

Details	
Span	117'0 (35.66m)
Length	114'11" (35.00m)
Engines	4 x Rolls Royce Conway RCo17 MK201 20600lb Thrust (9344kg)
Speed	Over mach 0.92 at 40,000 ft (Mach 1.1 achieved in shallow dive)
Weight	Up to 240,000lb including 127,000lb (57727kg)
Refuelling	2 x Mk20A underwing refuelling pods. 1 x Mk17 Hosereel unit under fuselage
Range	4600 miles (7360km)

ENGLISH

Originating in the privately funded design for a 4-Jet bomber based on the tailless HP75 'Manx' but fundamentally re-designed in response to specification B35/46 issued on January 1st 1947, the 'Victor' in common with the other 'V' bombers suffered from the indecision and unaccountable changes in defence requirements which characterised the 50's and 60's.

Two HP 80 Victor prototypes were ordered in April 1948. The aircraft design featured a wing plan with three differing sweep back angles to preserve a more or less constant critical MACH number over the whole wing, this 'crescent' wing becoming one of the most famous features of the machine. The first prototype (WB771) was taken by road to Boscombe Down and re-assembled because the Radlett runway was considered too short for development flying, this delaying the first flight by 6 months and in the event all flying returned to Radlett two months later as the runway had by then been lengthened.

Sqn Leader H.G. Hazelden flew WB771 powered by Armstrong Siddeley Sapphire engines for the first time on Christmas Eve 1952 for 17 mins. The aircraft continuing its test programme until July 1954 when tragically the tailplane broke off during a low level run. The second Victor flew in September 1954 and all the contractors trials were completed by March 1955. The prototype was found to require a load of 1200lbs of iron ballast under the crew compartment floor due to a centre of gravity error and on production aircraft the nose was lengthened by 40" and the vertical tail height reduced by 15" the tailplane now being fixed with 4 bolts instead of three.

Production Victor B1 aircraft were fitted with more powerful Sapphires of 11000 lb thrust and the first production machine flew on February 1st 1956, the type becoming operational in April 1958 with 10 Squadron at Cottesmore. Changes were made in 1959 by the addition of Vortex generators along the upper wing surface and the moveable 'DROOP' sections of the leading edge were fixed, these modifications resulting in the 'VICTOR' B1A. These machines being capable of carrying very heavy bomb loads, up to 76 1000 lb bombs with a reduced fuel load, later versions being equipped to carry Blue Steel or Skybolt stand off bombs.

In 1956 the second production batch of 33 aircraft was scheduled to use the later Sapphire '9' engine, but the Air Ministry cancelled development work and decided that these machines should use the Rolls Royce Conway instead, although this meant a complete re-design of the wing centre section this being extended by 18" on each side and together with an extension of the outer wing panels increased the span to 120 ft. The re-design resulted in a virtually new aircraft, whilst keeping the same outer shape and these entered service as 'VICTOR' B2 with 139 and 100 squadrons at Wittering.

In 1962 the Nassau agreement had switched future nuclear defence to the Royal Navy and thus the 'V' bomber force became redundant and although the role of strategic reconnaissance appeared likely, it was finally decided to modify the aircraft as tankers and the first definitive re-build to 'K1' standard flew in November 1965. Subsequently the 'B2' machines were also modified to tankers as 'K2' by Hawker Siddeley as Handley Page had been liquidated in February 1970, 18" being cut off each wing tip and the underwing pods moved outboard by 24". These aircraft are in service with 55 and 57 squadrons at Marham and can carry 126000 lb of fuel.

FRANÇAIS

Il trouva son origine dans les plans confidentiels d'un bombardier Jet 4 basé sur un "Manx" HP75 sans empennage mais fondamentalement remanié pour répondre à un cahier des charges lancé le 1er janvier 1947. Le Victor, tout comme les autres bombardiers, de la série "V" souffrit de l'indécision et des changements inexplicables de la Défense Nationale qui caractérisèrent les années 50 et 60.

Deux prototypes HP 80 Victor furent commandés en avril 1948. La ligne de l'avion se caractérisait par un dessin des ailes qui comportait trois angles de balayage arrière différents afin de maintenir une pression atmosphérique constante sur l'ensemble des ailes. Ces ailes en forme de "croissant" vont devenir une des caractéristiques les plus célèbres de cet avion. Le premier prototype (WB771) fut transporté par la route à Boscombe Down et réassemblé, car la piste de Radlett était trop courte pour permettre le décollage. Cela repoussa le premier vol de 6 mois. Deux mois plus tard, on le transporta à nouveau à Radlett car la piste venait d'être agrandie.

Le Squadron Leader H.G. Hazelden fit voler un WB 771 équipé de moteurs Armstrong Siddeley Sapphire pour la première fois la veille de Noël 1952 pendant 17 mn. Les essais se poursuivirent jusqu'en 1954 jusqu'au jour où la queue se brisa lors d'un vol en basse altitude. Le deuxième Victor vola en septembre 1954 et tous les essais prévus furent terminés en mars 1955. Le prototype fut lesté avec 550 kg d'acier sous le plancher du compartiment de l'équipage, car le centre de gravité avait été mal calculé. Le nez des avions de série fut allongé de 1 m et l'empennage vertical fut réduit de 40 cm environ, la queue étant alors fixée par quatre boulons au lieu de trois.

L'avion Victor B1 de série était équipé de moteurs Sapphire plus puissants développant 5 tonnes de poussée. Le premier avion de série vola le 1er février 1956, il devint opérationnel en avril 1958 dans le Squadron 10 à Cottesmore. Des modifications furent apportées en 1959.

On ajouta des générateurs Vortex le long de la surface supérieure des ailes et les sections mobiles "Droop" du système de direction furent rendues fixes. Ces modifications aboutirent à la naissance du "Victor" B1A. Ces avions pouvaient transporter jusqu'à 76 bombes de 450 kg avec une charge de carburant réduite; les versions suivantes furent équipées pour porter les bombes Blue Steel ou Skybolt.

En 1956, une deuxième production de 33 avions de série fut programmée pour recevoir le tout dernier moteur Sapphire "9". Mais le ministère de l'Armée de l'Air annula cette modification et décida que ces avions devaient être équipés de moteurs Rolls Royce Conway, bien que cela signifia un remodelage de la section centrale des ailes. Celles-ci furent allongées de chaque côté de 50 cm et les panneaux extérieurs furent agrandis pour atteindre une envergure de 36.50 m. Ces modifications en firent pratiquement un nouvel avion, bien que conservant le même aspect extérieur. Ils entrèrent en service en tant que "Victor" B2 dans les Squadrons 100 et 139 à Wittering.

En 1962, l'accord Nassau orienta la future défense nucléaire vers la Royal Navy et les bombardiers V devinrent donc superflus, tout comme leur rôle de reconnaissance stratégique. On décida finalement de modifier les appareils en avions citerne, et le premier avion de ce type, le K 1, vola en novembre 1965. Pour les mêmes raisons les "B2", appareils également modifiés par Hawker Siddeley car Handley Page ferma ses portes en février 1970, devinrent les "K2". Les ailes furent raccourcies de 50 cm et s'allongèrent vers l'extérieur de 60 cm.

Ces avions sont en service dans les Squadrons 55 et 57 à Marham et peuvent transporter 57.5 tonnes de carburant.

DEUTSCH

Aufgrund eines geheimen Entwurfs für einen vierstrahligen Düsenbomber, in Anlehnung an das Nurfügelmuster HP 75 "Manx" und die Ausschreibung B 35/46 vom 1. Januar 1947 entstand die "Victor". Gemeinsam mit anderen "V"-Bombern war das Projekt durch Unklarheiten und häufige Meinungsverschiedenheiten über seine Notwendigkeit beeinträchtigt – eine für die 50er und 60er Jahre charakteristische Situation.

Zwei HP 80 Victor-Prototypen wurden im April 1948 in Auftrag gegeben. Hauptmerkmal der Maschine waren die geschwungenen Tragflächen. Sie wurden entwickelt, um die Belastungen bei Schallgeschwindigkeit gleichmäßig auf die gesamte Fläche zu verteilen. Der erste Prototyp mußte auseinandergenommen, in Teilen zerlegt über Straßen nach Boscombe Down transportiert und dort wieder zusammengefügt werden, da das Flugfeld in Radlett für Testflüge zu kurz erschien. Dadurch wurde der Erstflug um 6 Monate verzögert, und zum Schluß ging es zwei Monate später wieder nach Radlett zurück, wo man inzwischen die Startbahn verlängert hatte.

Sqn Leader H.G. Hazelden flog die WB 771, die Armstrong Siddeley Sapphire-Aggregate hatte, erstmals für 17 Minuten am Weihnachtsabend 1952. Die Testflüge wurden fortgesetzt bis Juli 1954, als unglücklicherweise bei einem Tiefflug das Leitwerk abbrach. Die zweite "Victor" flog im September 1954, und bis März 1955 waren schließlich alle vorgeschriebenen Tests absolviert. Es ergab sich, daß der Prototyp wegen einer falschen Berechnung des Schwerpunkts fast 600 kg Eisenballast benötigte und daß die in Produktion gehenden Maschinen eine Verlängerung der Rumpfnase um 1,12 Meter benötigten. Außerdem wurde die Höhe des Leitwerkes um 42 cm verringert und das Höhenruder mit vier statt den bisherigen drei Bolzen befestigt.

Die "Victor" B 1 aus der laufenden Produktion erhielt die stärkeren Sapphire-Aggregate mit 11 000 lbs Schub. Die erste Maschine flog am 1. Februar 1956, und die 10. Staffel in Cottesmore war im April 1958 einsatzbereit. 1959 erhielten die Maschinen Vortex-Generatoren in der Tragflächen-Oberseite, auch wurden bewegliche Teile an der Flügelkante durch unbewegliche ersetzt. Die geänderte Version war die "Victor" B 1A. Diese Maschinen konnten bei gleichzeitig verringertem Treibstoff eine sehr schwere Bombenladung bis zu 76 100 lbs (ca. 35 000 kg) aufnehmen. Spätere Ausführungen wurden zur Aufnahme von Blue Steel- oder Skybolt-Bomben umgerüstet.

1956 war die zweite Produktionseinheit von 33 Flugzeugen für die weiterentwickelten Sapphire 9-Triebwerke vorgesehen, doch das Kufftahrministerium trieb die Pläne und beschloß die Verwendung von Rolls Royce Conway-Aggregaten, obwohl dies eine komplette Umkonstruktion der mittleren Tragflächenteile bedeutete. Dadurch wuchs die Spannweite auf 120 ft an. Diese Veränderung brachte ein völlig neues Flugzeug, obwohl es in seinem Äußeren den Vorläufern entsprach. Als "Victor" B 2 wurde die Maschine von der 139. und 100. Staffel in Wittering in Dienst genommen.

Nach der 1962 getroffenen Vereinbarung von Nassau/ Bahamas wurde der Nuklearverteidigung durch die Royal Navy der Vorrang eingeräumt. Die "V"-Bomber wurden überflüssig, und obwohl sie sich für eine Rolle in der strategischen Aufklärung geeignet hätten, entschied man, sie zu Tankflugzeugen umzubauen. Die erste flog im November 1965 (K 1). In der Folge wurden auch die B 2-Maschinen zu Tankern (K 2) umgebaut, diesmal durch die Firma Hawker Siddeley, weil Handley Page im Februar 1970 aufgelöst worden war. Die Tragflächen-enden wurden um ca. 45 cm gekürzt, auch gab es Änderungen an den Flächen-Unterseiten. Bei der 55. und 57. Staffel in Marham stehen diese Flugzeuge heute noch im Dienst und befördern bis zu 127 000 lbs (rd. 66 400 kg) Treibstoff.

