



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

BAe NIMROD

A12050





The Nimrod came into being from Air Staff Requirement 381 in 1958 which was to provide a replacement for the Shackleton. Six main tasks were proposed & these consisted primarily in the ASW (Anti Submarine Warfare) role, detection, fixing & destruction of conventional or nuclear submarines either on the surface or submerged. Added to this was the Search & Rescue, Surveillance, detecting & shadowing of enemy surface units with the limited ability to perform air-to-surface strikes.

By 1964, after several designs were studied, both of new & existing civil aircraft, the Comet began to emerge as the probable winner. This was finally confirmed in June 1965, for an initial batch of 38 plus two prototypes which were to be Comet airframe conversions. The first prototype XV148 made its maiden flight on the 23 May 1967 piloted by John Cunningham.

By June 1968 the first production aircraft had flown & on the 2nd October 1968 No201 at RAF Kinloss became the first operational squadron. Completion of deliveries in August 1972 saw the RAF with the planned five squadrons, No204 & No236 OCU (Operational Conversion Unit) at St Mawgan, while Kinloss hosted No120 & No206 Sqn. The other squadron No203 was based at RAF Luqa on the island of Malta. The above Squadrons were equipped with Nimrod



Le Nimrod est le résultat de la spécification opérationnelle de l'armée de l'air ASR 381 en 1958 et a été conçu pour remplacer le Shackleton. Six tâches principales furent proposées et celles-ci consistaient essentiellement en des missions de lutte anti-sous-marin, de détection, d'immobilisation et de destruction de sous-marins conventionnels ou nucléaires en surface ou en plongée. Elles étaient complétées par des activités de Recherche et de Sauvetage, de Surveillance, de détection et d'occultation des unités de surface de l'ennemi, accomplies avec une capacité limitée de réalisation des missions air-surface.

Avant 1964, après l'étude de plusieurs modèles d'aéronef civil nouveaux et existants, le Comet commence à se révéler comme le gagnant probable. Cela fut confirmé finalement en juin 1965, date à laquelle un premier lot de 38 aéronefs ainsi que deux prototypes qui devaient être des conversions de cellule d'aéronef Comet furent mis en production. Le premier prototype XV148 fit son vol inaugural le 23 mai 1967 piloté par John Cunningham.

Avant juin 1968, le premier aéronef construit avait volé et le 2 octobre 1968, le N°201 de la RAF Kinloss fut le premier escadron opérationnel. Au terme des livraisons en août 1972, la RAF disposait des cinq escadrons prévus, N°204 et N°236 OCU (Unité de Conversion Opérationnelle) à St Mawgan, tandis que Kinloss hébergeait les escadrons N°120 et N°206. L'autre escadron



Die Nimrod ist das Ergebnis einer 1958 von den Luftstreitkräften als Air Staff Requirement 381 übermittelten Eingabe, die in einem Nachfolger als Ersatz für die Shackleton resultieren sollte. Dabei wurden sechs grundsätzliche Anforderungen gestellt. Diese bezogen sich vor allem auf den Einsatz in den Bereichen U-Boot-Bekämpfung (Anti Submarine Warfare – ASW), Erkennung, Ortung und Vernichtung von konventionellen oder atomgetriebenen U-Booten über oder unter Wasser. Dazu kamen noch Funktionen zur Suche und Rettung, Überwachung, Erkennung und Beschattung von feindlichen Bodeneinheiten mit beschränkter Fähigkeit zur Vornahme von Luft-Boden-Attacken.

1964, nach kritischer Prüfung von mehreren Entwürfen von neuen wie auch bestehenden Zivilflugzeugen, schien sich die Comet als Favorit abzuzeichnen. Die Bestätigung dafür kam im Juni 1965, und zwar vorerst für die Lieferung von 38 Flugzeugen zusammen mit zwei Prototypen für Comet-Flugwerkumrüstungen. Der erste Prototyp XV148 absolvierte am 23. Mai 1967 seinen Jungfernflug, mit John Cunningham als Pilot.

Im Juni 1968 wurde dann das erste serienmäßige Flugzeug geflogen; am 2. Oktober 1968 wurde die No201 im Fliegerhorst RAF Kinloss als erste aktive Fliegerstaffel gebildet. Mit dem

MkI's, however another squadron No51 was formed at RAF Wyton with the R-1 which has been one of the most secretive aircraft flown by the RAF & remains so to this day.

In the 1970s a large new & more capable equipment fit was designed & thirty two, MR1s were converted to MR-2 standard. The aircraft were further improved when in the Falklands War they were given AAR (Air to Air Refuelling). Other modifications that the War brought about were the clearance to carry 1,000lbs (454kg) High Explosive & BL775 cluster bombs. The U.S. AGM 84A-1 Harpoon Anti-Ship missile could also be carried, as well as four AIM-9L Air-to-Air Sidewinder Missile in twin mounts under each wing. This made the Nimrod arguably the largest fighter in the world, though the missiles were only intended for self defence.

The aircraft has been deployed in the Falklands War & also the two Gulf conflicts & carries out world wide operations to this day, it is still the only Jet Maritime Reconnaissance aircraft in the world & will carry on these duties until its replacement the MRA-4 comes into service.

The aircraft has a Wingspan of 115ft 1inch (35.08m), Length 126ft 9inch (38.63m), Powered by four Rolls-Royce Spey engines.

N°203 était basé à la RAF Luqa sur l'île de Malte. Les escadrons sus-mentionnés étaient équipés des Nimrod MkI ; toutefois, un autre escadron N°51 était constitué à la RAF Wyton avec le R-1 qui a été l'un des aéronefs les plus secrets pilotés par la RAF et qui le reste à ce jour.

Dans les années 1970, un nouvel équipement de bord important et plus capable a été conçu et trente deux MR1 furent convertis en MR-2 standard. Les aéronefs furent encore plus perfectionnés de manière à pouvoir être ravitaillés en vol lors de la guerre des Malouines. D'autres modifications suscitées par la guerre ont permis l'autorisation de transporter des bombes à dispersion BL775 et à explosif brisant, de 454 kg. Le missile antinavire américain Harpoon AGM 84A-1 pouvait être également transporté ainsi que quatre missiles air-air Sidewinder AIM-9L en affût double sous chaque aile. C'est sans doute ce qui a fait du Nimrod le plus gros avion de chasse au monde, même si les missiles n'étaient destinés qu'à l'autodéfense.

L'aéronef a été déployé pendant la guerre des Malouines et également au cours des deux conflits du Golfe ; il effectue des opérations internationales à ce jour et il est toujours le seul aéronef de Reconnaissance Maritime au monde. Il poursuivra ces missions jusqu'à ce qu'il soit remplacé lorsque le MRA-4 sera mis en service.

L'envergure de l'aile est de 35,08 m, sa longueur est de 38,63 m et il est propulsé par quatre moteurs Rolls-Royce Spey.

Abschluss der Lieferungen im August 1972 standen dann der RAF die geplanten fünf Fliegerstaffeln No204 und No236 OCU (Operational Conversion Unit) am Fliegerhorst St Mawgan zur Verfügung, während Kinloss die Staffeln No120 und No206 beherbergte. Die weitere Staffel No203 war im Fliegerhorst RAF Luqa auf der Insel Malta stationiert. Alle eben genannten Staffeln waren mit der Nimrod MkI ausgerüstet; eine weitere Staffel wurde jedoch als Staffel No51 am Stützpunkt RAF Wyton gebildet, und zwar mit der R-1, einer der bis zum heutigen Tag geheimsten von der RAF eingesetzten Flugzeuge.

In den 1970-er Jahren wurde eine große neue und leistungsfähigere Ausführung entwickelt, und zweieinhalb MR1s wurden auf den Standard MR-2 umgerüstet. Die Flugzeuge wurden im Verlauf des Falkland-Krieges mit der Umrüstung auf Flugbetankung (Air to Air Refuelling – AAR) weiter verbessert. Weitere durch diesen Krieg bedingte Änderungen kamen mit ihrer Zulassung für die Bestückung mit 454 kg hochexplosiven Bomben und BL775 Streubomben. Außerdem konnte nun auch die für den Angriff auf Schiffe bestimmte amerikanische AGM 84A-1 Harpoon Rakete verwendet werden, wie auch vier unter jeder Tragfläche zwillingsmontierte AIM-9L Sidewinder Luft-Luft-Raketen. Damit wurde die Nimrod wohl zum größten Kampfflugzeug der Welt,

obwohl die Raketen nur zur Selbstverteidigung vorgesehen waren.

Die Flugzeuge wurden sowohl im Falkland-Krieg wie auch in den beiden Golf-Konflikten eingesetzt und führen auch heute noch weltweite Einsätze durch. Sie sind weltweit noch immer die einzigen Düsenflugzeuge zur Luftaufklärung auf See und werden diese

Aufgabe auch weiterhin wahrnehmen, bis sie durch die MRA-4 ersetzt werden können.

Das Flugzeug verfügt über eine Spannweite von 35,08 m, hat eine Länge von 38,63 m und wird durch vier Rolls-Royce Motoren vom Typ Spey angetrieben.

El Nimrod fue concebido en 1958 por la Ordenanza 381 de las Fuerzas Aéreas como sustituto del Shackleton. Se propusieron para él seis tareas principales, básicamente para la guerra antisubmarina, en la detección, fijación y destrucción de submarinos convencionales o nucleares, tanto en superficie como sumergidos. Otras tareas para las que fue construido fueron la búsqueda y rescate, vigilancia, detección y seguimiento de unidades de superficie enemigas, así como capacidad limitada para lanzamiento de misiles aire-superficie.

En 1964, tras estudiar distintos diseños de aviones civiles nuevos o ya en uso, el Comet comenzó a surgir como probable vencedor, lo que se confirmó en junio de 1965, con un encargo inicial de 38 unidades más dos prototipos que serían conversiones del Comet. El primer prototipo XV148 realizó su primer vuelo el día 23 de mayo de 1967, pilotado por John Cunningham.

En junio de 1968 ya volaba el primer aparato de producción y el día 2 de octubre de 1968, el Nº 201 de la RAF, con base en Kinloss, se convirtió en el primer escuadrón operativo. Al finalizar las entregas en agosto de 1972, la RAF dispuso de los cinco escuadrones previstos, los Nº 204 y Nº 236 OCU (Unidad de Conversión Operativa) en St Mawgan, y los Nº 120 y Nº 206 en Kinloss. El escuadrón restante, el Nº 203 operó desde la base de Luqa en la isla de

Malta. Todos estos escuadrones contaban con Nimrod MkI, pero otro escuadrón, el Nº 51 en Wyton, utilizó el R-1, uno de los aviones más secretos utilizados por la RAF hasta el día de hoy.

En la década de 1970 se diseñó un nuevo equipamiento de mayor tamaño y capacidad y se convirtieron 32 MR1 en MR-2 estándar. El aparato recibió nuevas mejoras durante la guerra de las Malvinas, cuando se le dotó de AAR (repostaje aire-aire). Otras modificaciones durante la guerra fueron el aumento de la capacidad para transportar bombas de racimo BL775 y de alta explosiva de 454 kg. También podía transportar el misil antinavío norteamericano AGM 84A-1 Harpoon, así como cuatro misiles Sidewinder aire-aire AIM-9L en soportes dobles bajo cada ala. Esto convirtió al Nimrod en uno de los aviones de guerra más grandes del mundo, aunque los misiles tenían sólo funciones defensivas.

El avión se utilizó en la Guerra de las Malvinas y en los dos conflictos del Golfo, y actualmente sigue realizando operaciones en todo el mundo. Sigue siendo el único reactor de reconocimiento marítimo y seguirá realizando estas tareas hasta la entrada en servicio del MRA-4.

Tiene una envergadura de 35,08 m., 38,63 m. de longitud y está impulsado por cuatro motores Rolls-Royce Spey.

S Nimrod är sprungen ur Flygstabens krav 381 år 1958, vilket var att ta fram en efterträdare till Shackleton. Sex huvudkrav ställdes upp och dessa bestod i huvudsak i U-båtsbekämpning i form av upptäckande, lägesfastställande & förstörande av u-båtar, konventionella som nukleära, på ytan såväl som i U-läge. Därtill kom sök & rädda, övervakning, upptäckande och följande av fientliga ytfordkoster med begränsad möjlighet att utföra attacker.

Med år 1964, efter ett antal designer studerats av såväl nya dom befintliga civila flygplan började Comet framstå som den sannolika vinnaren. Detta blev bekräftat i juni 1965, i form av en inledande sats om 38 maskiner plus två prototyper i form av konverterade Comet-baser. Den första prototypen XV148 utförde sin jungfruflygning 23 maj 1967 med John Cunningham vid spakarna.

I juni 1968 flög det första produktionsplanet och andra oktober 1968 blev skvadron 201, RAF Kinloss den första operativa. Fullbordandet av leveranserna i augusti 1972 såg RAF med planerade fem skvadronerna, 204 och 236 OCU (Operational Conversion Unit), St Mawgan, medan Kinloss stod värd för skvadronerna 120 och 206. Den femte skvadronen, 203 var baserad vid RAF Luqa på Malta. Ovanstående skvadroner var utrustade med

Nimrod MkI, men en annan skvadron, 51, bildades vid RAF Wyton med R-1, som har blivit ett av de mest hemlighetsfulla plan som någonsin flugts av RAF, vilket det fortfarande är.

På 1970-talet monterades mer och kraftigare ny och mer kapabel utrustning designades och de 32 MKI uppdgraderas till MKII standard. Planer blev ytterligare uppdgraderat i samband med kriget på Falkland med lufttankning (AAR =Air to Air Refuelling). Andra modifieringar som detta krig medförde var skapande av utrymme för 454 kg högexplosiva och BL775 klusterbomber. Sjömålsrobot AGM 84A-1 Harpoon kan nu ingå i beväpningen liksom fyra luftmålsrobotar AIM-9L Sidewinder på dubbla vapenpyloner under vardera vingen. Detta ger viss befogenhet för beteckningen "Världens största jaktpilot" även om robotarna endast är avsedda som självförsvar.

