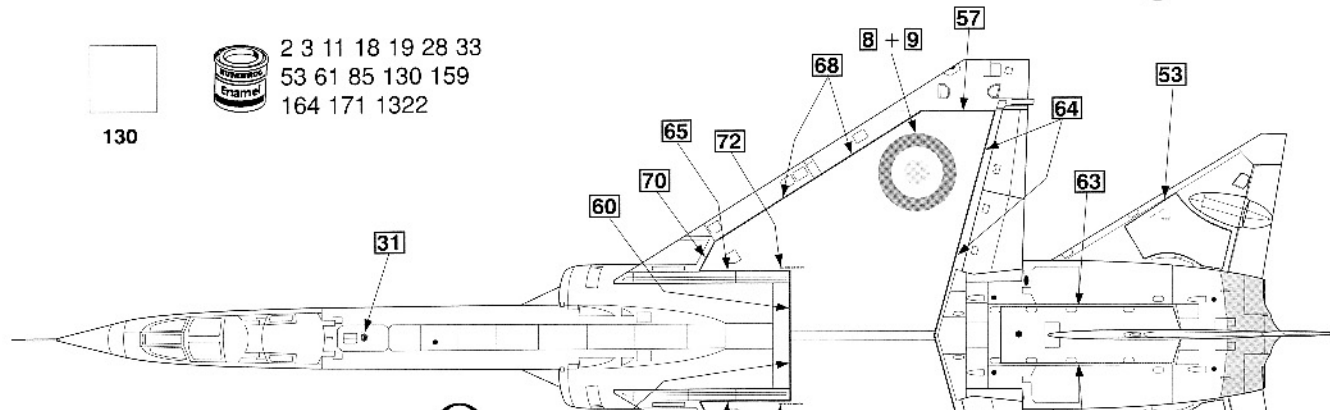




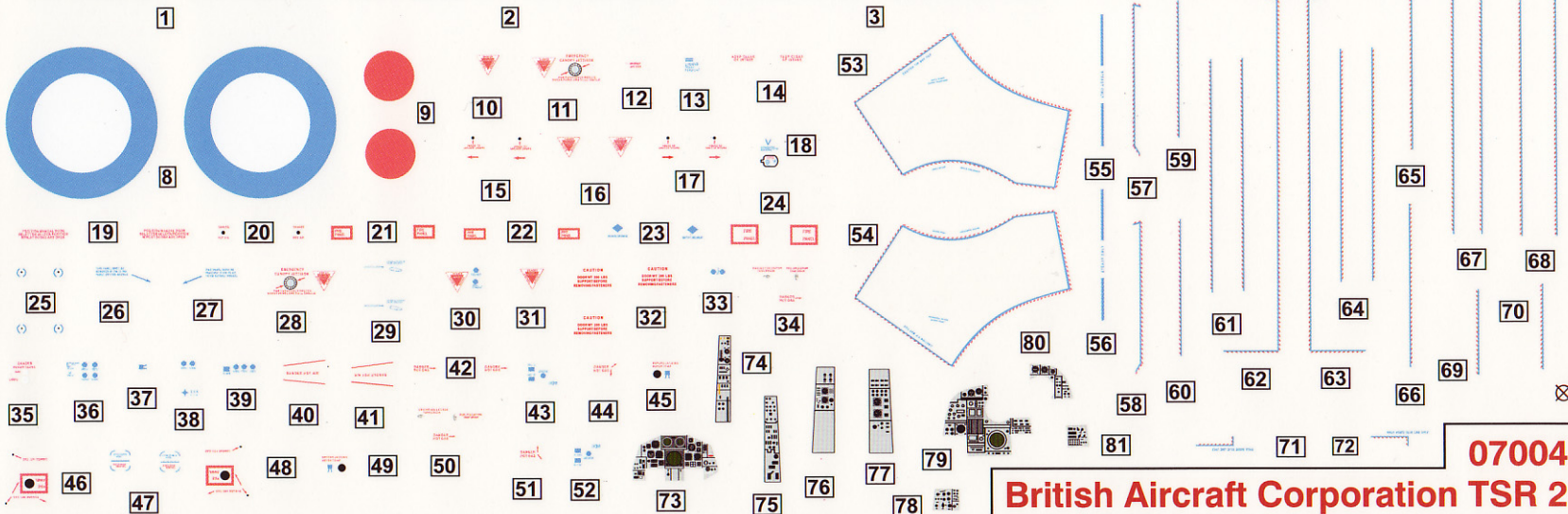
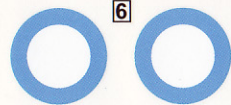
BRITISH AIRCRAFT CORPORATION TSR 2:XR219 OR XR220 (at RAF Museum Cosford)  
or XR222 (at IWM, Duxford).



2 3 11 18 19 28 33  
53 61 85 130 159  
164 171 1322



XR219 XR219 XR220 XR220 XR222 XR222  
XR219 XR219 XR220 XR220 XR222 XR222



**07004**  
**British Aircraft Corporation TSR 2**