ITALIANO

Derivato dal progetto per un bombardiere a 4 turbogetti basato sul "Manx" HP75 senza coda, ma in seguito riprogettato largamente per soddisfare la specifica B35/46 emessa il 1º gennaio 1947, il "Victor" soffrì, assieme agli altri bombardieri tuttora, dell'indecisione e inesplicabili cambiamenti circa le esigenze della Difesa che caratterizzarono gli anni 50 e 60.

Nell'aprile 1948 si ordinarono due prototipi Victor HP80. Il velivolo era di tipo tuttala con tre differenti angoli di

diedro longitudinale per mantenere più o meno costante il numero critico di MACH sull'intera lunghezza dell'ala. Questa sagoma a "mezzaluna" diventò una delle sue caratteristiche più famose. Il primo prototipo (WB771) venne trasportato in sezioni all'aeroporto di Boscombe Down e ivi rimontato poiché la pista di Radlett era troppo corta per i voli di prova, ciò che ritardò il primo volo di 6 mesi dopodiché, dopo soli due mesi, tutti i voli vennero ripresi a Radlett poiché nel frattempo la pista era stata allungata.

Il prototipo Victor WB771, spinto da turboreattori Armstrong Siddeley Sapphire, eseguì il primo volo, di 17 minuti, la vigilia di Natale del 1952, pilotato dal comandante di squadriglia H.G. Hazelden. Il programma di prove continuò per poi finire tragicamente il luglio 1954 con la rottura e stacco del piano stabilizzatore durante un passaggio a bassa quota. Il secondo prototipo del Victor incominciò i voli nel settembre 1954 e tutte le prove furono completate entro il marzo 1955. Il prototipo richiedeva una zavorra di circa 550 kg piazzata sotto il pavimento della cabina in seguito ad un errore di calcolo della posizione del centro di gravità e nei velivoli di produzione il musone venne allungato di 100 cm, l'altezza dell'impennaggio verticale ridotta di 38 cm e il piano stabilizzatore fissato con quattro bulloni invece dei tre precedenti.

Nei velivoli Victor B1 di produzione si montarono dei turboreattori Sapphires più potenti, sviluppani una spinta di 5000 kg circa, e il primo bombardiere di produzione compì il volo inaugurale il 1º febbraio 1956 e il tipo pronto per operare l'aprile 1958 con la 10ma squadriglia di Cottesmore. Nel 1959 vennero apportate delle modifiche con l'aggiunta di generatori Vortex lungo la superficie superiore delle ali e rendendo fisse le sezioni precedentemente inclinabili del bordo di attacco. I velivoli così modificati vennero denominati "Victor" B1A e in grado di trasportare carichi di bombe molto elevati (fino 76 bombe da 450 kg circa con carico di combustibile ridotto); le versioni più recenti equipaggiate per il trasporto di bombe Blue Steel o Skybolt).

Nel 1956 per il secondo lotto di produzione (33 velivoli) si era previsto l'impiego dell'ultimo turboreattore Sapphires "9", però il Ministero dell'Aviazione decise invece di annullare i lavori di sviluppo e impiegare al suo posto il turbogetto Conway della Rolls Royce, anche se ciò comportava una riprogettazione completa della sezione centrale dell'ala per via della maggior lunghezza necessaria, 45 cm da ciascuna parte, ciò che con un aumento della sezione esterna delle ali portò l'apertura alare a 36,6 m. Tutto ciò diede luogo ad un velivolo praticamente nuovo, pur mantenendo la medesima sagoma esterna, che entrò in servizio con la denominazione di "Victor B2" con le squadriglie 139 e 100 di Wittering.

Con la convezione di Nassau del 1962, il ruolo della difesa nucleare passò alla Royal Navy (Marina Militare) e quindi questi bombardieri tuttala diventarono superflui e sebbene in un primo tempo si pensò di impiegarli nel ruolo di ricognizione strategica, si decise infine di convertirli in velivoli cisterna e la prima ricostruzione definitiva secondo la norma "K1" eseguì il volo inaugurale nel novembre 1965. In seguito pure i bombardieri "B2" vennero convertiti in velivoli cisterna "K2", però dalla Hawker Siddeley dato che la Handley Page era andata in liquidazione nel febbraio 1970, conversione che comportò il troncamento delle punte delle ali di 45 cm e lo spostamento verso l'esterno di 60 cm delle gondole alari. Questi velivoli cisterna sono tuttora in servizio con le squadriglie 55 e 57 di Marham e possono trasportare 58.000 kg di combustibile.

ESPAÑOL

Originado del diseño pagado privadamente para construir un bombardero de 4 reactores basado en el "Manx" sin cola, pero rediseñado fundamentalmente para ceñirse a la especificación B35/46 expedida el 1 de enero de 1947, el "Victor" al igual que los demás bombarderos tipo "V" sufrió los efectos de la indecisión y de los innumerables cambios registrados en los requisitos de defensa característicos de los años 50 y 60.

En abril de 1948 fueron encargados dos prototipos Victor 80 HP. El diseño del avión incorporaba un plano de ala con tres ángulos de inclinación hacia atrás para preservar un número MACH crítico más o menos constante a lo largo del ala completa, siendo esta estructura semilunar una de las características más sobresalientes del aparato. El primer prototipo (WB 771) fue transportado por carretera hasta Boscombe Down siendo allí reensamblado debido a que la pista de Radlett fue considerada demasiado corta para realizar el vuelo experimental. Esto retrasó en 6 meses el primer vuelo, y tal como resultó después todos los vuelos retornaron a Radlett dos meses más tarde, ya que la pista había sido alargada para entonces.

El piloto jefe de escuadrilla H.G. Hazelden pilotó el WB 771 propulsado por motores Armstrong Siddeley Sapphire por primera vez la víspera de Navidad de 1952 durante 17 minutos. El aparato continuó su programa de vuelos de prueba hasta julio de 1954, cuando trágicamente se separó el estabilizador horizontal durante una pasada a baja altitud. El segundo Victor realizó su primer vuelo en septiembre de 1954 y todos los ensayos contractuales fueron concluidos para marzo de 1955. Se descubrió que el prototipo requería un lastre de hierro de 1200 libras de peso debajo del piso del compartimiento de la tripulación debido a un error de centro de gravedad, y durante la producción del aparato el morro fue alargado en 40 pulgadas y la altura de la cola vertical fue reducida en 15 pulgadas con el estabilizador horizontal sujeto ahora con 4 pernos en lugar de 3.

Los aparatos de producción Victor B1 fueron equipados con motores Sapphire mucho más potentes de 11000 libras de empuje y el primer avión de producción realizó su primer vuelo el 1 de febrero de 1956, pasando a ser el modelo operacional en abril de 1958 con la 10 Escuadrilla basada en Cottesmore. Fueron hechos cambios en 1959 mediante la adición de generadores Vortex, junto con la superficie del ala superior y las secciones de "INCLINACION" móviles del borde de ataque fijas ahora. Estas modificaciones resultaron en el "VICTOR" B1A. Estos aparatos eran capaces de transportar bombas de carga sumamente pesada; hasta 76 bombas de 1000 libras con carga de combustible reducida, estando las versiones ulteriores equipadas para transportar bombas de montaje

vertical tipo Blue Steel o Skybolt.

En 1956, el segundo grupo de producción de 33 aparatos fue programado para usar el último motor Sapphire "9", pero el Ministerio del Aire canceló el trabajo de desarrollo y fue decidido que estos aviones utilizaran en su lugar el motor Rolls-Royce Conway, a pesar de que esto significaba un rediseño completo de la sección central del ala, teniendo que ser prolongada en 18 pulgadas en cada lado, lo cual junto con la extensión de los paneles exteriores del ala aumentó la envergadura hasta 120 pies. El rediseño trajo como resultado un aparato prácticamente nuevo, al tiempo de preservar la misma forma exterior, que pasó a prestar servicio como "VICTOR" B2 con las escuadrillas 139 y 100 basadas en Wittering.

En 1962, el acuerdo de Nassau especificó el traspaso de la defensa nuclear futura a la Marina Real y por tanto la fuerza de bombarderos "V" fue puesta fuera de servicio, y si bien pareció probable su utilización en misiones de reconocimiento estratégico, fue decidido últimamente modificar el aparato para que sirviera de cisterna volante, y el primer avión reconstruido definitivo resultante en el "K1" normal realizó su vuelo inicial en noviembre de 1965. Subsiguientemente, los aparatos "B2" fueron también modificados para servir como cisternas volantes "K2" por la Hawker Siddeley, ya que la Handley Page había sido liquidada en febrero de 1970. Cada punta de ala fue acortada en 18 pulgadas mientras que los receptáculos debajo del ala fueron movidos hacia el exterior en 24 pulgadas. Estos aviones prestan servicio en las escuadrillas 55 y 57 basadas en Marham y son capaces de transportar 127.000 libras de combustible.

NEDERLANDS

Aanvankelijk gerealseerd als het partikulier gefinancierde ontwerp voor een bommenwerper met 4 straalmotoren, gebaseerd op de staartloze HP75 "Manx" maar fundamenteel opnieuw ontworpen naar aanleiding van specificatie B35/46, uitgegeven op 1 januari 1947, leed de "Victor", net zoals alle "V"-bommenwerpers, onder de besluiteeloosheid onberekenbare veranderingen in de defensievereisten waardoor de jaren 50 en jaren 60 werden gekarakteriseerd.

In april 1948 werden twee HP 80 Victor prototypes besteld. Het ontwerp van het toestel werd gekenmerkt door een vleugelplan met drie verschillende pijlstellinghoeken met het doel, over de gehele vleugel, een min of meer konstante en kritische MACH-waarde te handhaven. Deze sikkelvleugel werd een van de beroemdste kenmerken van het toestel. Het eerste prototype (WB771) werd over de weg, naar Boscombe Down vervoerd en daar opnieuw gemonteerd omdat de startbaan van Radlett te kort werd geacht voor testvluchten. Hierdoor werd de eerste vlucht 6 maanden vertraagd. Twee maanden later werden alle testvluchten toch weer vanuit Radlett uitgevoerd daar de startbaan toen was verlengd.

Majoor H.G. Hazelden vloog de door Armstrong Siddeley Sapphire motoren aangedreven WB771 voor de eerste keer op 24 december 1952. Deze vlucht duurde 17 minuten. Het testprogramma voor dit toestel werd tot juli 1954, toen op tragische wijze het staartstuk van het toestel afbrak gedurende een vlucht op lage hoogte, voortgezet. De tweede Victor vloog in september 1954 en alle bouwtesten waren in maart 1955 voltooid. Als gevolg van een foutieve berekening van het zwaartepunt, bleek dat in het prototype ijzerballast met een gewicht van 1.200 lbs onder de vloer van het kompartiment van de bemanning moest worden aangebracht. De neus van het produktietoestel werd 40" verlengd en de verticale staartheogte werd gereduceerd met 15". Tevens werd het staartstuk nu in plaats van met drie, met 4 bouten bevestigd.