Flygplanet har sett stridstjänst såväl i Falklandskriget som i de två Guldkrigen och opererar nu över hela världen, det är fortfarande det enda jetplanet inom marin övervakning och kommer att fortsätta i den rollen till dess att ersättaren MRA-4 kommer i tjänst.

Planet har en vingbredd på 35,08 m, längd 38,63 m och drivs av fyra Rolls-Royce Spey motorer.

HORNBY / AIRFIX

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

RAF Kinloss.

BAe Systems Chadderton.

BAe North West Heritage Group Warton.

Nimrod ITP RAF Wyton.

Assembly Instructions

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 numeriert. 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 Teile 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 numrerade. Mala smadelarna före ihopsättning. Fastsättning av dekalier, 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 smadelar.

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 op schutblad af op afgebeeldte 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 klæbeoverfladerne. 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 cesken. 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 piirroksien ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäälyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinnoilta. 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 osoittetuun kohtaan. Käytetään yhdessä laatikon kuvituksen kanssa. Ei suositella alle kolmivuotiaalle lapsille. Paljon irrotettavia pikkuosia.

PL

Przed przystąpieniem do klejenia przestudiuj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrub ze sklejanych powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobne części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia odbitki wtyrij ją z arkusza, zanurz na kilka sekund w leciej wodzie i zsuń z podłoża na wymagane miejsce. Używaj w połączeniu ze wzorami na pudełku. W związku z obecnością wielu drobnych, rozbiernych części, nie stosowne dla dzieci poniżej 3 lat.

GR

Mελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήστε. Αφαιρέστε ξύνοντας επιμελώς πριν κολλήστε οποιοδήποτε υλικό από τις επιφάνειες. Χωραμάτιστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήστε τις χαλκομανίες, κόψτε γύρω γύρω το σχέδιο, βιθίστε το μερικά δευτερότεττα 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 αποσπούνται.

14
Decals

Decals
Decalcomanies
Abziehbild
Decalcomanie
Dekalkomani
Calcomanias
Afdrukplaatjes
Siirtokuvat
Billedoverføring
Decalcomania
Dekalkomani
Χαλκομανίες



Decals
Decalcomanies
Abziehbild
Decalcomanie
Dekalkomani
Calcomanias
Afdrukplaatjes
Siirtokuvat
Billedoverføring
Decalcomania
Dekalkomani
Χαλκομανίες



ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

Assembly phase
Phase de montage
Montagephase
Fase de montaje
Montering
Fase di montaggio
Montagefase
Monteringsfase
Fase de montagem
Καλομανιάτιες
Faza skladania
Φάσα συναρμολόγησης



Cement
Collier
Kleben
Incollare
Līmātā
Pegar
Lijmen
Limma
Kleber
Colar
Kleic
Συγκόλληση



Do not cement together
Ne pas coller
Nicht kleben
Non incollare
Limma ite
Ne pegar
Niet lijmen
Ajá lima
Skaif ikke klebes
Não collar
Nie kleic
Μη κολλάτε



Symmetrical assembly
Montage symétrique
Symmetrischer Aufbau
Montaggio simmetrico
Montaje simetrico
Symmetrische montage
Symmetrischen asentamien
Symmetrisk montering
Symmetrisk saming
Montagem simetrica



Alternative part(s) provided
Choix
Auswahlmöglichkeit
Scelta
Val
Elección
Keuze
Valinta
Valg
Op. o
Wybór
Επιλογή



Repeat this operation
Répéter l'opération
Vorgang wiederholen
Ripetere l'operazione
Urf ingreppt p nytt
Repedit la operaci
De vrichting herhalen
Toista toimenpite
Manven gontages
Repelli a opera o
Powirzy c operacie
Επαναληψη διαδικασίας

Humbrol paint number
N° peinture Humbrol
Humbrol-Färbe
N° pintura Humbrol
Humbrol farg nr.
N° vernice Humbrol
Humbrol-malingnummer
N° de pintura Humbrol
Humbrol-maalin numero
N° farby Humbrol
Νούμερο χρώματος Humbrol

Weight
Pice cristal
Kristallteil
Pieza cristal
Kristalldel
Pezzo cristallo
Kristallinen osa
Pea de cristal
Lasiosa
Czešť kryształowa
Διαφανες κομματι



Join by applying heat
Riveter
Heiss vernieten
Ribadire
Sitt barlast
Lastrar
Aseta vastapaino
Forsyne med ballast
Lastrar
Obciążyc balastem
Erima

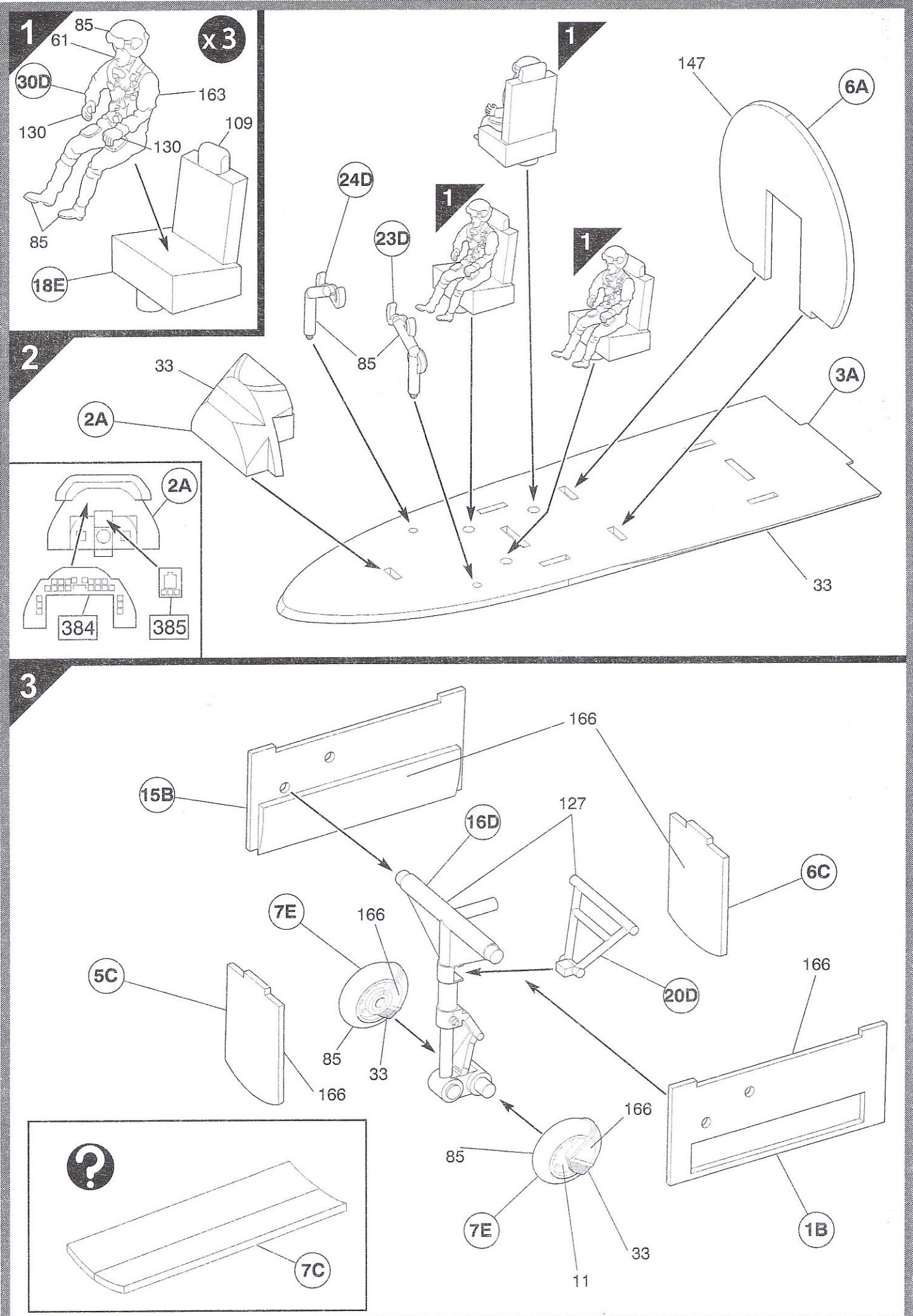


Drill or pierce
Percer
Bohrn
Forare
Borra
Agujerear
Boren
Livist
Gennombore
Furar
Przepić
Τρυπήμα

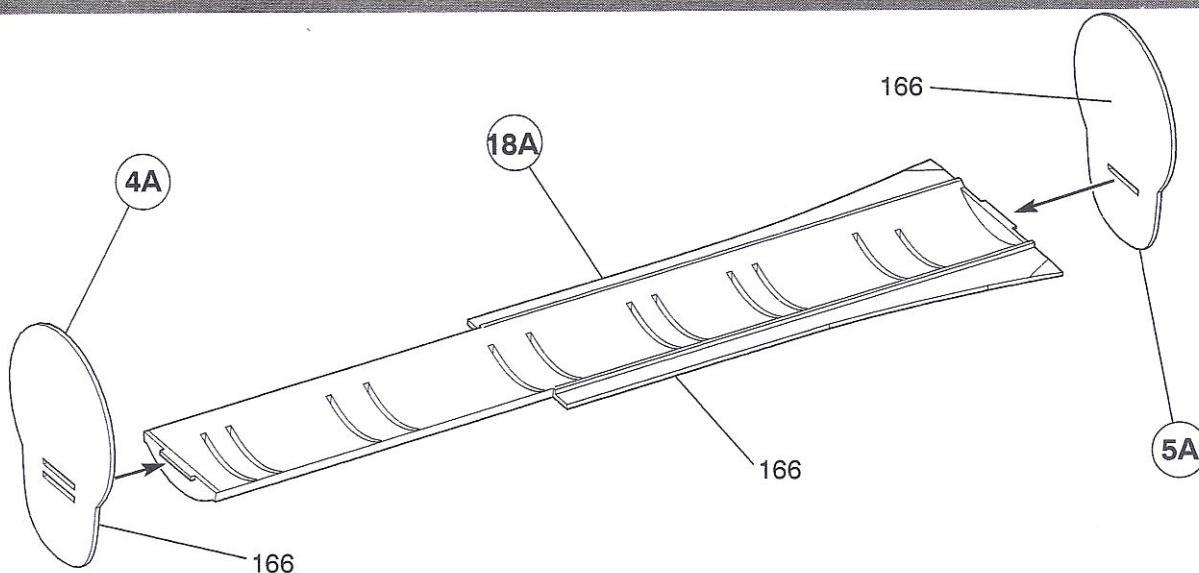


Cut
Découper
Schneiden
Cortar
Klippe
Tagliare
Knippen
Cortar
Leikkää
Przećiąć
Αποκόψατε

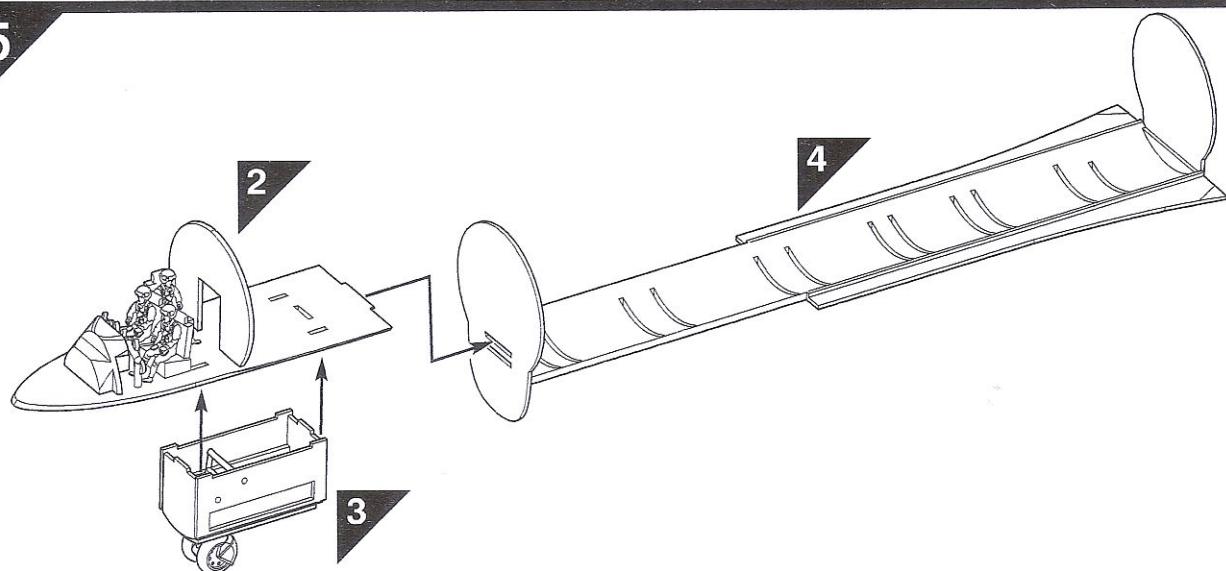




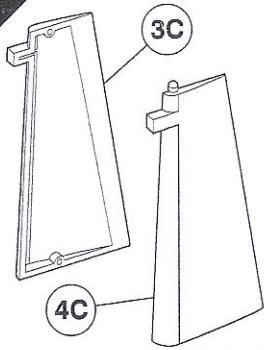
4



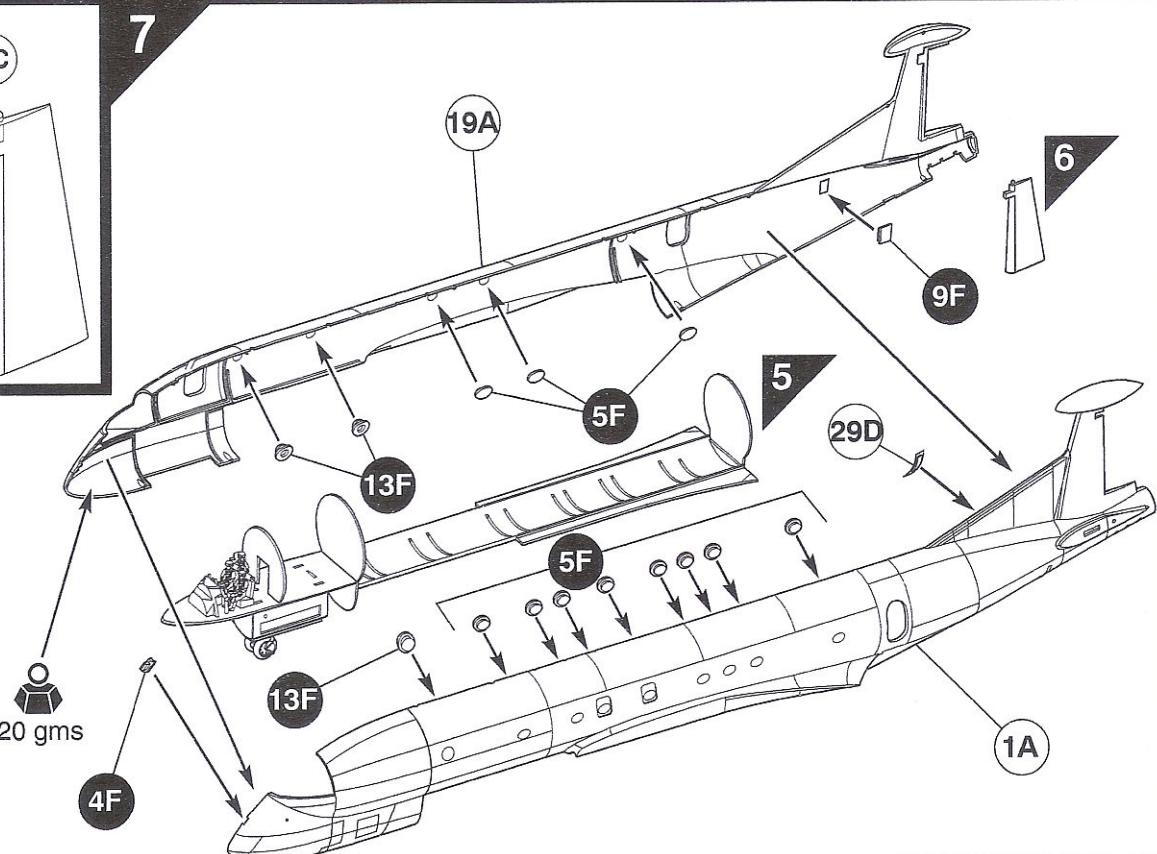
5



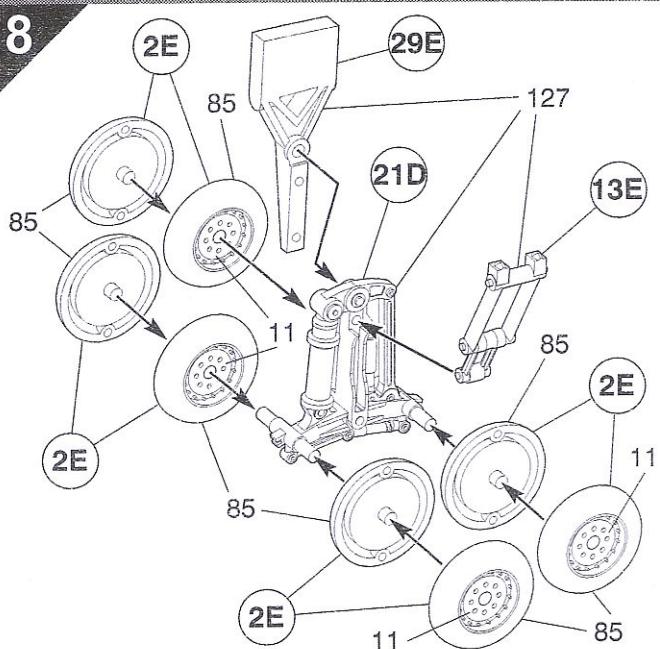
6



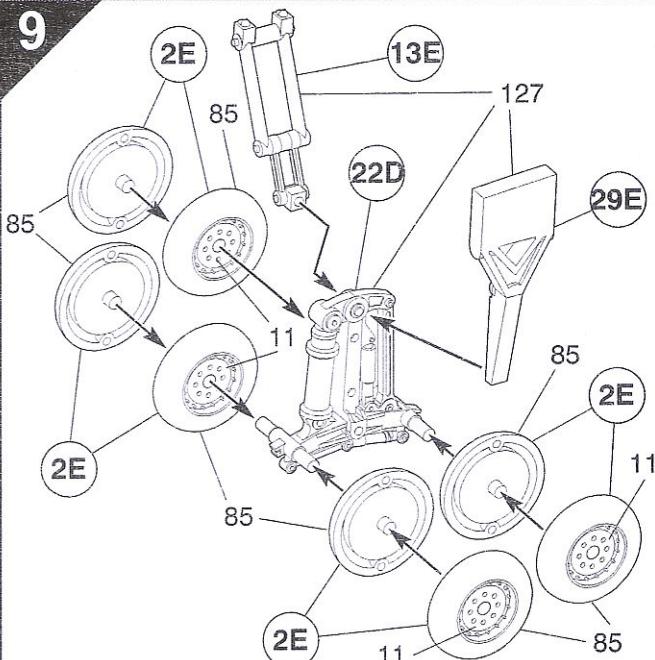
7



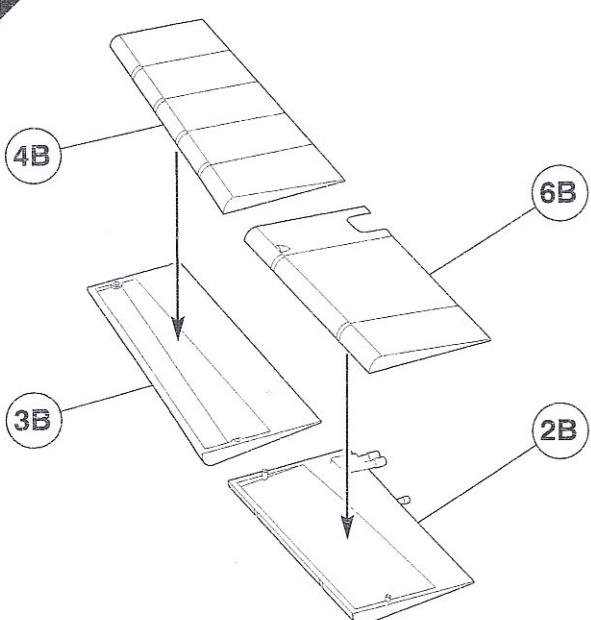
8



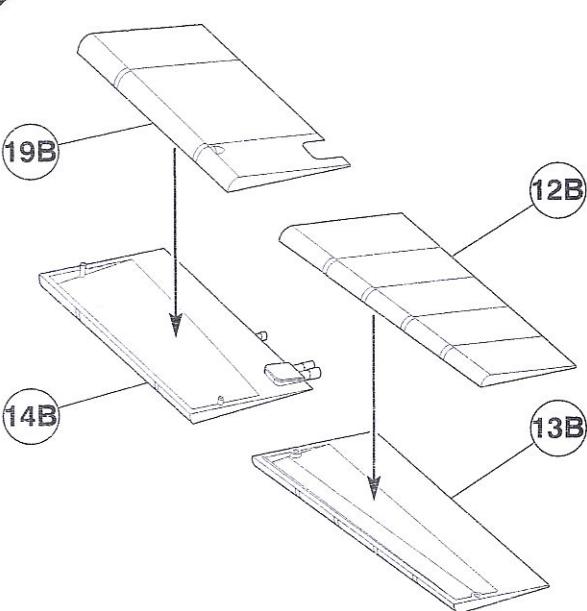
9