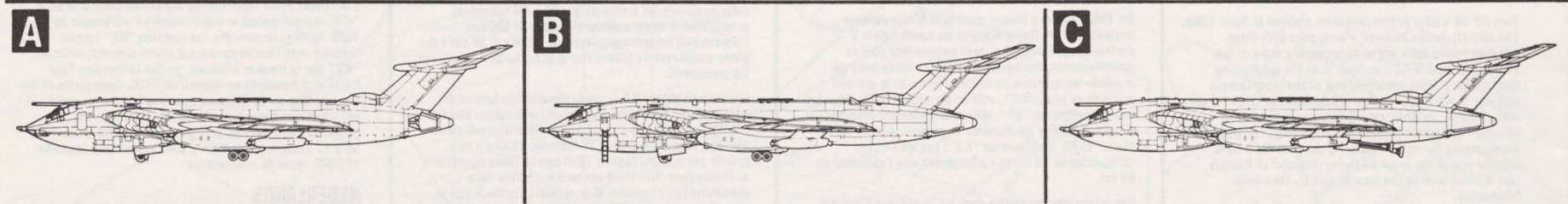
Produktieversies van de Victor B1 werden uitgerust met sterkere Sapphire motoren met een suwtkracht van 11.000 lbs. Het eerste produktietoestel ontving de luchtdoop op 1 februari 1956. Dit vliegtuig werd in april 1958 operationeel bij 10 Squadron in Cottesmore. In 1959 werden verdere modifikaties uitgevoerd door de toevoeging van Vortex generators langs het bovenste vleugeloppervlak. Tevens werden de beweegbare "DROOP"-sekties van de voorrand van de vleugel vastgezet. Deze modifikaties resulteerden in de "VICTOR" B1A. Met gereduceerde brandstoflading konden deze toestellen zeer zware bommenlasten vervoeren: maximaal 76 1.000-pond bommen. Latere versies werden gemodificeerd op de Blue Steel of Skybolt "stand off" bommen.

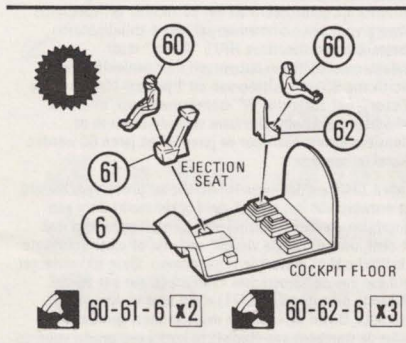
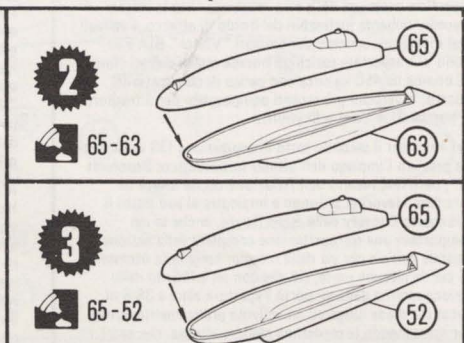
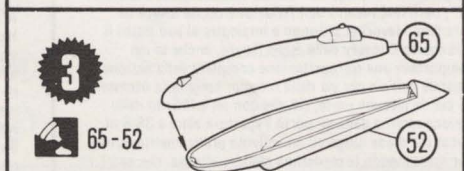
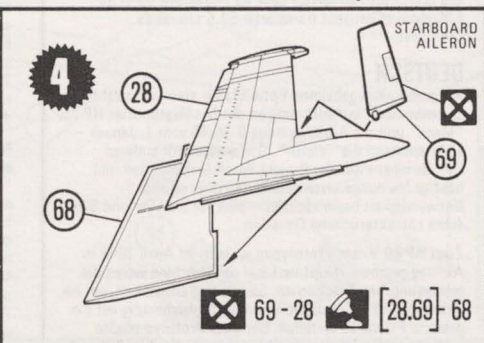
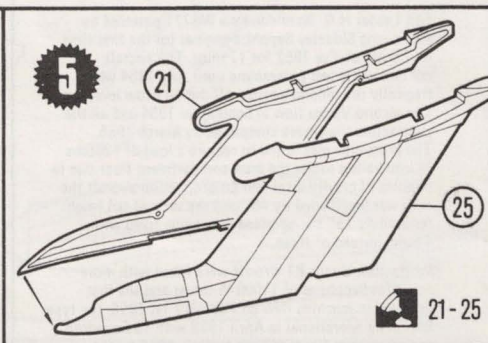
In 1956 werd besloten dat de tweede generatie bestaande uit 33 toestellen, zou worden uitgerust met de latere Sapphire "9" motor. Het Air Ministry annuleerde echter alle ontwikkelingswerkzaamheden en besloot dat de toestellen, in plaats daarvan, zouden worden uitgerust met de Rolls Royce Conway. Dit besluit werd genomen ondanks het feit dat het middengedeelte van de vleugel geheel opnieuw zou moeten worden ontworpen, berekend op een verlenging aan iedere zijkant van 18", gekombineerd met een verlenging van de buitenvleugelpanelen, resulterend in een vleugelbreedte van 120 ft. Ondanks het feit dat de externe vorm gehandhaafd bleef, resulteerde dit ontwerp in een vrijwel geheel nieuw vliegtuig. Deze toestellen werden als de "VICTOR" B2 door 139 en 100 squadrons in Wittering in bedrijf genomen.

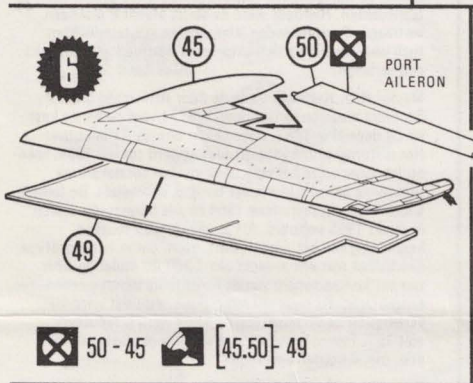
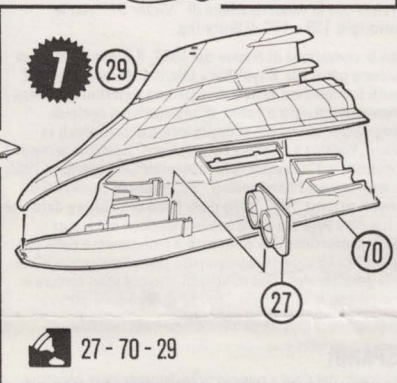
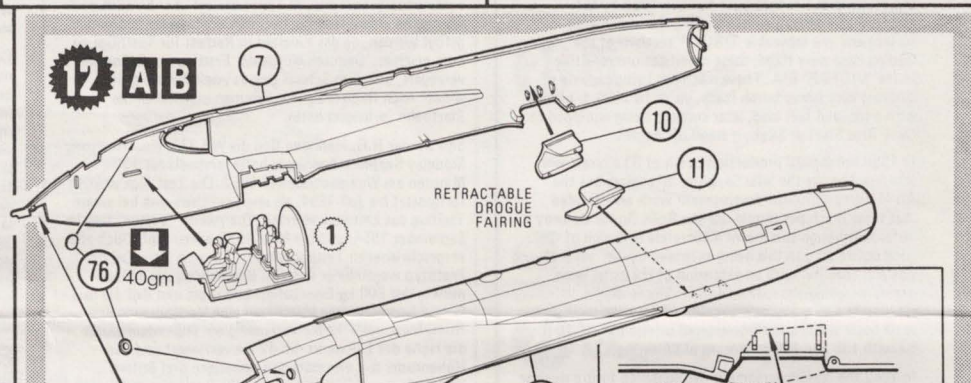
Naar aanleiding van de Nassau overeenkomst werd de nucleaire verdediging overgenomen door de Royal Navy. Als gevolg daarvan werden de "V"-bommenwerpers overbodig en hoewel de reële mogelijkheid bestond voor het vliegtuig om een rol te vervullen als herkenningstoestel, werd uiteindelijk besloten de vliegtuigen om te bouwen tot tankers. De eerste definitief, overeenkomstig "K1-standaard omgebouwde machines gingen in november 1965 de lucht in. Daarna werden ook de "B2" toestellen door Hawker Siddeley, omgebouwd tot "K2" tankers daar Handley Page in februari 1970 werd geliquideerd. Gedurende deze modifikatie werd iedere vleugelpunt 18" korter gemaakt, terwijl de onder de vleugel geplaatste gondels 24" verder van de romp werden verwijderd. Deze toestellen zijn nu in gebruik bij 55 en 57 squadrons in Marham. Hiermee kan 127.00 lbs brandstof worden vervoerd.

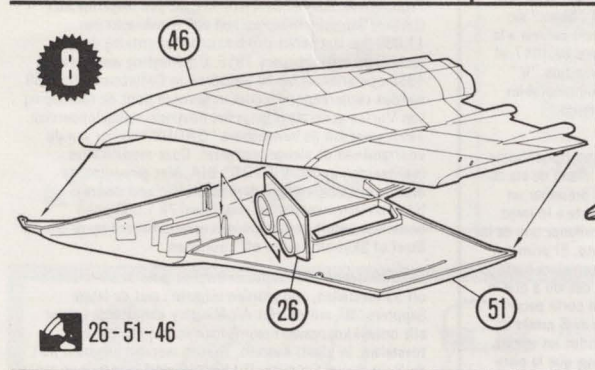
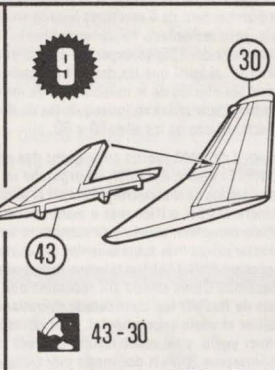
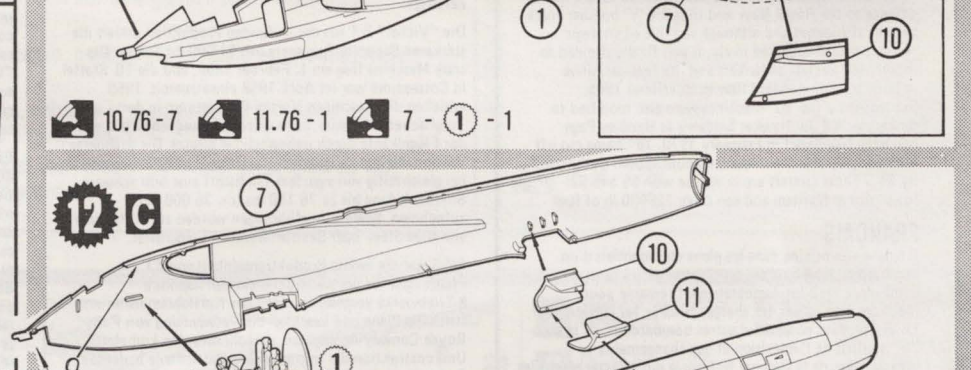
Paint required parts before assembly. Assemble parts in sequence shown. Black numbers in circle indicate part number. Black numbers in star indicate completed section. Before joining fuselage halves, clear holes 'H' (When shown).
 Peindre les pièces nécessaires avant le montage. Monter les pièces dans l'ordre indiqué. Les numéros noirs encadrés indiquent la pièce numérotée. Les numéros noirs dans une étoile indiquent la section terminée. Avant de joindre les deux moitiés du fuselage, dégager les trous 'H' (lorsqu'ils sont indiqués).
 Benötigte Teile vor Zusammenbau anmalen. Teile der Reihe nach wie gezeigt zusammenbauen. Schwarze Zahlen im Kreis geben den nummerierten Teil an. Schwarze Zahlen im Stern geben den fertigen Abschnitt an. Vor Zusammensetzung der Rumpfhälften, Löcher 'H' freimachen (wenn gezeigt).
 Pitturare i pezzi necessari prima del montaggio. Montate i pezzi nell'ordine indicato. I numeri neri nel cerchio indicano la parte numerata. I numeri neri in una stella indicano la sezione finita. Prima di congiungere le due metà della fusoliera, sbloccate i fori 'H' (quando sono indicati).
 Las piezas necesitan pintura antes de su montaje. Móntense las piezas según la secuencia indicada. Los números negros en un círculo indican el número de pieza. Los números negros en una estrella indican la sección completa. Antes de unir las dos mitades del fuselaje, límpiense los orificios 'H' (cuando se marquen).
 Schilder vereiste onderdelen vóór montering. Monteer onderdelen in volgorde. Zwarte nummers in cirkel geven het nummer van het onderdeel aan. Zwarte nummers in ster geven voltooid sectie aan. Vóór het samenvoegen van de romphelften de gaten gemerkt 'H' (indien getoond) vrijmaken.
 下図の部分は組立て前に色を塗り、黒字の数字に従って、まず小さな部品を組立て、さらに黒印の白ぬき数字に従って全体を組立てる。2つの半分の胴体を付け合わせる前に、穴「H」が汚れている時はきれいにする。