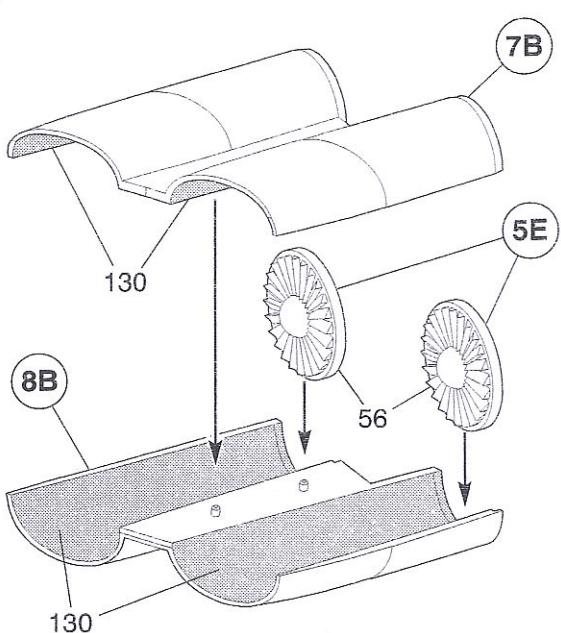
10



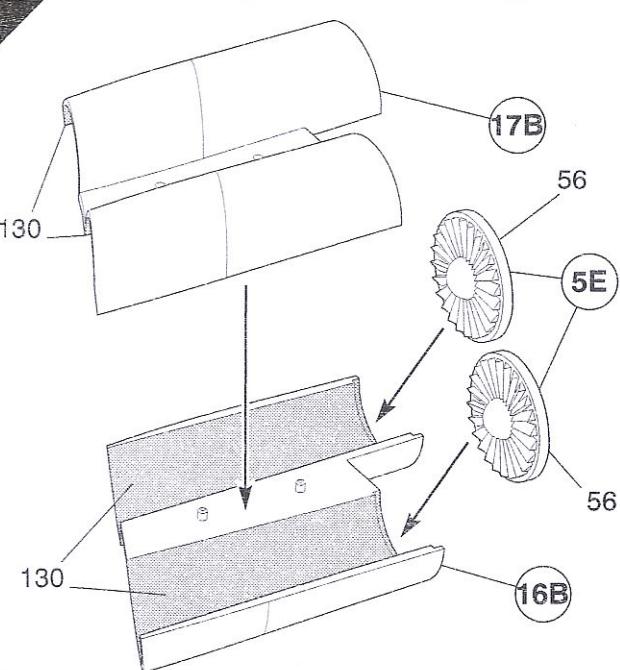
11



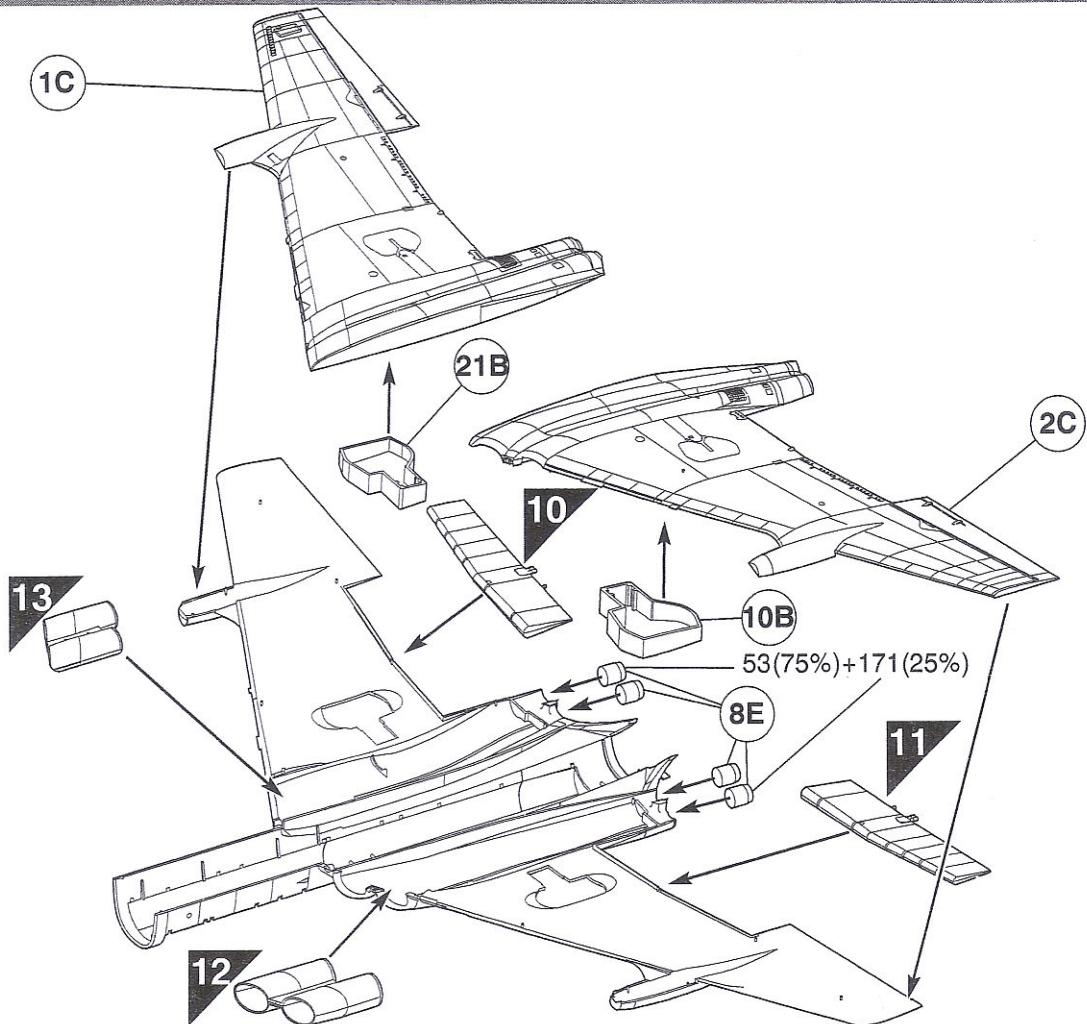
12



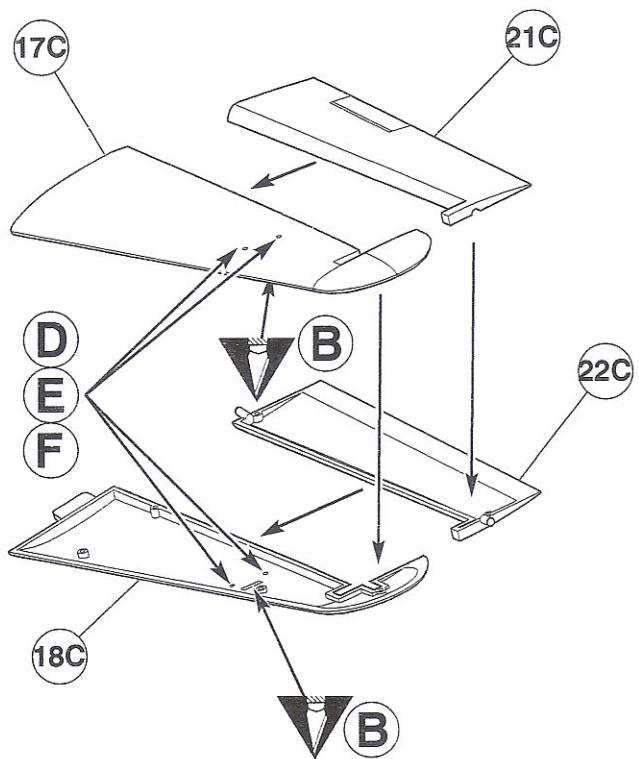
13



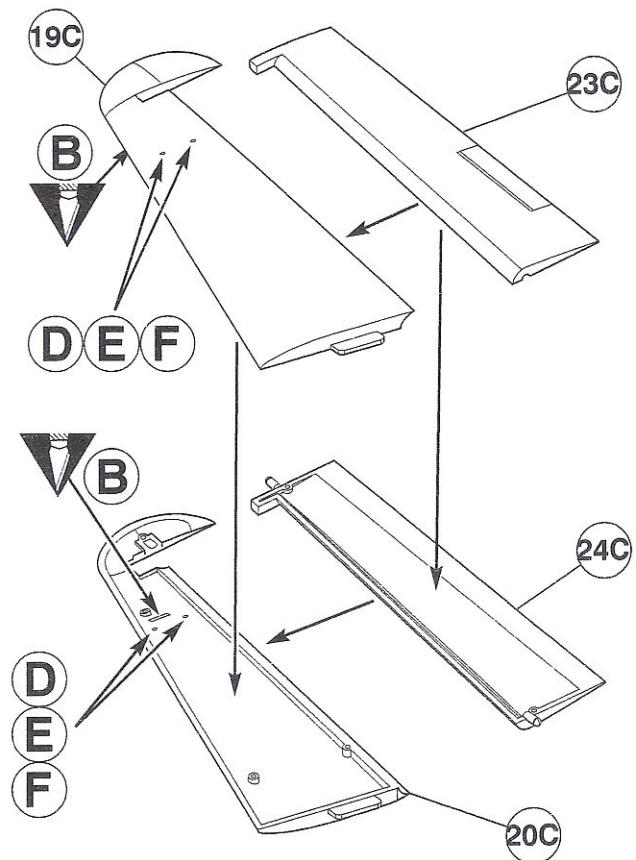
14



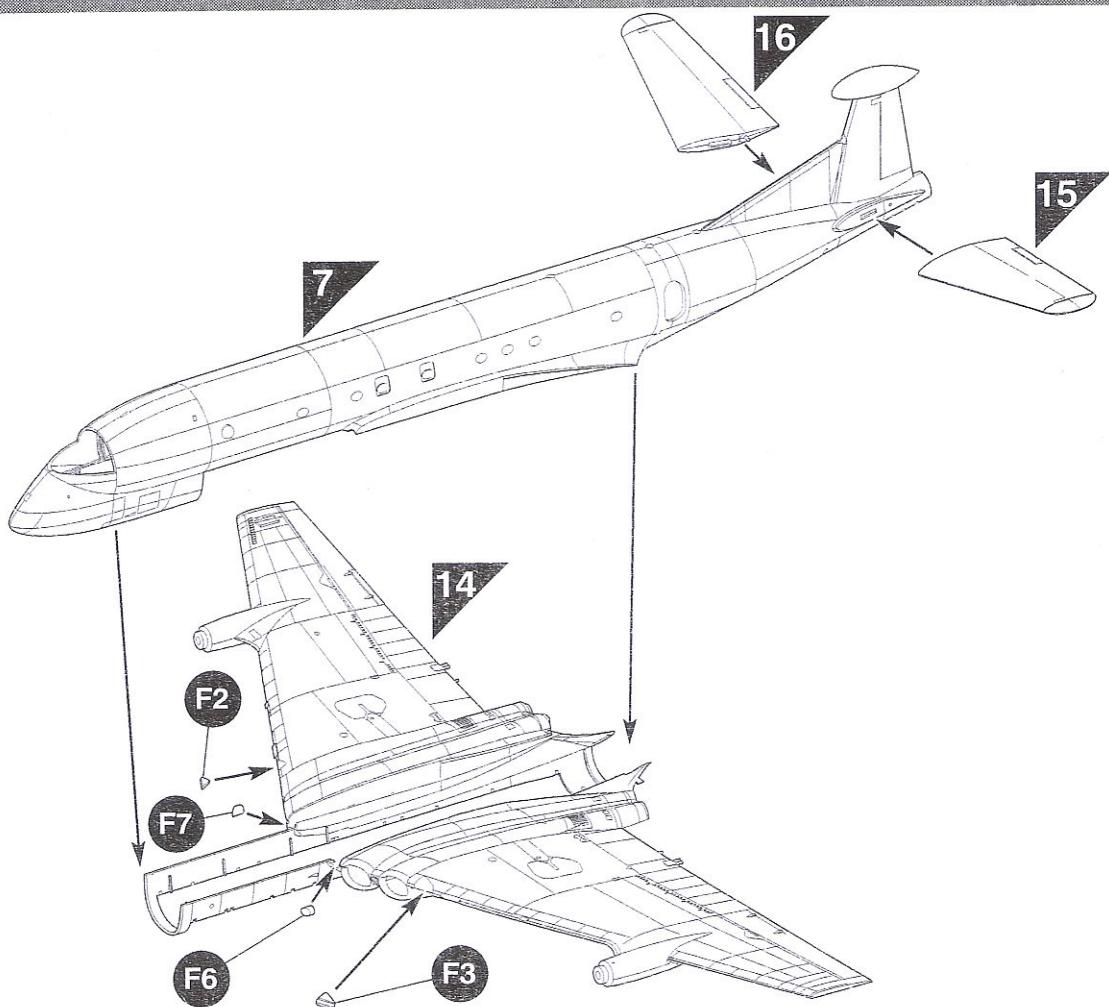
15



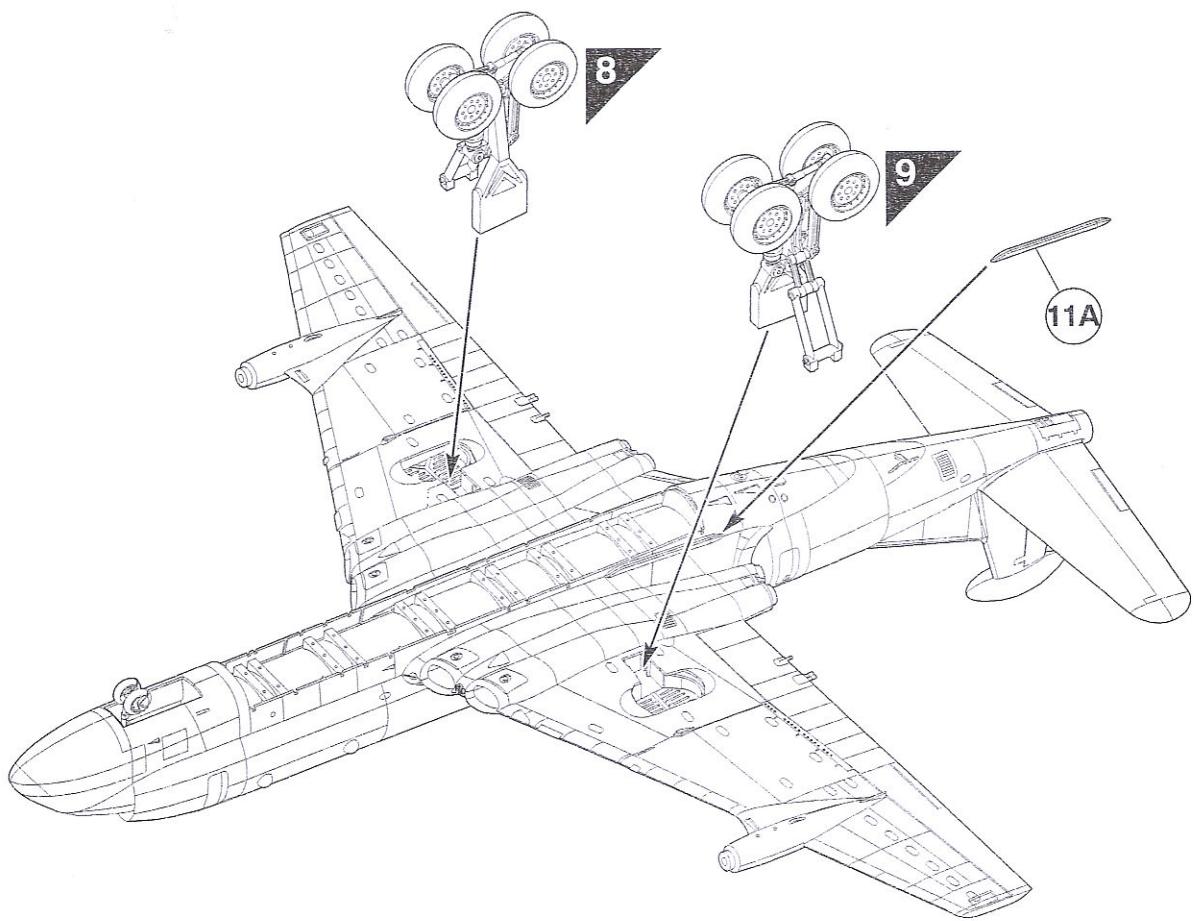
16



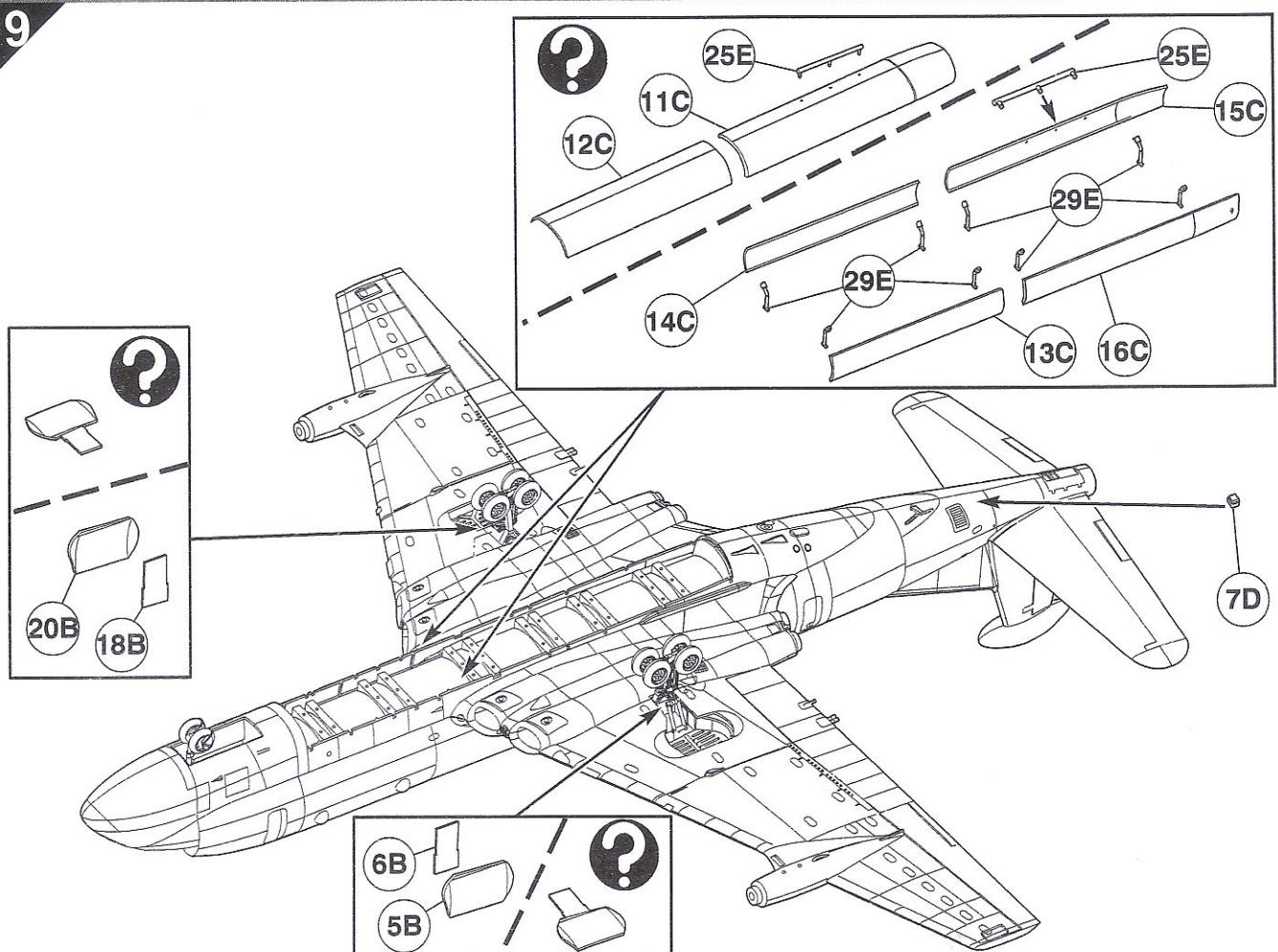