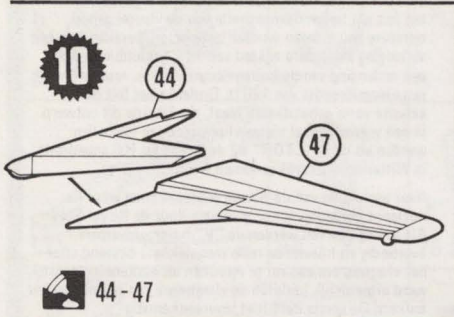
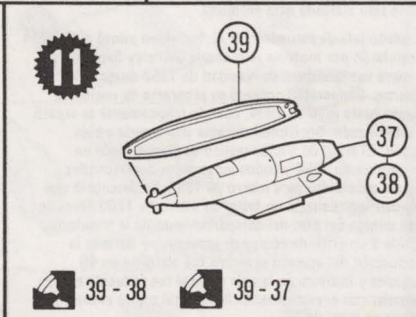
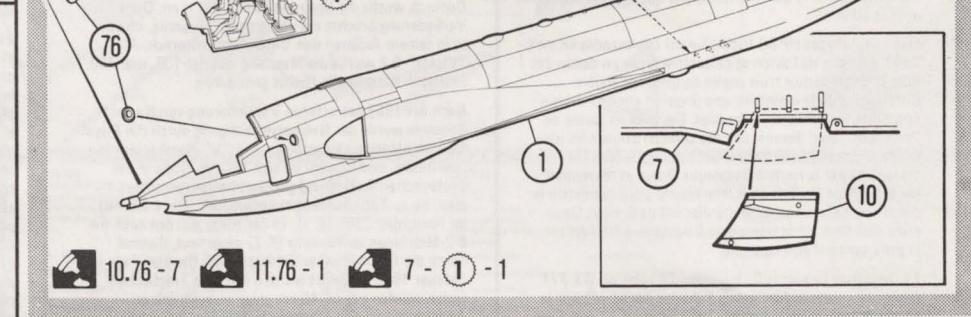
 <p>CEMENT PARTS TOGETHER COLLER ENSEMBLE LES PIÉCES TEILE ZUSAMMENKLEBEN ATTACCARE I PEZZI CON ADESIVO UNIR LAS PIEZAS CON ADESIVO BEVESTIG DE DELEN AAN ELKAAR 部品を接着する</p>	 <p>DO NOT CEMENT TOGETHER NE PAS COLLER ENSEMBLE NICHT ZUSAMMENKLEBEN NON ATTACCARE CON ADESIVO NO UNIR LAS PIEZAS CON ADESIVO NIET AAN ELKAAR BEVESTIGEN 一つになるように接着しない</p>	 <p>WITHOUT STAND, ADD NOSE WEIGHT S'IL N'Y A PAS DE SUPPORT, IL FAUT ALOURDIR LE NEZ OHNE STAND, FLUGZEUGKANZEL BESCHWEREN SE NON VI È UN SUPPORTO OCCORRE APPESANTIRE IL NASO DE NO IR SOBRE UN SOPORTE EXHIBIDOR, DEBE ANADIRSE PESO AL MORRO ZONDER STATIEF, BRENG NEUSGEWICHT AAN スタンドを使用しない時は機首に重りをいれる</p>	 <p>TRIM OFF SHADED AREA ENLEVER LA ZONE OMBRÉE SCHATTIERTE FLÄCHEN VERSCHNEIDEN RIFILARE LA ZONA IMBREGGIATA RECORTAR ZONA SOMBRADA WERK GEARCEERD GEDEELTE AF 影線部分を切り取ってください</p>	 <p>APPLY WATERSLIDE TRANSFER APPLIQUER LE DECALQUE APRES L'AVOIR TREMPÉ DANS DE L'EAU WASSERLEITBILDFÄHIGER ANBRINGEN APPLICARE LA DECALCOMANIA DOPO AVERLA IMMERSA NELL'ACQUA APLICAR CALCOMANIA DESPUÉS DE SUMERGIRLO EN AGUA BRENG DE WATERSKI-OVERDRUKKEN AAN ウォータースライド・トランスファー（デカール）を使う</p>
---	--	--	--	---

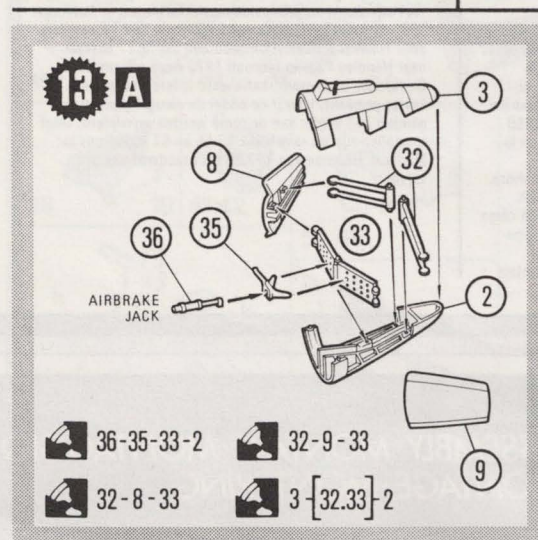
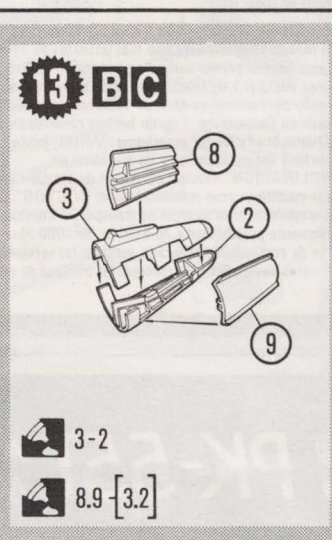
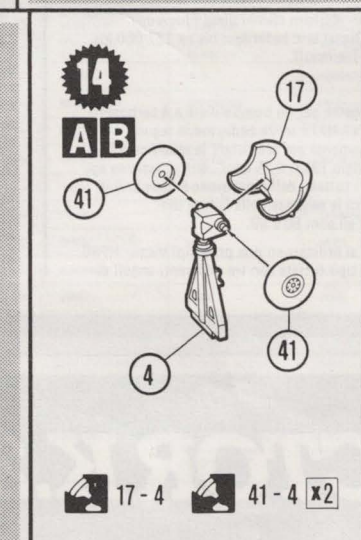
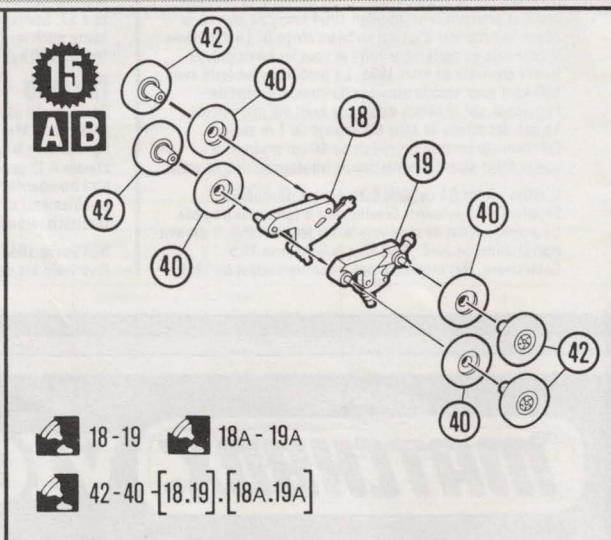


<p>1</p>  <p>EJECTION SEAT COCKPIT FLOOR</p> <p>60-61-6 x2 60-62-6 x3</p>	<p>2</p>  <p>65-63</p> <p>3</p>  <p>65-52</p>	<p>4</p>  <p>STARBOARD AILERON</p> <p>69-28</p> <p>[28.69]-68</p>	<p>5</p>  <p>21-25</p>
--	---	---	---

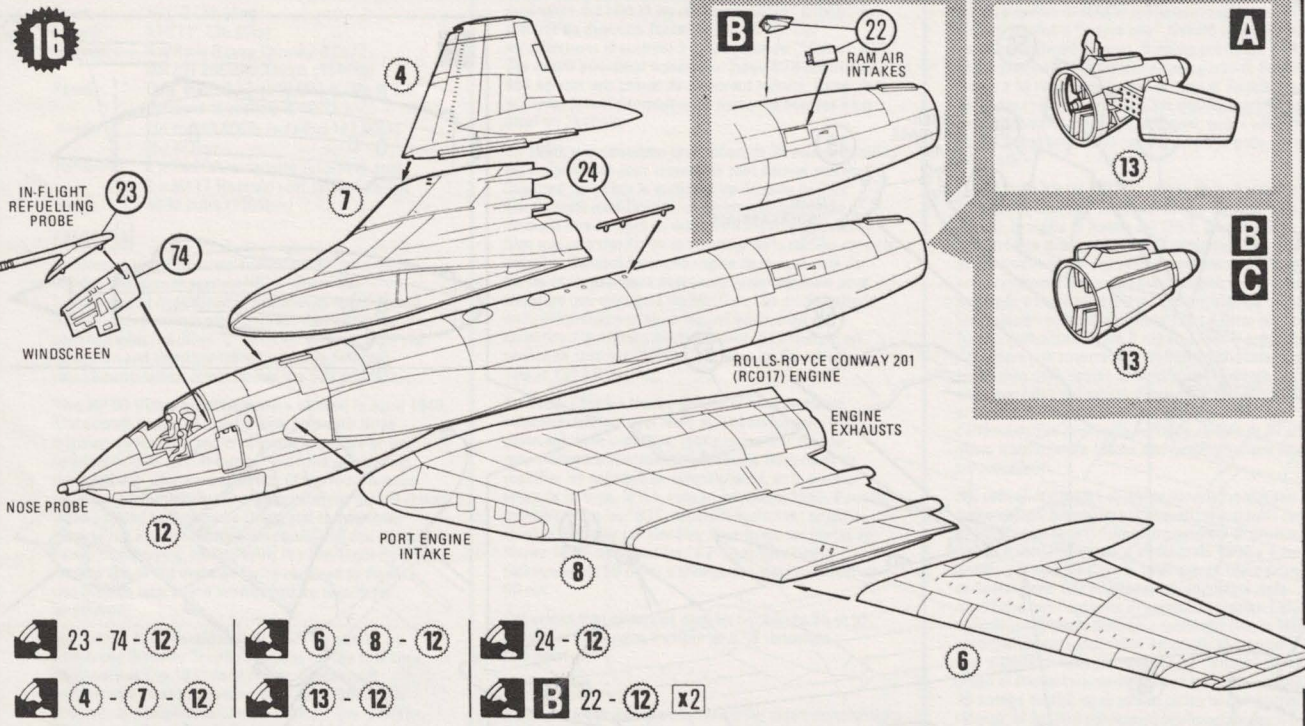
<p>6</p>  <p>PORT AILERON</p> <p>50-45</p> <p>[45.50]-49</p>	<p>7</p>  <p>27-70-29</p>	<p>12 AB</p>  <p>RETRACTABLE DROGUE FAIRING</p> <p>40gm</p> <p>10.76-7 11.76-1 7-1-1</p>
---	---	---

<p>8</p>  <p>26-51-46</p>	<p>9</p>  <p>43-30</p>	<p>12 C</p>  <p>10.76-7 11.76-1 7-1-1</p>
--	--	--

<p>10</p>  <p>44-47</p>	<p>11</p>  <p>39-38 39-37</p>	<p>12 C</p>  <p>10.76-7 11.76-1 7-1-1</p>
--	--	--

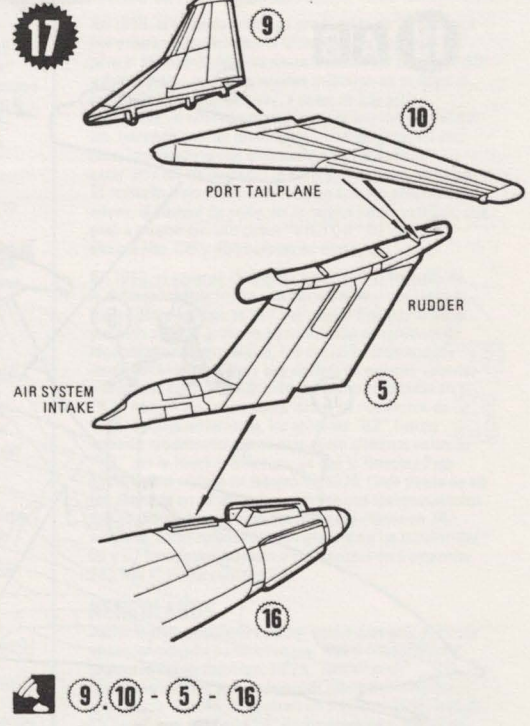
<p>13 A</p>  <p>AIRBRAKE JACK</p> <p>36-35-33-2 32-9-33</p> <p>32-8-33 3 [32.33]-2</p>	<p>13 BC</p>  <p>3-2</p> <p>8.9 [3.2]</p>	<p>14 AB</p>  <p>17-4 41-4 x2</p>	<p>15 AB</p>  <p>18-19 18A-19A</p> <p>42-40 [18.19] [18A.19A]</p>
---	---	---	--

16



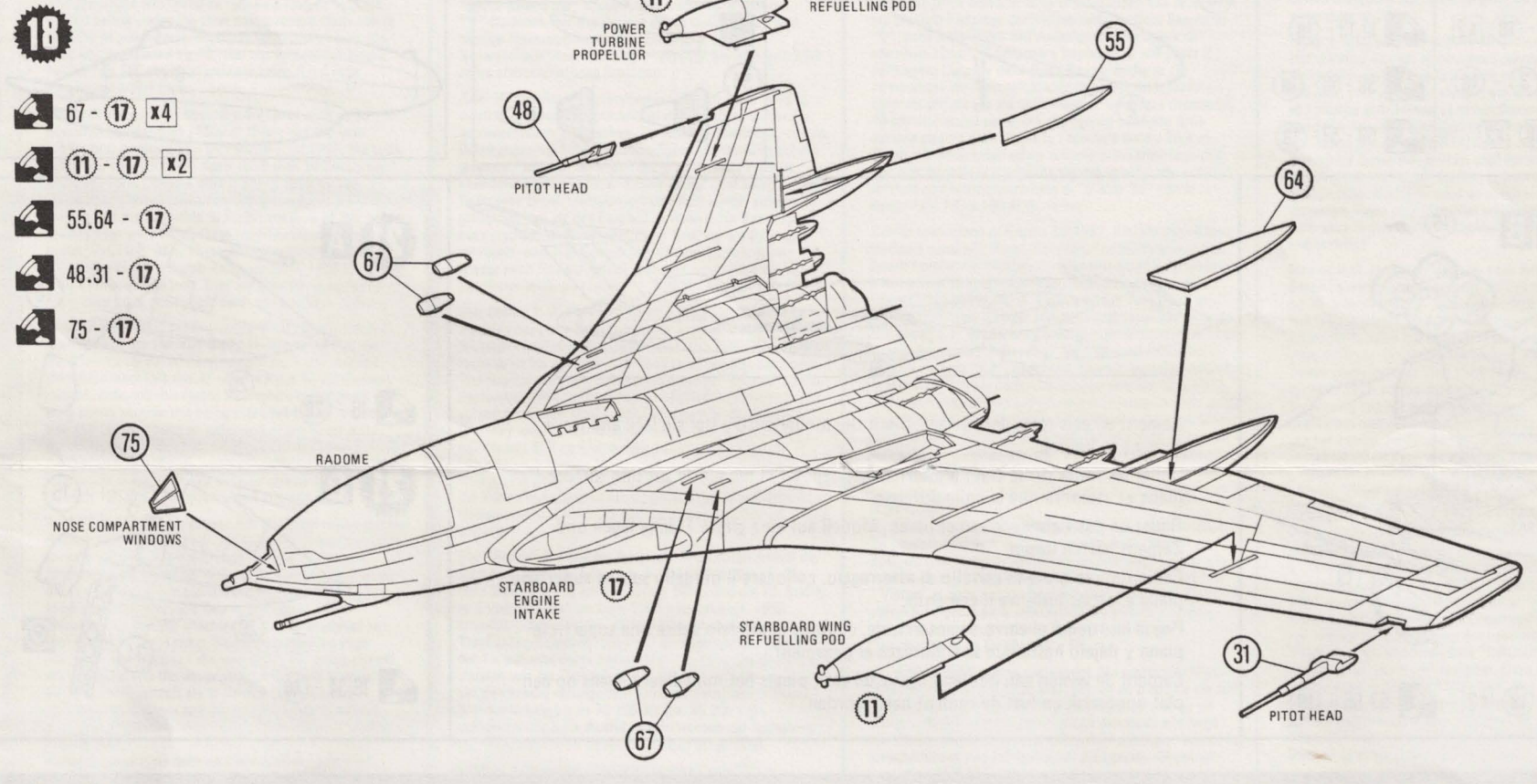
- 23 - 74 - 12
- 6 - 8 - 12
- 24 - 12
- 4 - 7 - 12
- 13 - 12
- B 22 - 12 x2