17



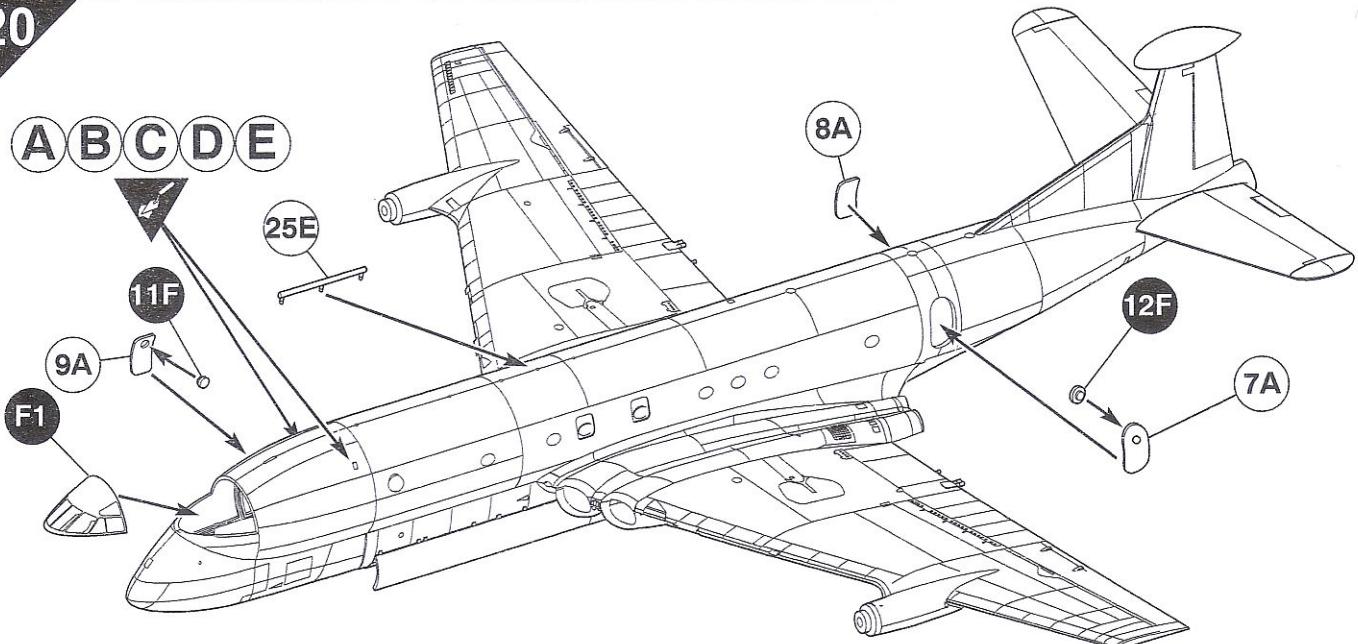
18



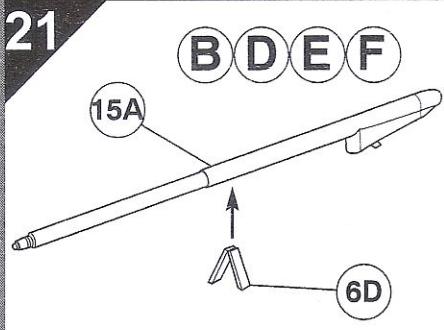
19



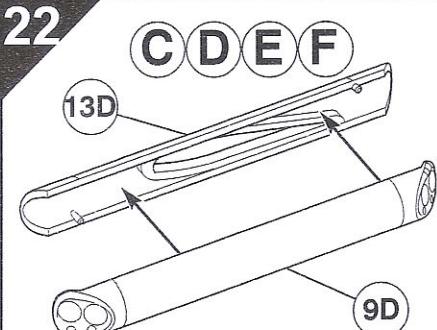
20



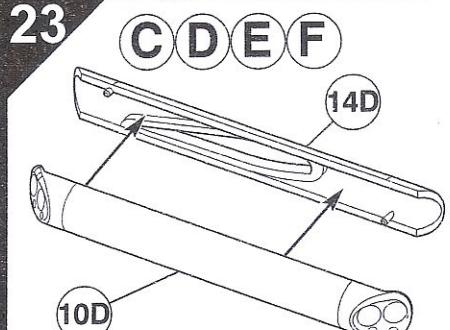
21



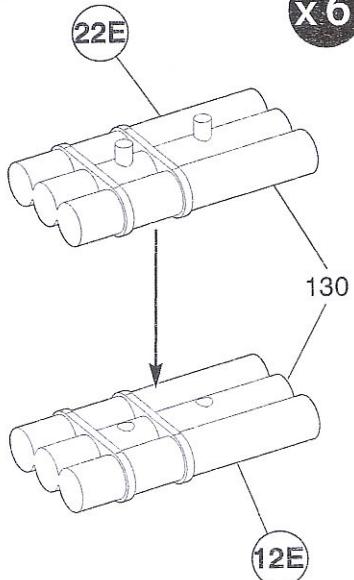
22



23

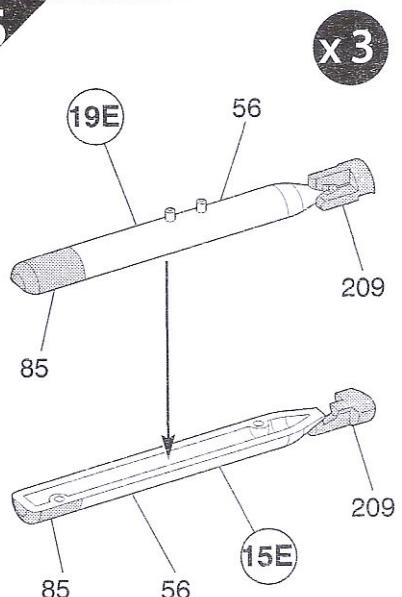


24



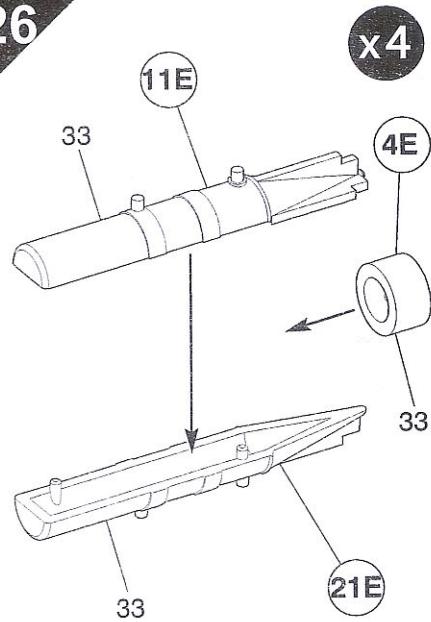