17



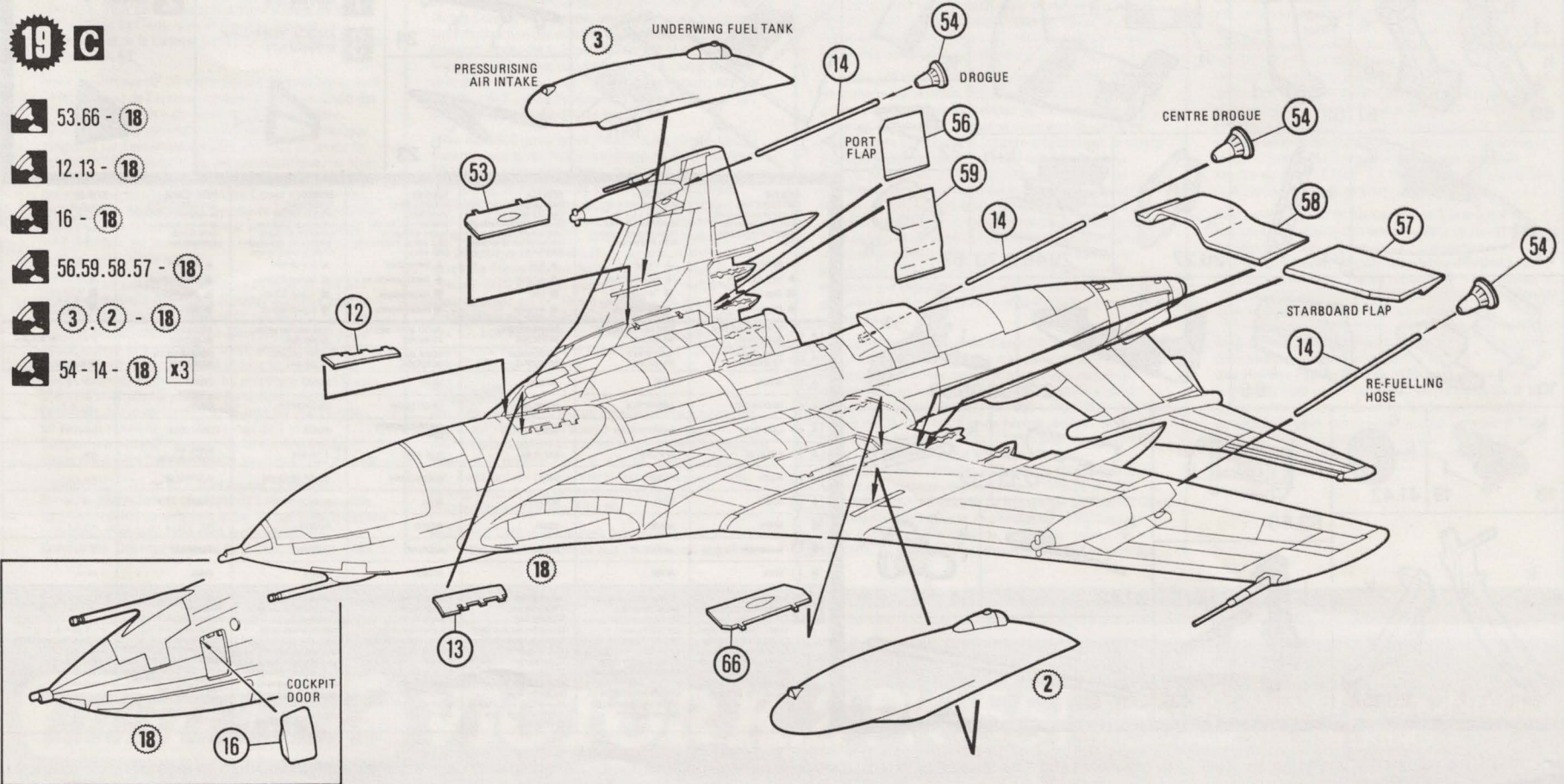
- 9 . 10 - 5 - 16

18

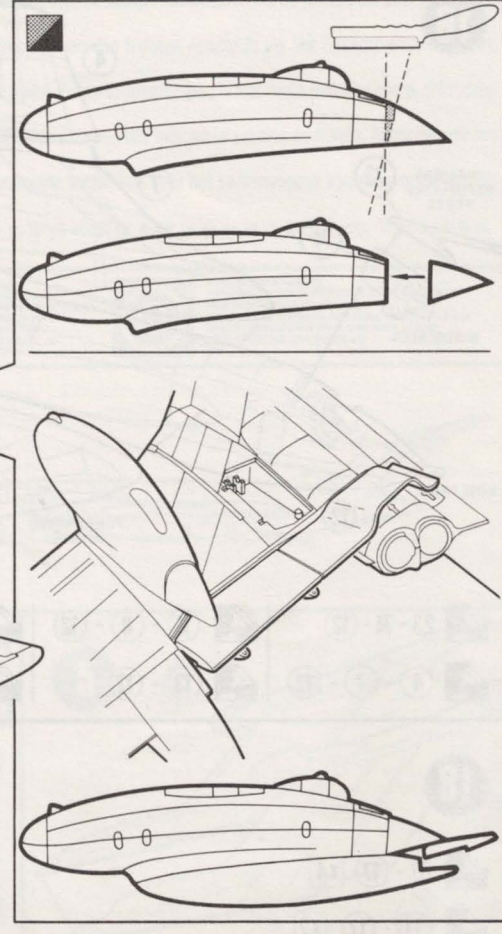
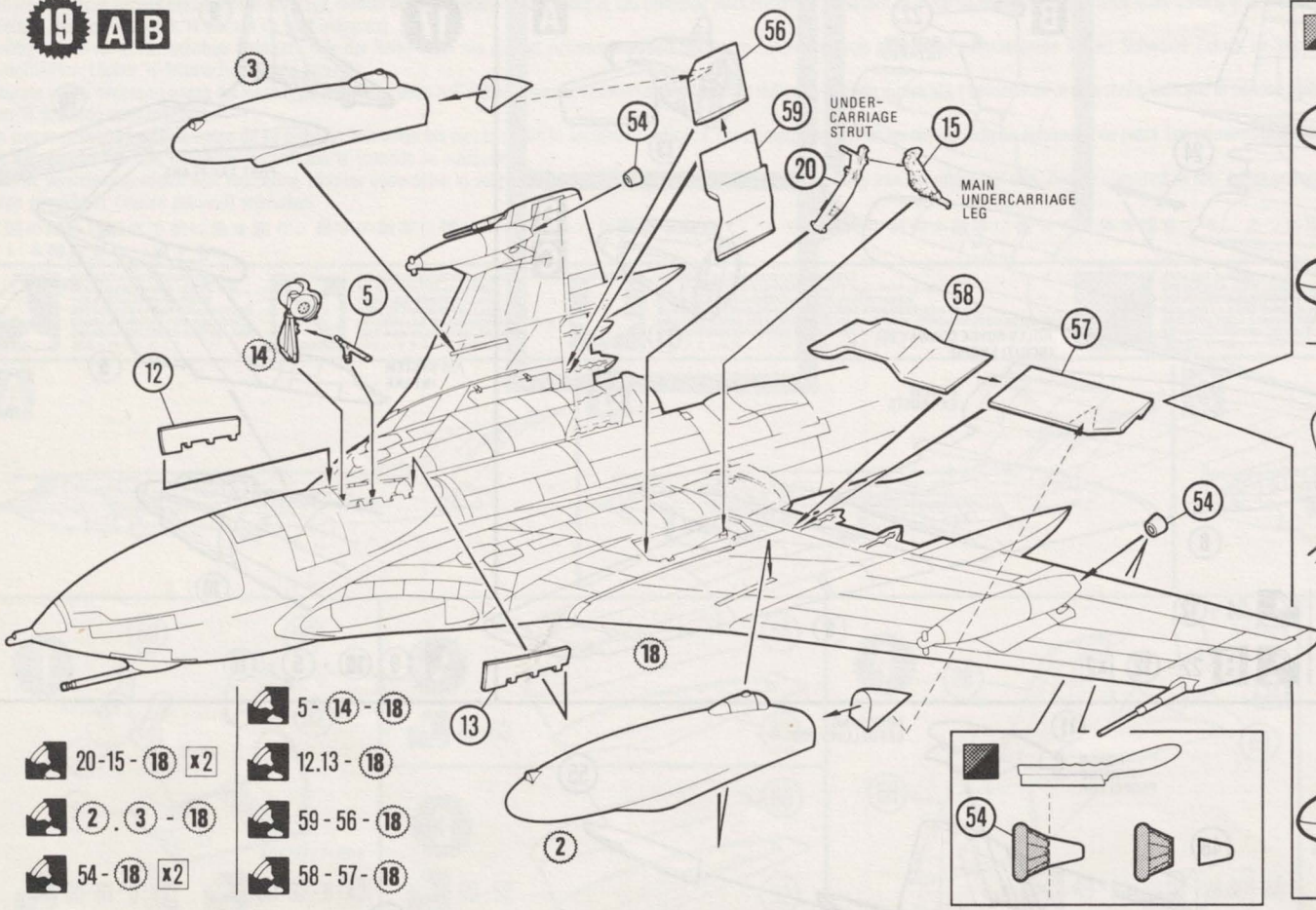


- 67 - 17 x4
- 11 - 17 x2
- 55.64 - 17
- 48.31 - 17
- 75 - 17

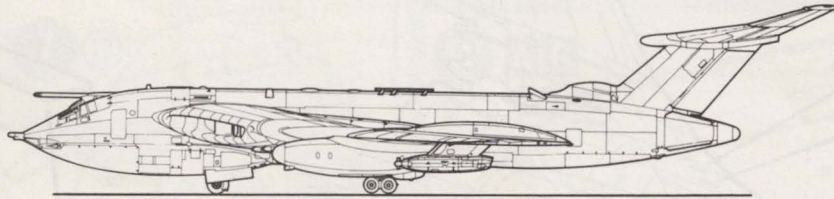
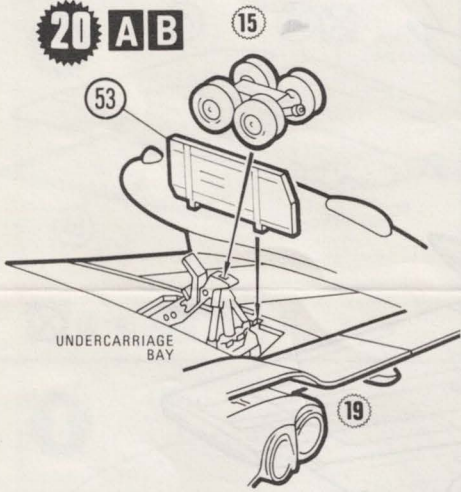
19 C



- 53.66 - 18
- 12.13 - 18
- 16 - 18
- 56.59.58.57 - 18
- 3 . 2 - 18
- 54 - 14 - 18 x3



- 5 - 14 - 18
- 20 - 15 - 18 x2
- 2, 3 - 18
- 54 - 18 x2
- 12, 13 - 18
- 59 - 56 - 18
- 58 - 57 - 18



Cement wheels to undercarriage, place the model onto a flat surface and leave cement to harden.

Coller les roues sur le train d'atterrissage, déposer la maquette sur une surface plane et attendre que la colle durcisse.

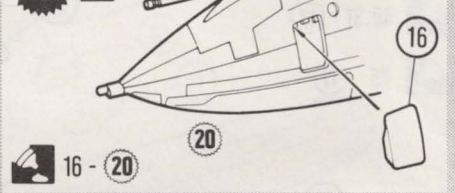
Räder an das Fahrwerk zementieren, Modell auf eine glatte Fläche legen und Zement härten lassen.

Cementare le ruote al carrello di atterraggio, collocare il modello su una superficie piana e lasciar indurire il cemento.

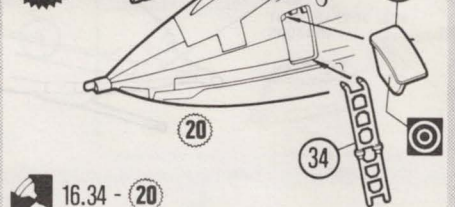
Pegue las ruedas al carro de anterrizaje, coloque el modelo sobre una superficie plana y déjelo hasta que se endurezca el pegamento.

Cement de wielen aan het landingsgestel vast, plaats het model vervolgens op een plat oppervlak en laat de cement hard worden.

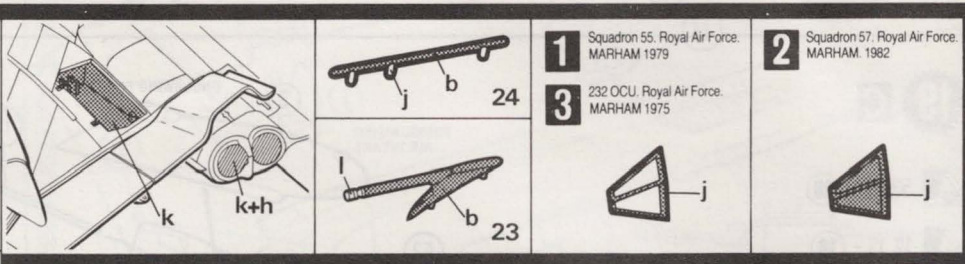
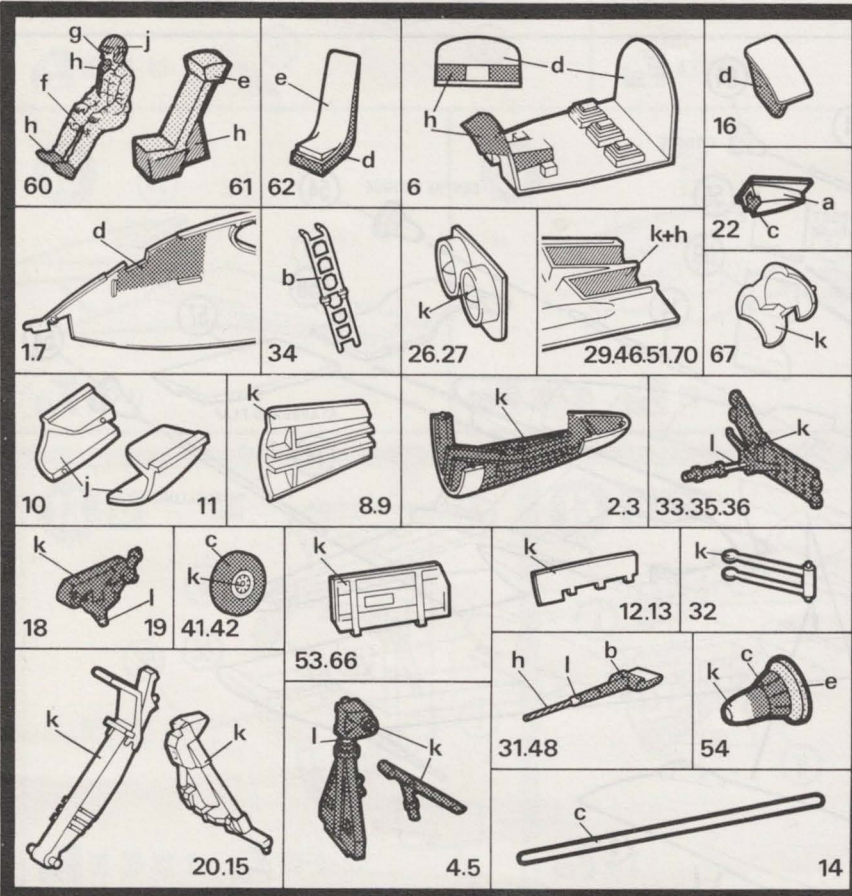
- 15 - 19 x2
- 53, 66 - 19



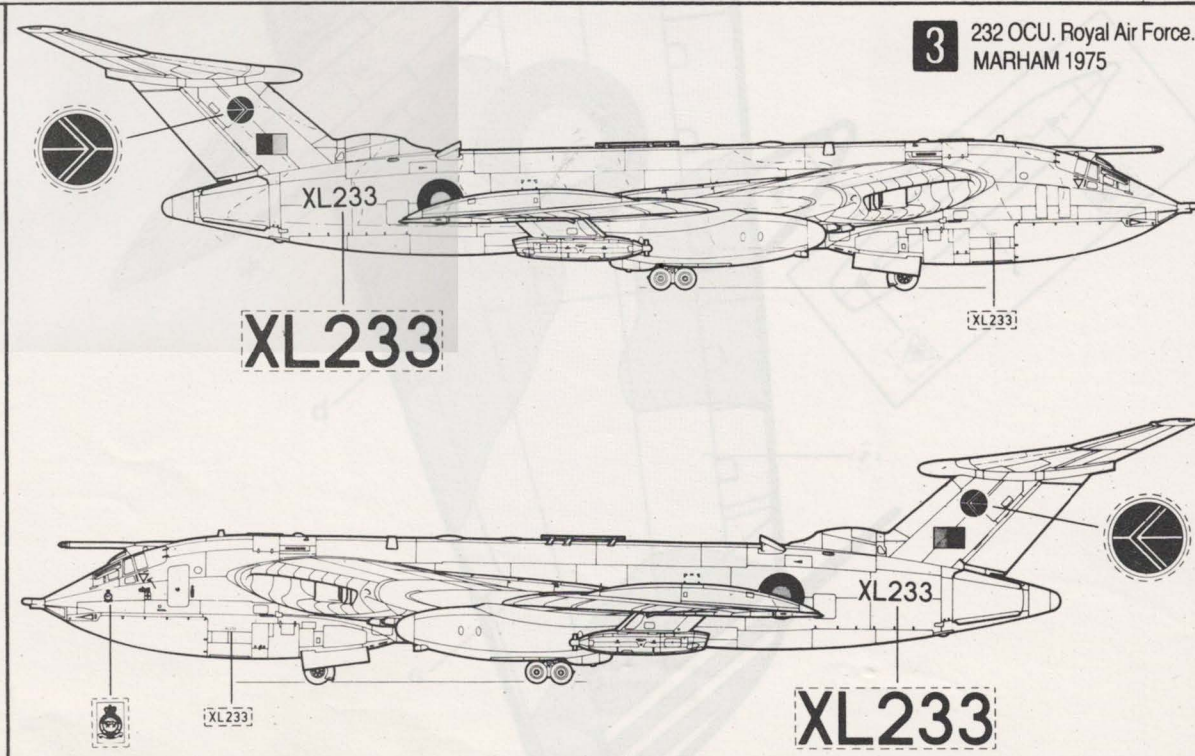
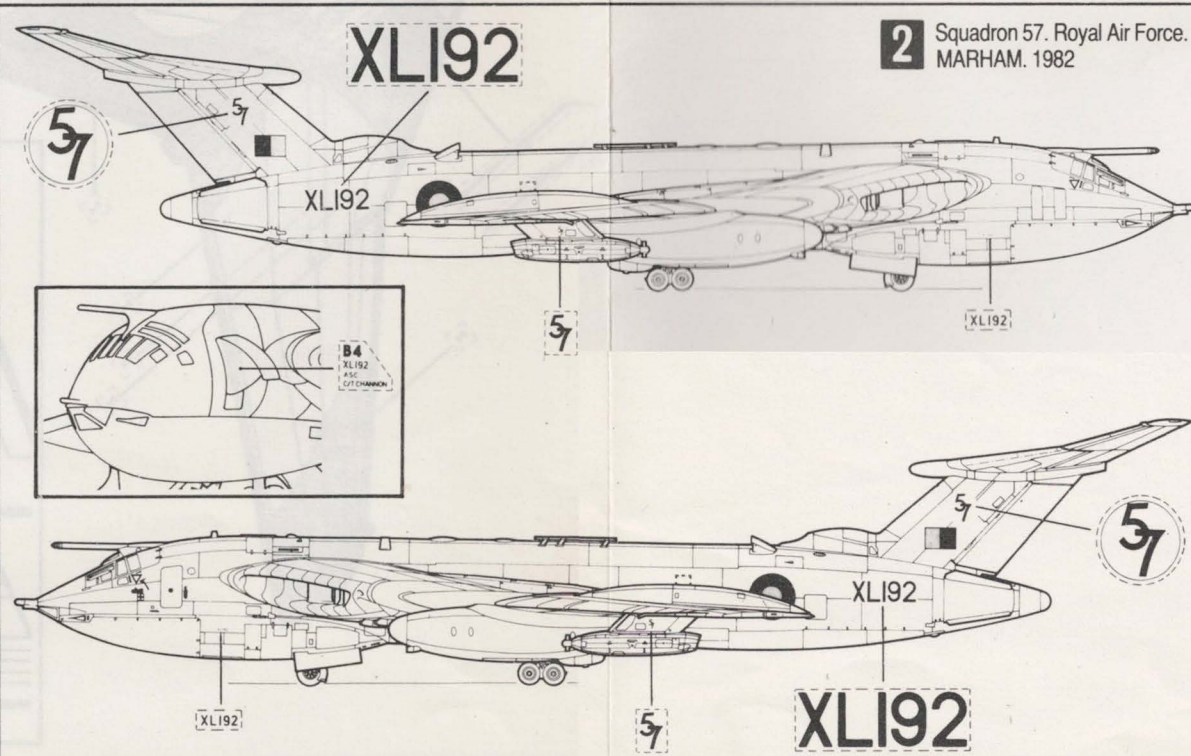
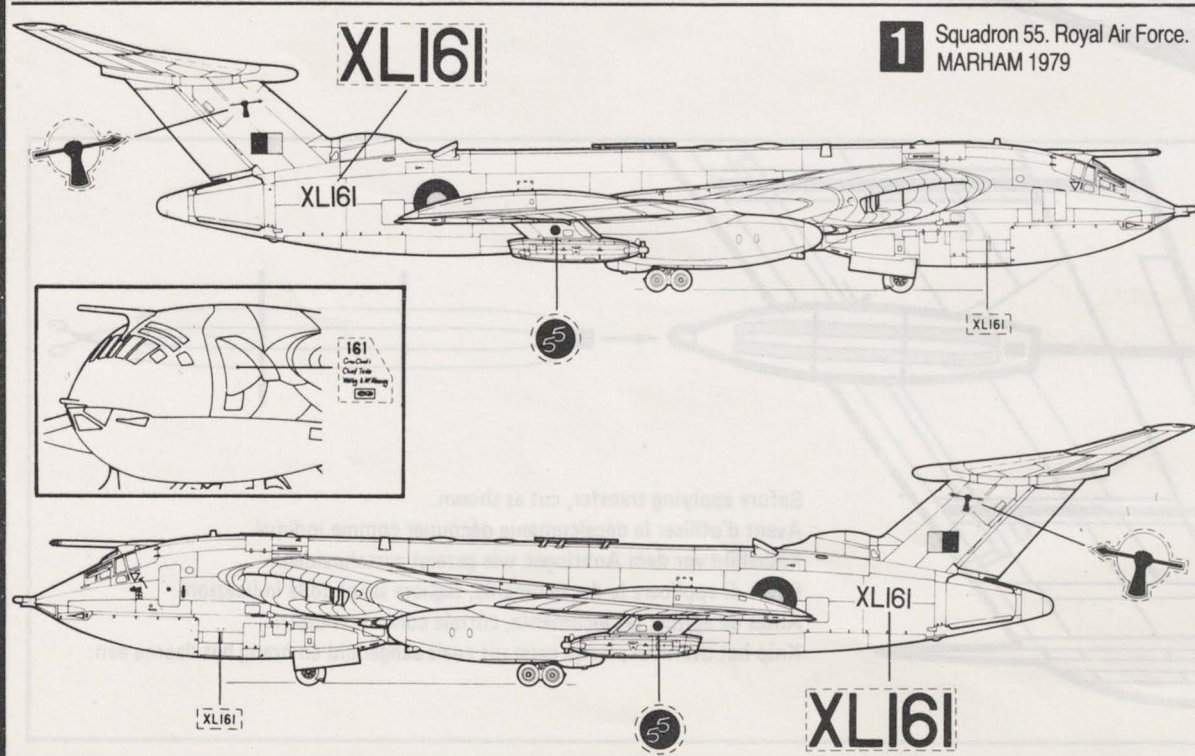
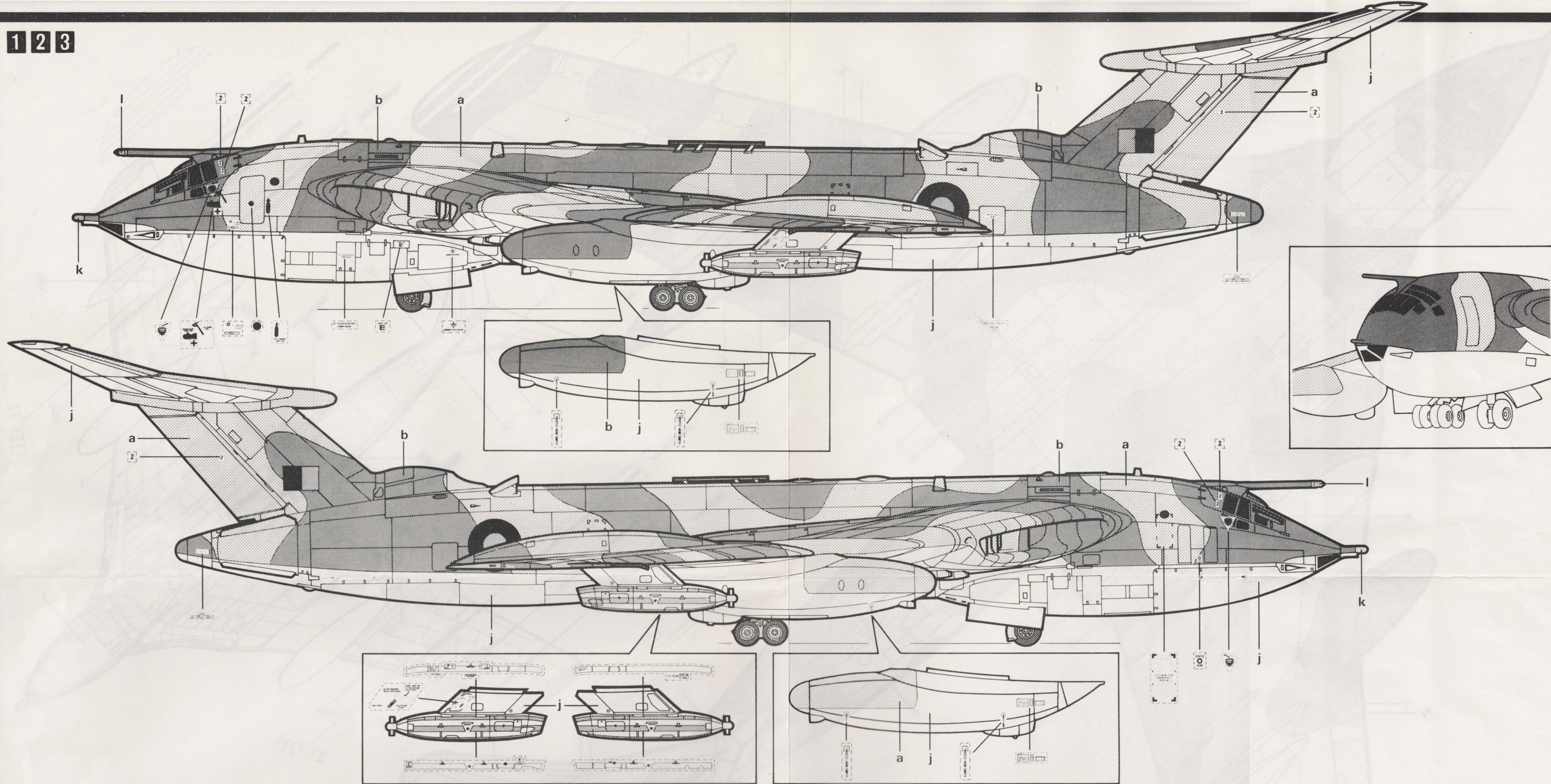
- 16 - 20