x6

25



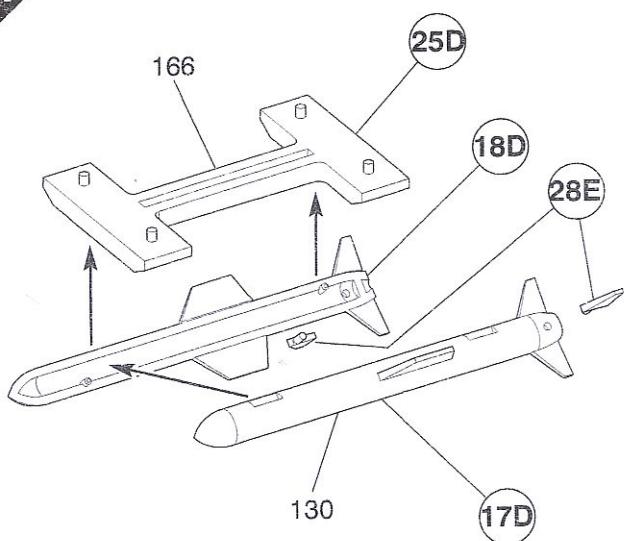
x3

26



x4

27



18D

28E

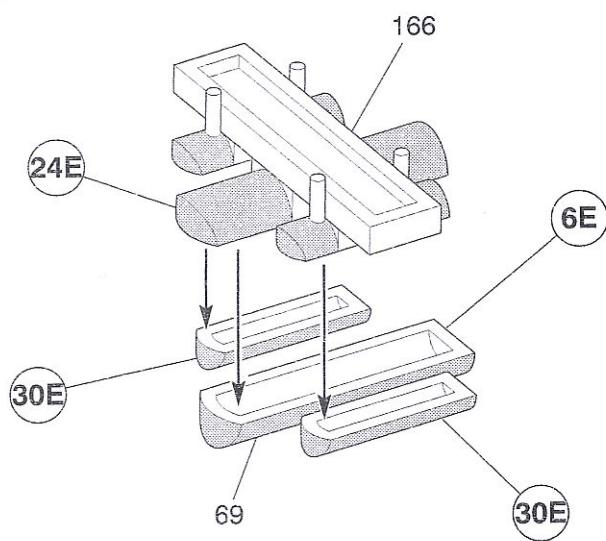
130

17D

25D

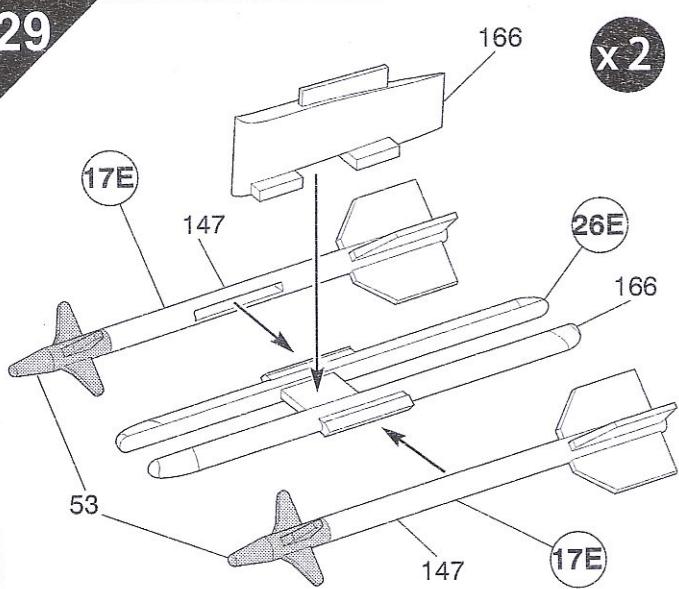
166

28



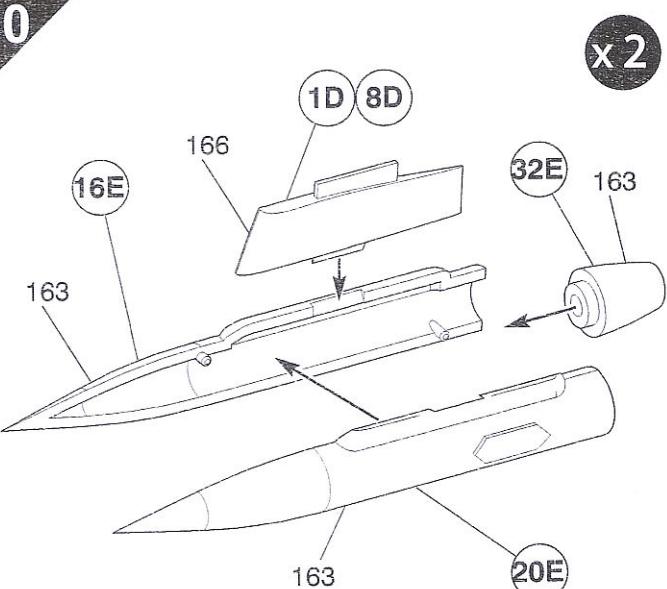
x2

29



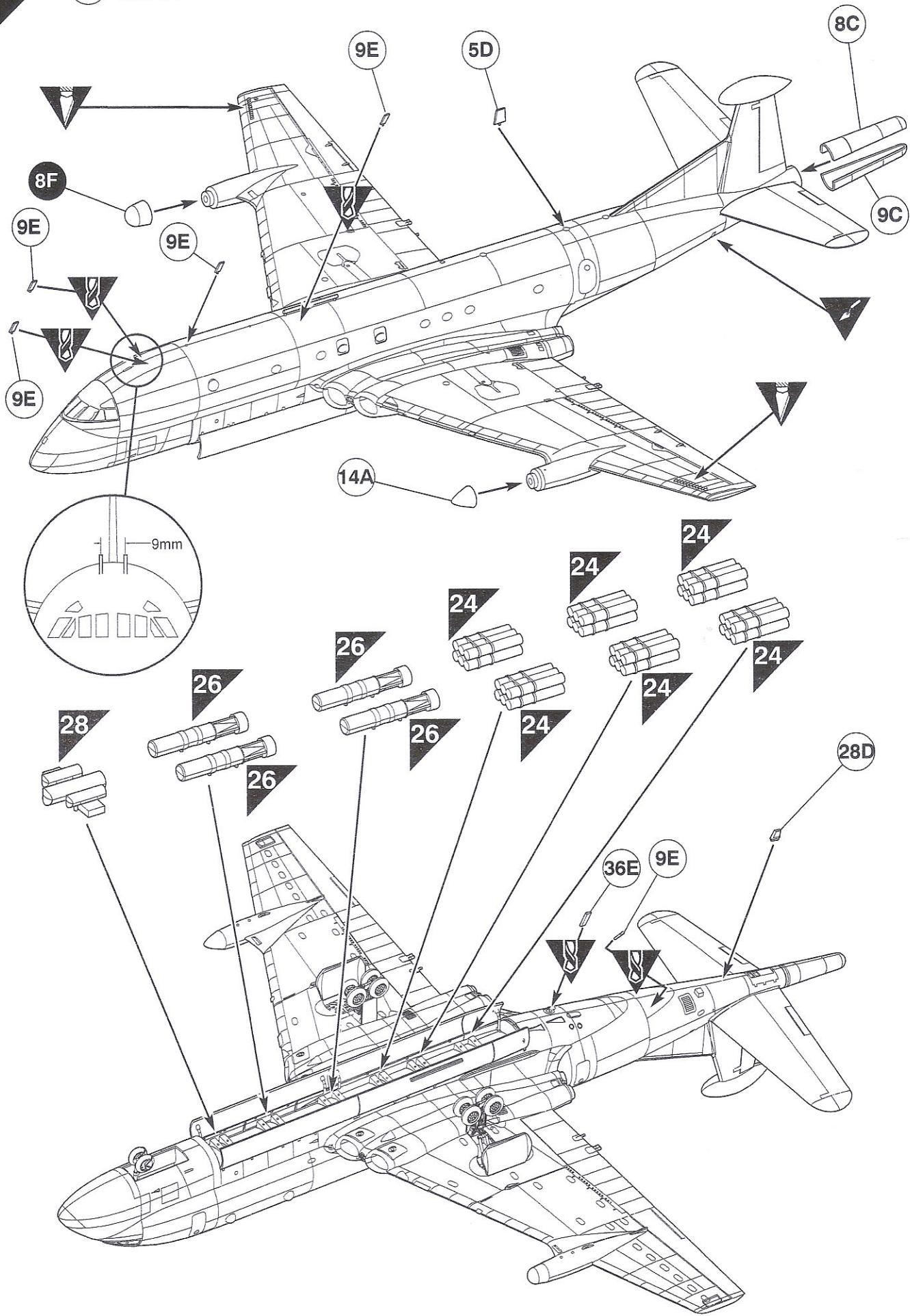
x2

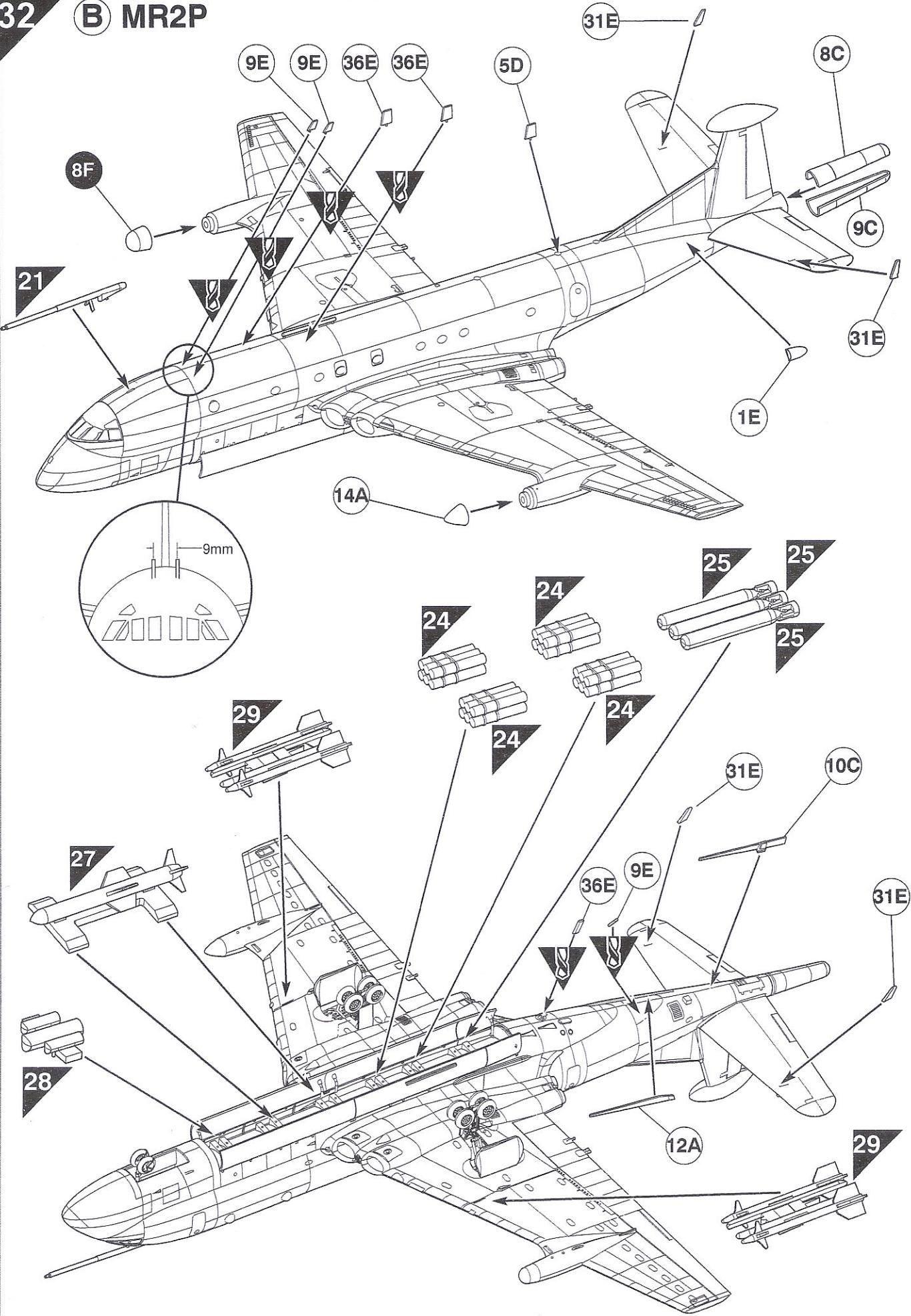
30



x2

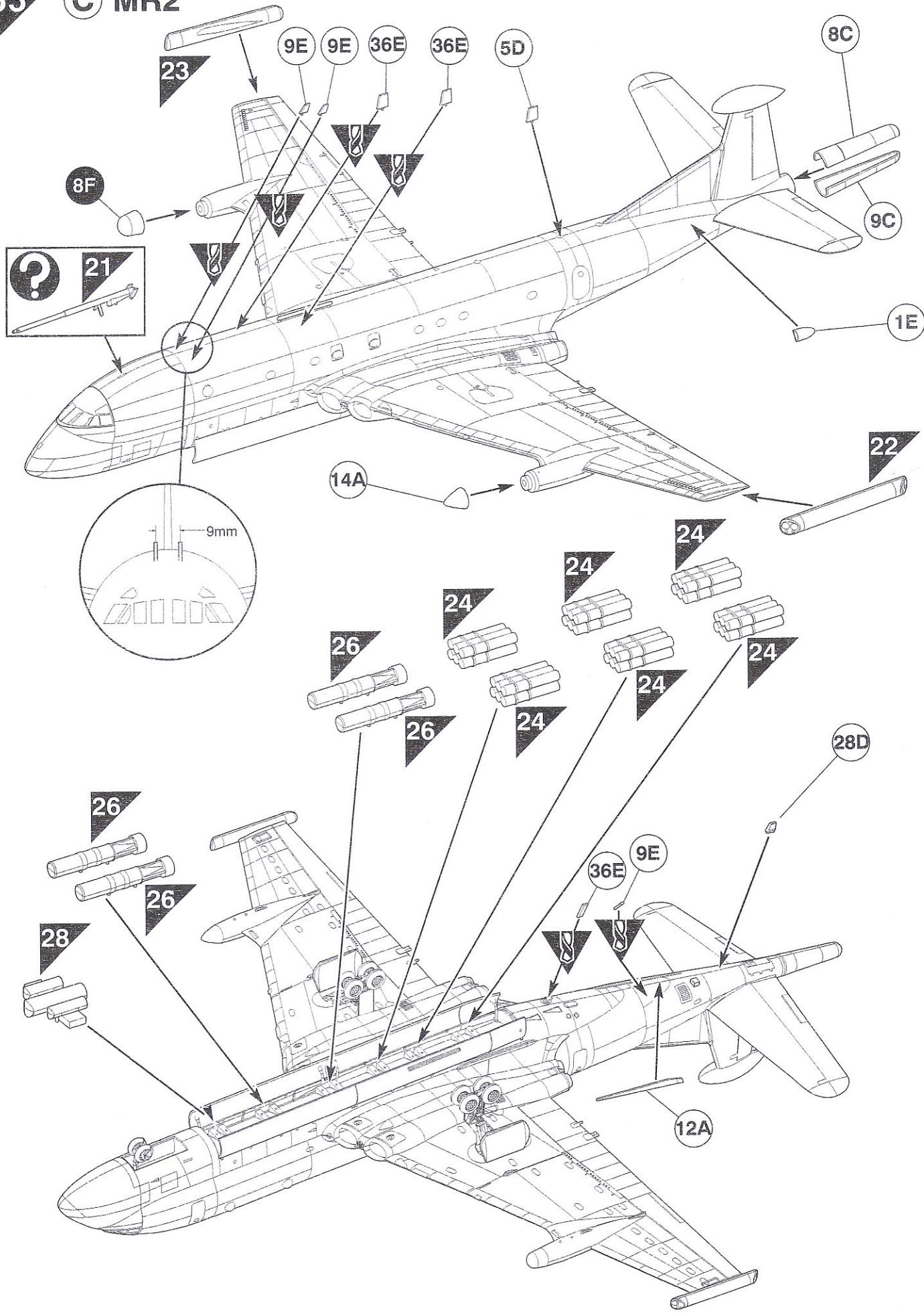
31 A MR1



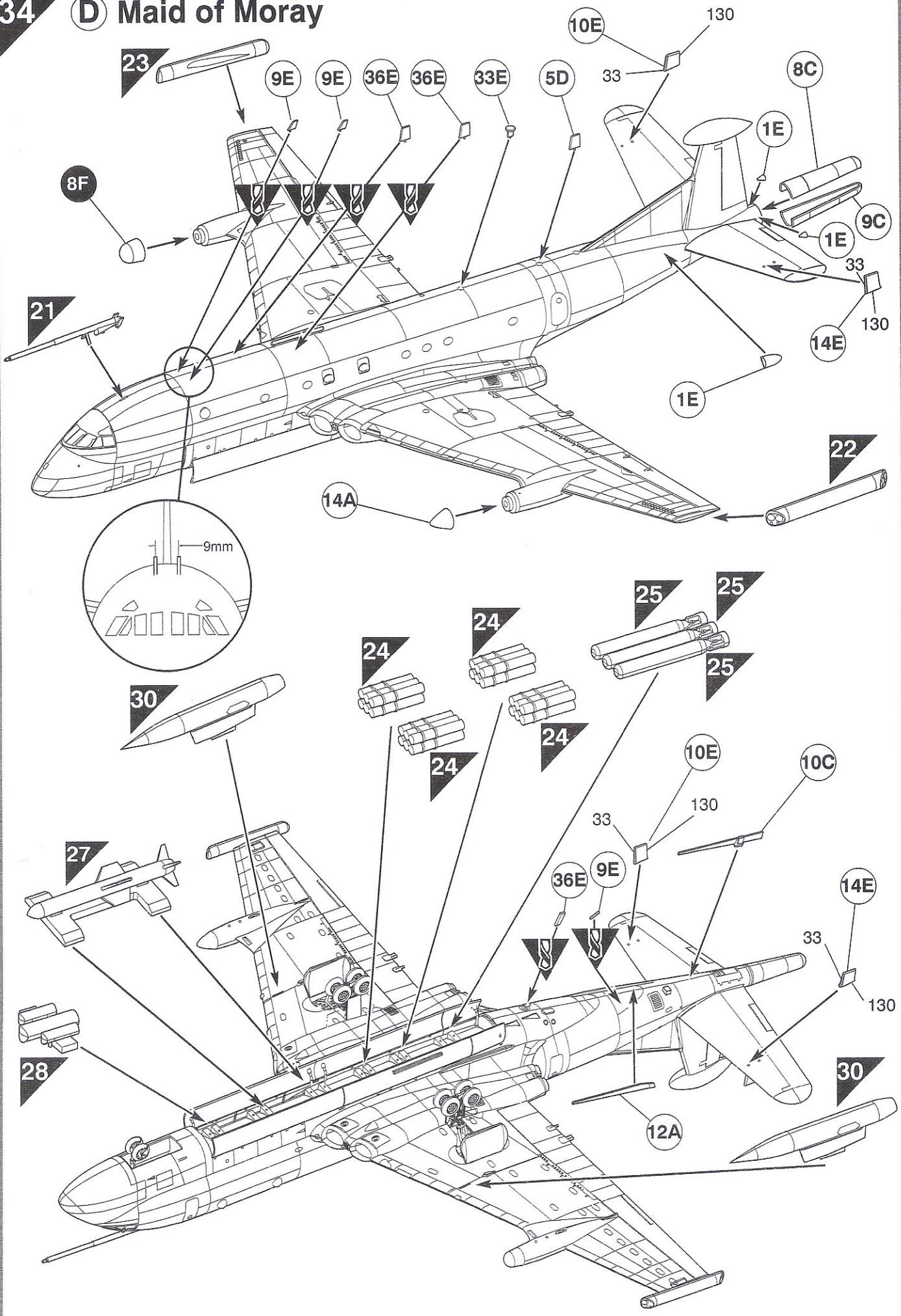


33

C MR2

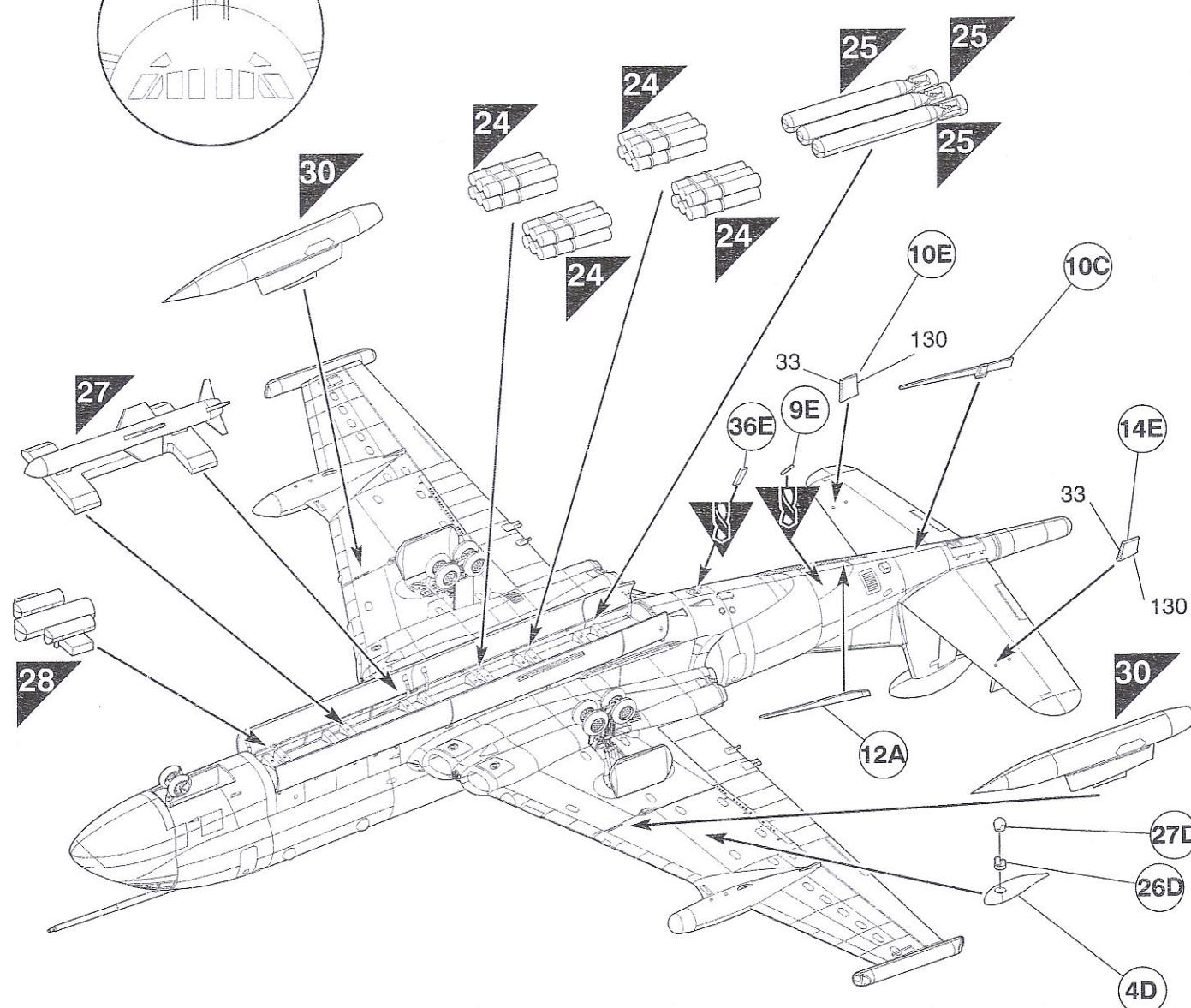
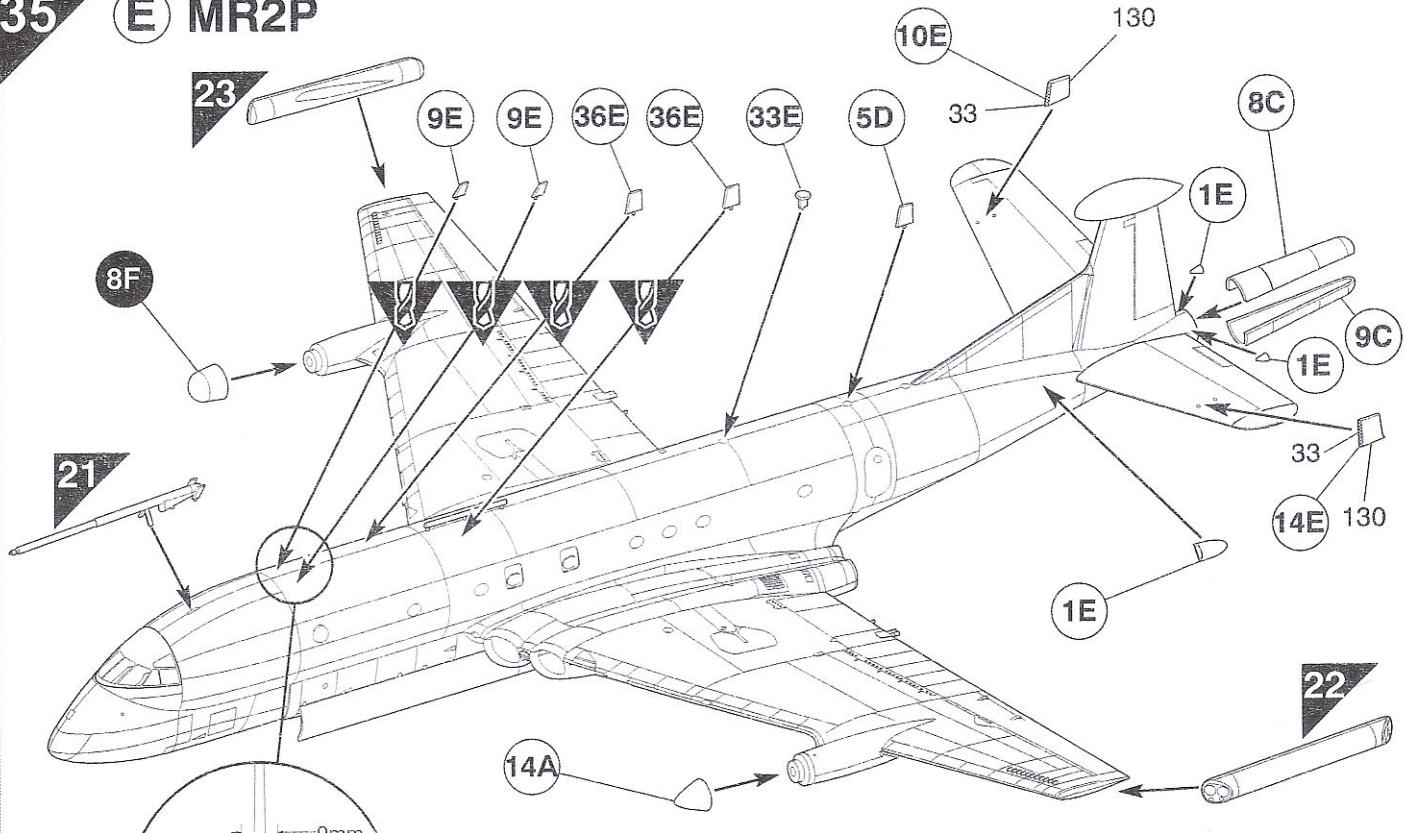


D Maid of Moray



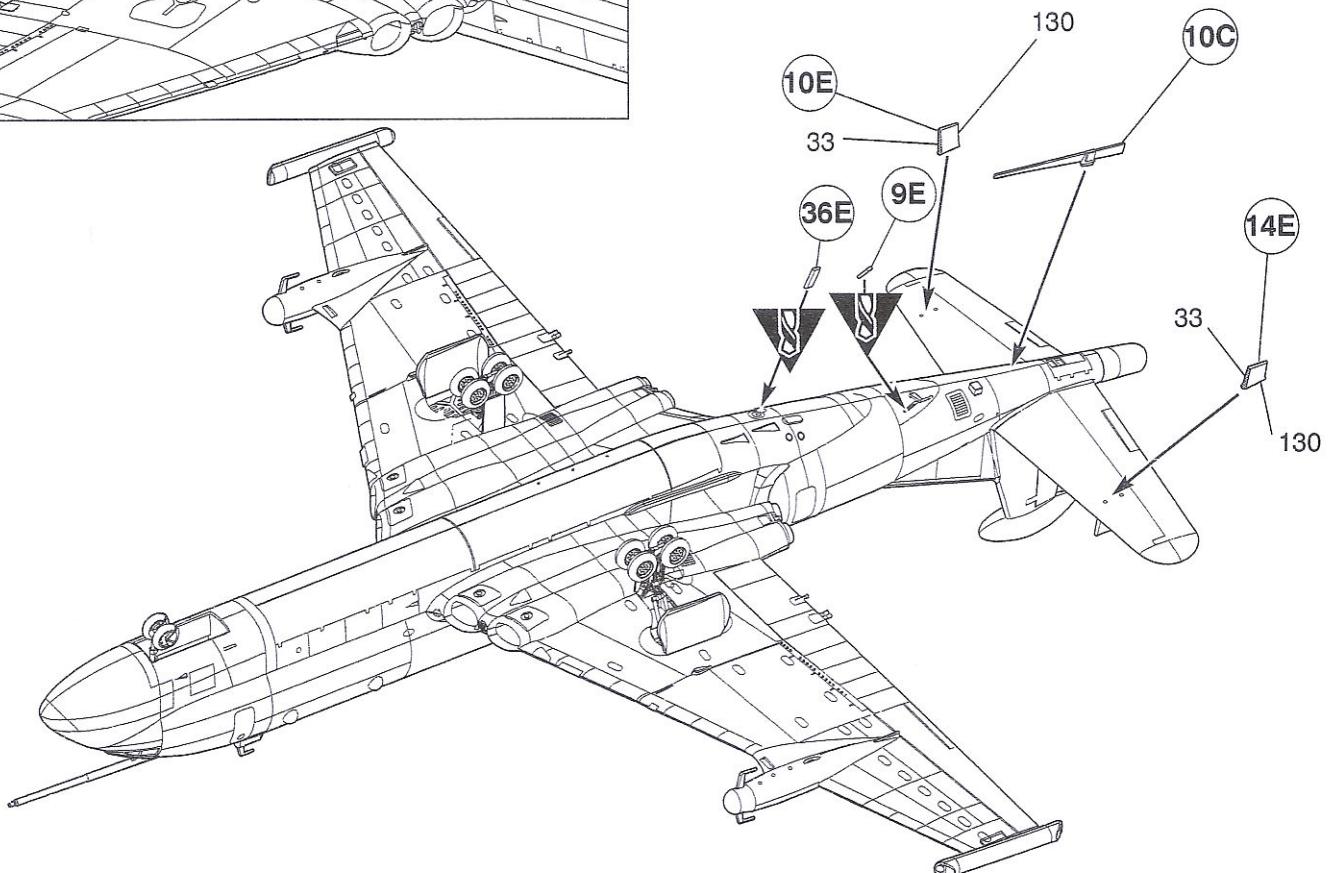
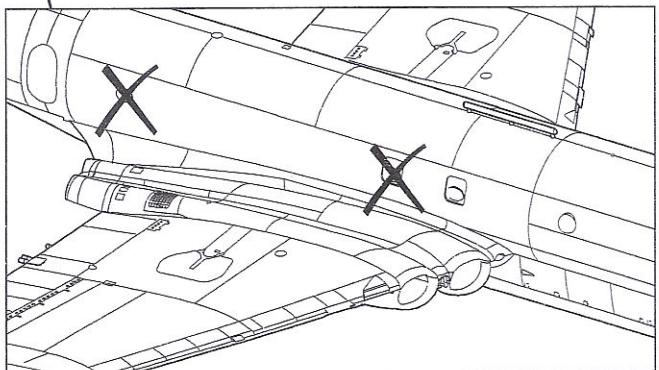
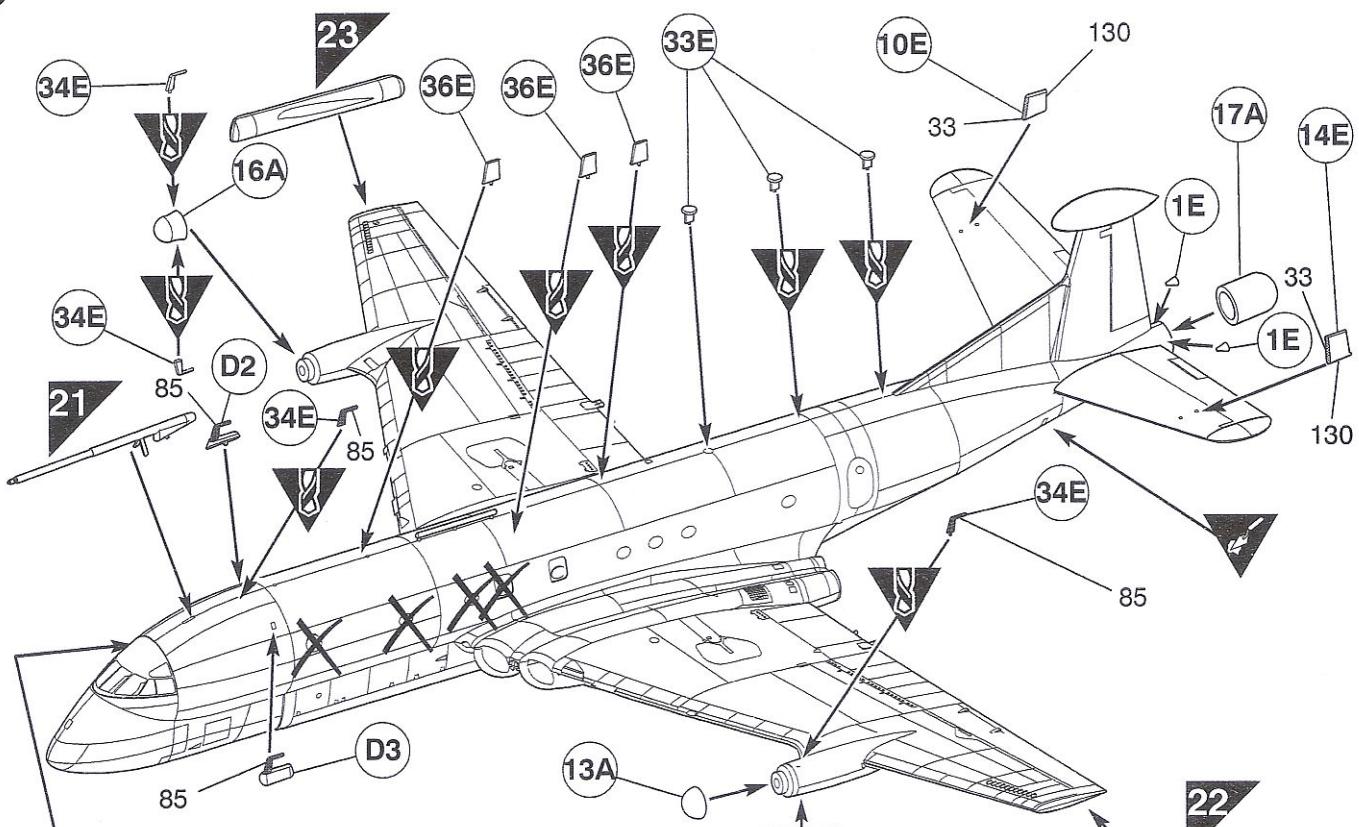
35