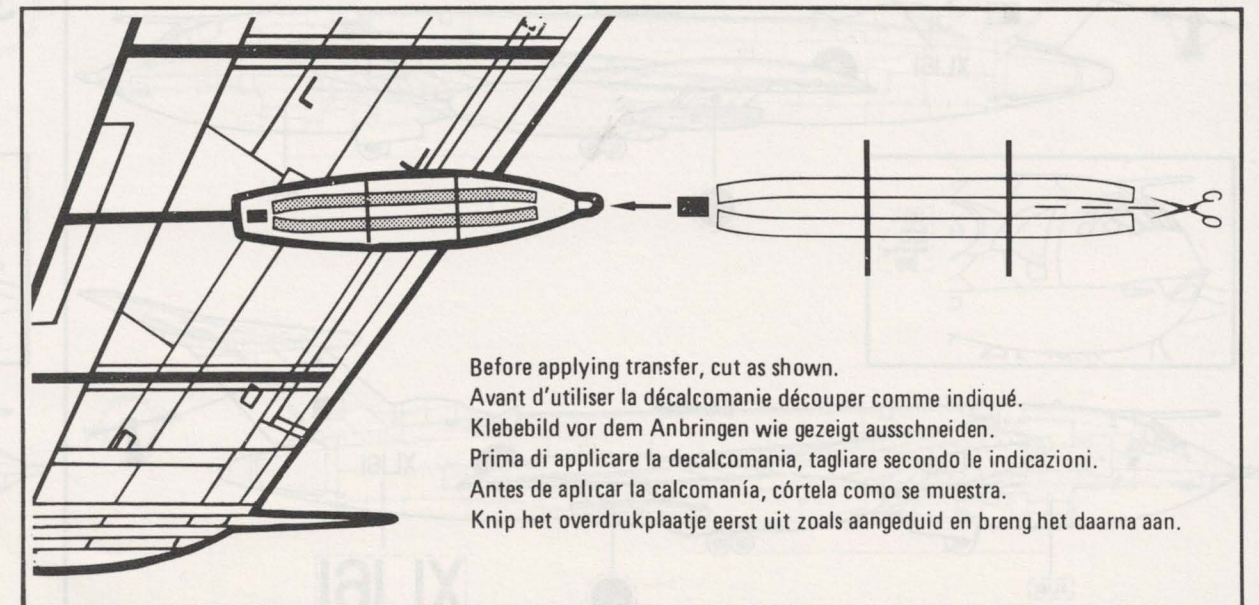
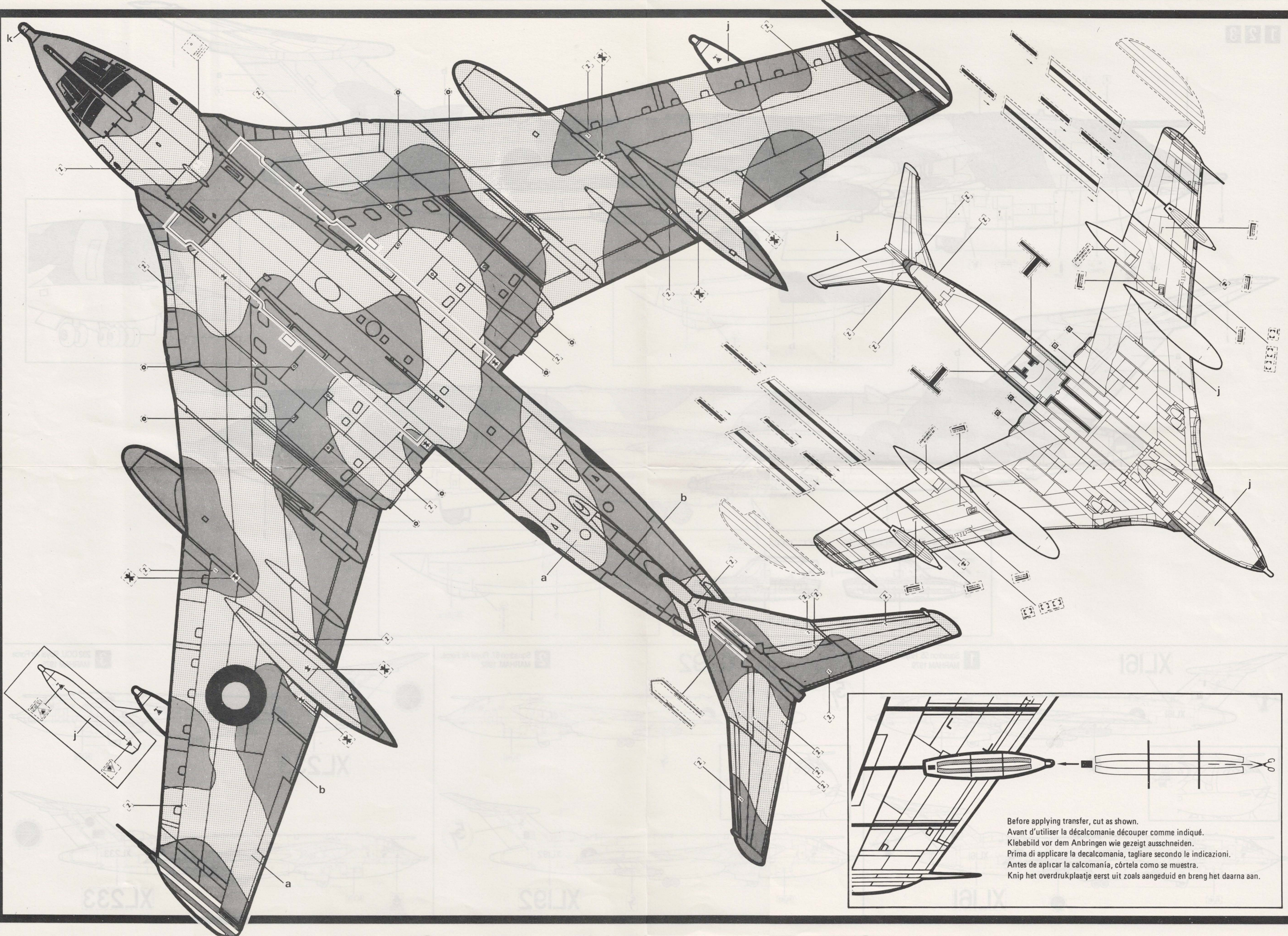


- 16, 34 - 20



ENGLISH PAINT INSTRUCTIONS The code letters (a, b, c, etc.) shown on the Colour Plan indicates the correct paint colour.	FRANÇAIS MODE D'EMPLOI Les lettres a, b, c, etc. figurant sur le Plan des Couleurs indiquent la couleur exacte de la peinture.	DEUTSCH ANLEITUNGEN ZUR WAHL DER FARBE Die auf dem Farbtplan gezeigten Schlüsselbuchstaben (a, b, c, usw.) weisen auf die korrekten Farbfarben hin.	ITALIANO ISTRUZIONI PER LA VERNICIATURA Le lettere a, b, c, ecc. che figurano sul Piano dei Colori indicano il colore esatto della vernice.	ESPAÑOL INSTRUCCIONES SOBRE LA PINTURA Las letras de código que aparecen en el Plano de Colores (a, b, c, etc.), indican el color de pintura correcto.	NEDERLANDS SCHIEDERINSTRUCTIES De codeletters (a, b, c, etc.) op het kleurenplan geven de juiste verfkleuren aan.	日本語 塗布方法 カラーの図に示されたa, b, c などの文字は、正しい塗料 色を意味します。
▲ Matt finish ◆ Semi-gloss finish ■ Gloss finish ● Metallic finish	▲ Fini mat ◆ Fini semi-brillant ■ Fini brillant ● Fini métallique	▲ Matt ◆ Halbglanz ■ Glanz ● Metallisch	▲ Finitura opaca ◆ Finitura semibrillante ■ Finitura brillante ● Finitura metallica	▲ Acabado Mate ◆ Acabado Semibrillo ■ Acabado Brillante ● Acabado Metálico	▲ Mat finish ◆ Halfgloss finish ■ Gloss finish ● Metaal finish	▲ 艶消仕上げ ◆ 半光沢仕上げ ■ 光沢仕上げ ● 金属光沢仕上げ
▲ SEA GREY MEDIUM BS 381C/637	GRIS DE MER MOYEN BS 381C/637	MITTELSEEGRÜU BS 381C/637	GRIGIO MARE MEDIO BS 381C/637	GRIS MARINO MEDIO BS 381C/637	ZEEGRUY MEDIUM BS 381C/637	シー・グレー ミッドランド BS 381C/637
▲ DARK GREEN BS 381C/641	VERT FONCE BS 381C/641	DUNKELGRÜN BS 381C/641	VERDE SCURO BS 381C/641	VERDE OSCURO BS 381C/641	DONKERGROEN BS 381C/641	ダークグリーン BS 381C/641
▲ BLACK	NOIR	SCHWARZ	NERO	NEGRO	ZWART	ブラック
▲ MEDIUM GREY	GRIS MOYEN	MITTELGRAU	GRIGIO MEDIO	GRIS NORMAL	GRUIS	海・灰色
▲ LIGHT BUFF	CHAMOIS CLAIR	OCKER	COLOR CAMOSCIO CHIARO	PARDO	LICHT ZEEM	トライアップ
▲ RAF BLUE	BLEU RAF	RAF-BLAU	BLUE RAF	AZUL RAF	ROYAL AIR FORCE BLAUW	■
▲ FLESH	CHAIR	HAUT	COLOR CARNE	COLOR DE CARNE	VLEESKLEUR	フレッシュ
▲ BLACK	NOIR	SCHWARZ	NERO	NEGRO	ZWART	ブラック
▲ WHITE	BLANC	WEISS	BIANCO	BLANCO	WIT	ホワイト
▲ ALUMINIUM	ALUMINIUM	ALU METALLIC	ALLUMINIO	ALUMINO	ALUMINIUM	アルミニウム
▲ STEEL	ACIER	STAHL	ACCIAIO	ACERO	STAAL	スチール
⊙ Instructions. Waterside transfers. Cut transfers from sheet. Place transfers as required onto the surface of clean water for 45 seconds (approx) slide transfer off backing paper into position.	Instructions pour les décalcomanies Découper les décal- comanies dans la feuille. Poser les dé- calcomanies voulues sur de l'eau propre pendant 45 secondes environ. Les mettre ensuite en position en les faisant glisser du papier support.	Gebrauchsanweisung - Wasserseit- Abziehbilder Abziehbilder aus dem Bogen schneiden. Die gewünschten Abziehbilder ungefähr 45 Sekunden lang auf eine saubere Wassero- berfläche legen. Abziehbild vom Papier in die richtige Lage schieben.	Istruzioni per le decalcomanie Ritagliare le decalcomanie dal foglio. Ponete quelle occorrenti su l'acqua pulita per circa 45 secondi. Mettelele poi in posizione facendole scivolare dalla carta di rinforzo.	Instrucciones de decalcomanas de agua Corten las decalcomanas de la hoja. Ponganse como se desea sobre la superficie de agua limpia por 45 segundos (aproximadamente) desprendase la calco- manía del papel de respaldo en posición.	Instrukties. Waterside- overdrukken. Knip de overdrukken uit het blad. Plaats de overdrukken tijdens de verreeste 45 seconden op de oppervlakte van schoon water. Licht de overdruk van het achterkantpapier en breng in de juiste positie.	トランスファー (デカール) の使いか たはトランスフ アーを切り取り きれいな水に約45秒間 つけ置きし、 トランスフ アーを裏紙から はらひける





Before applying transfer, cut as shown.
Avant d'utiliser la décalcomanie découper comme indiqué.
Klebebild vor dem Anbringen wie gezeigt ausschneiden.
Prima di applicare la decalcomania, tagliare secondo le indicazioni.
Antes de aplicar la calcomanía, córtela como se muestra.
Knip het overdrukplaatje eerst uit zoals aangeduid en breng het daarna aan.

XL161
XL161

55 SQN
XL161 XL161



161
Cruiser
Over Sea
Wing & Flying
Squadron

B4
XL192
ASC
C/T CHARBON

57 SQN

XL192
XL192

57 57

XL192
XL192

232 OCU

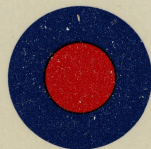
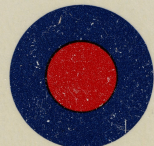
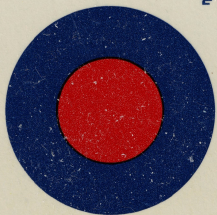
XL233 XL233



XL233
XL233

COMMON TO ALL VERSIONS.

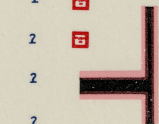
H.P. VICTOR K.MK.2



1000 AMP
1000 AMP
1000 AMP

CUT HERE FOR
DISMANTLING
PIECE

↓
↓
2
2
2
2



MAIN LIFT HOLE

BY THE REAR BARRING
(REMOVE WHEN)

1000 AMP
1000 AMP

CUT HERE FOR
DISMANTLING
PIECE

CUT HERE FOR
DISMANTLING
PIECE

CUT HERE FOR
DISMANTLING
PIECE

CUT HERE FOR
DISMANTLING
PIECE