(E) MR2P

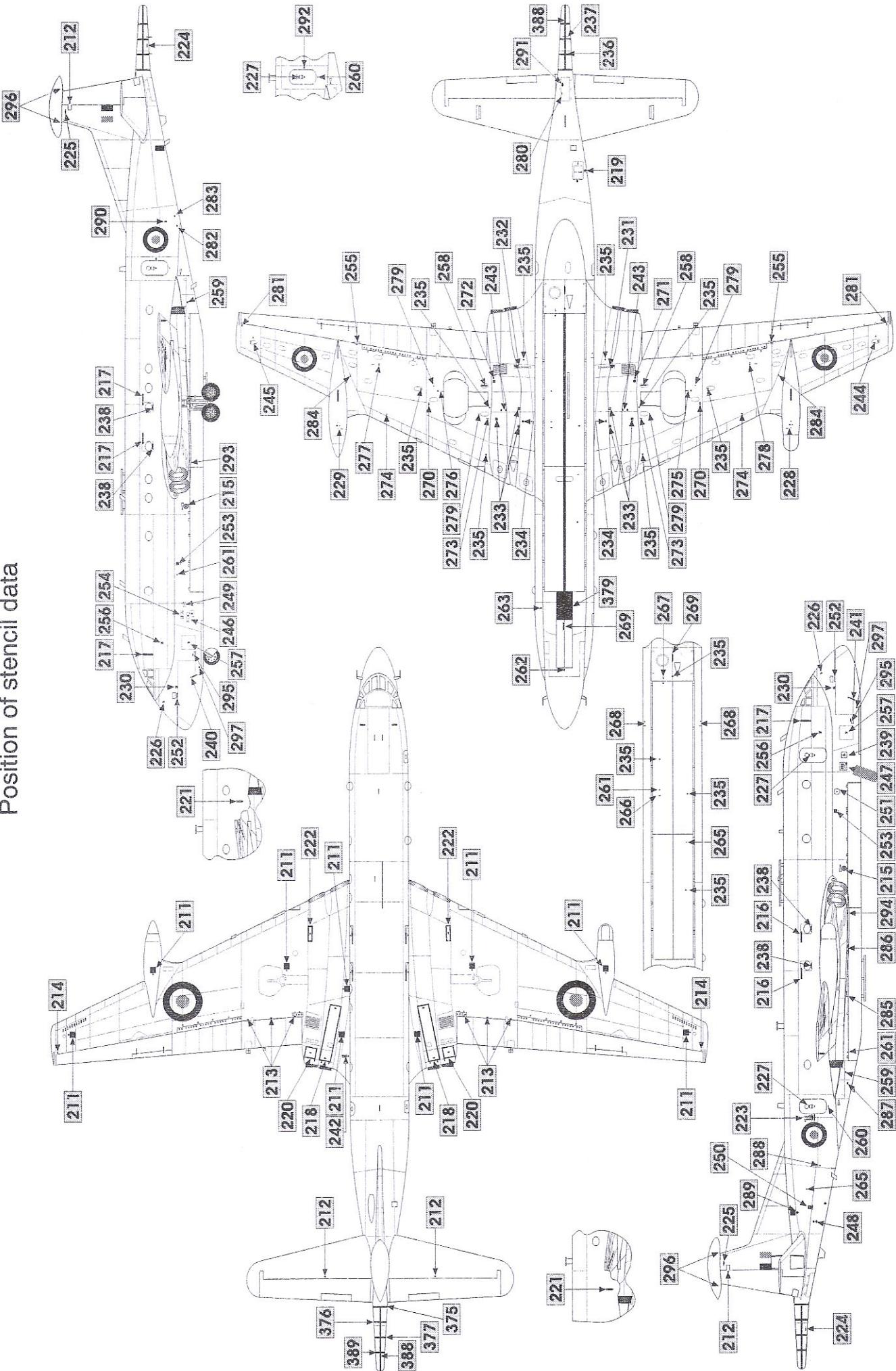


36

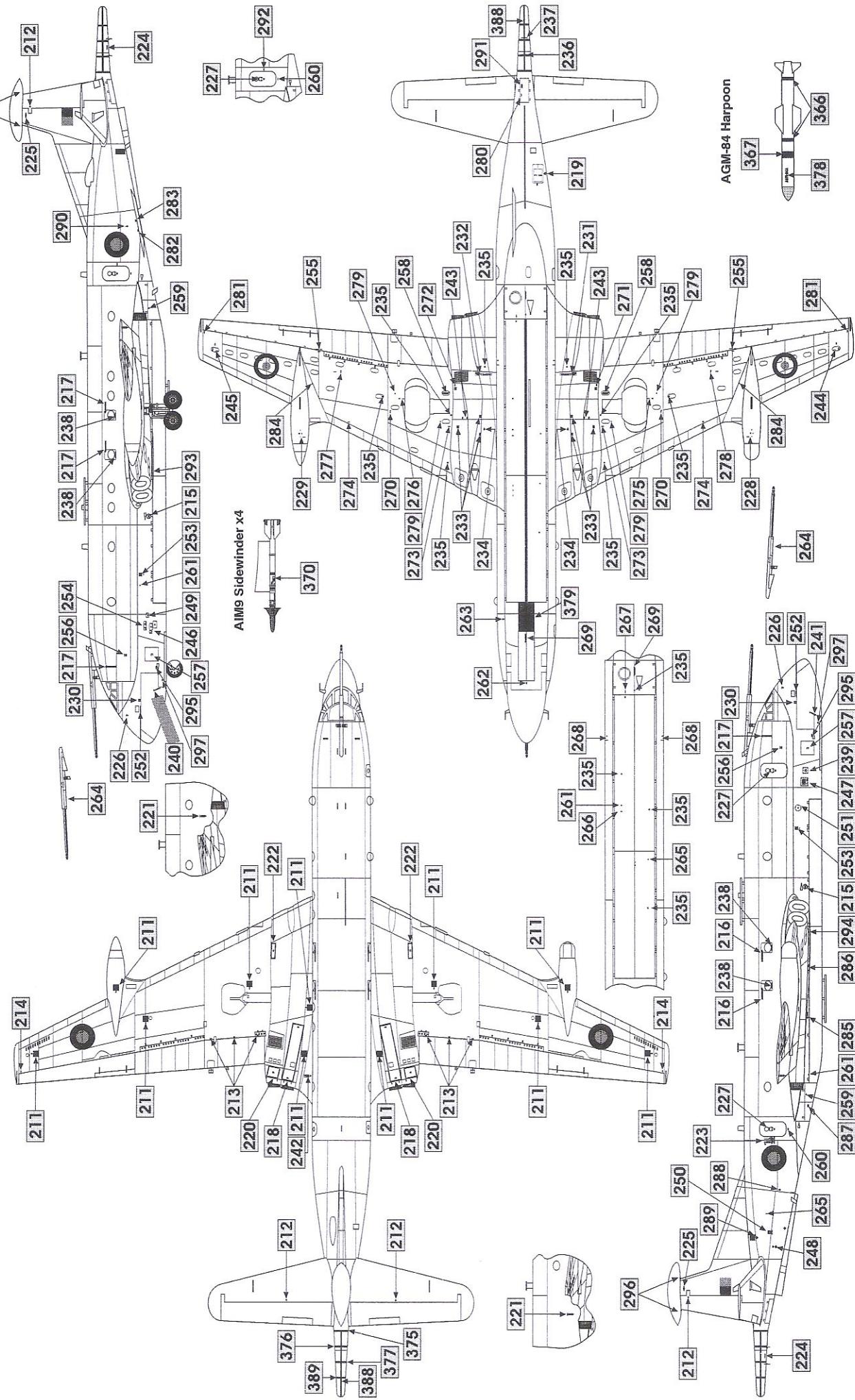
(F) R1



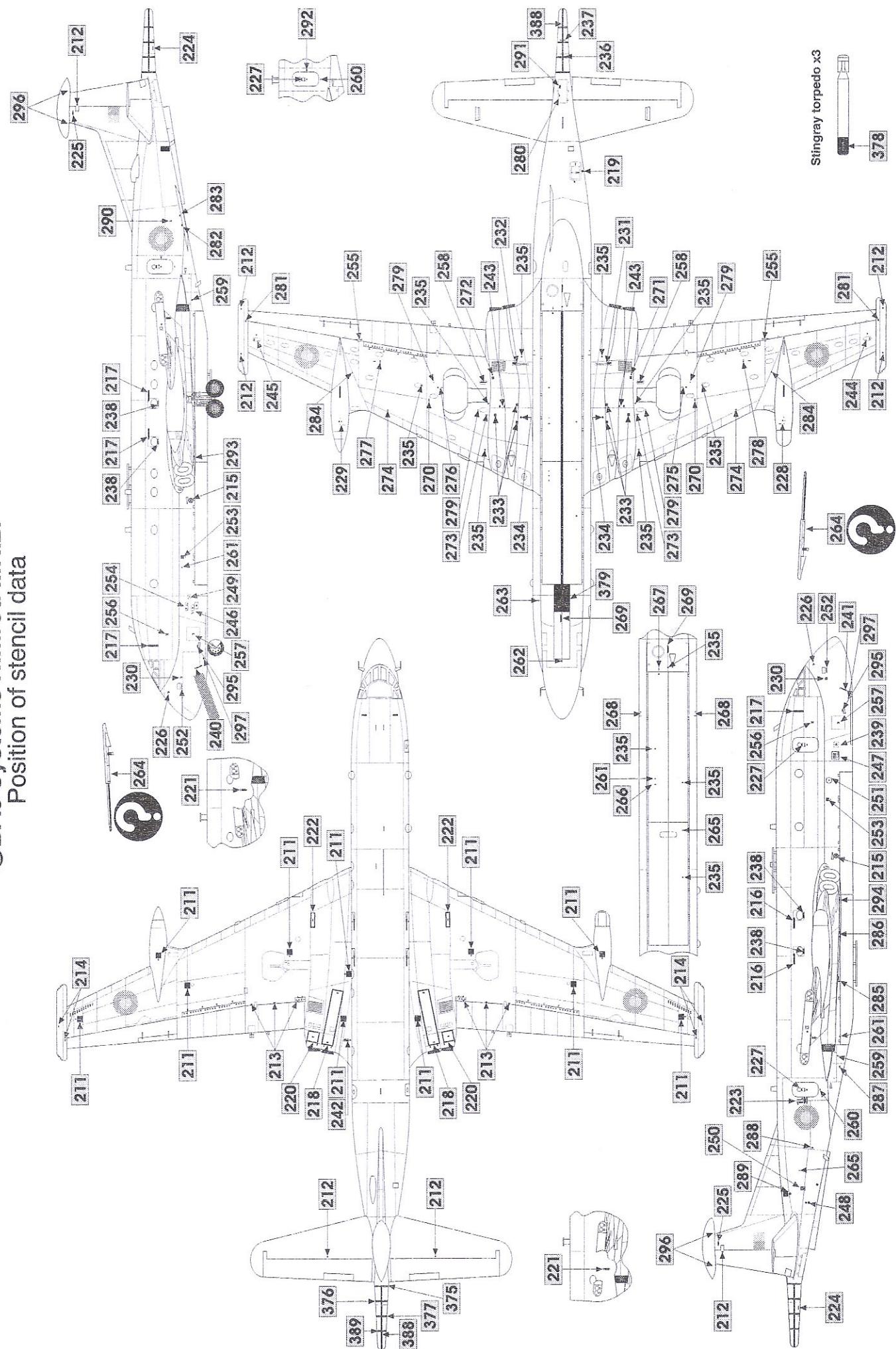
© BAE Systems Nimrod MR.1
Position of Stencil data



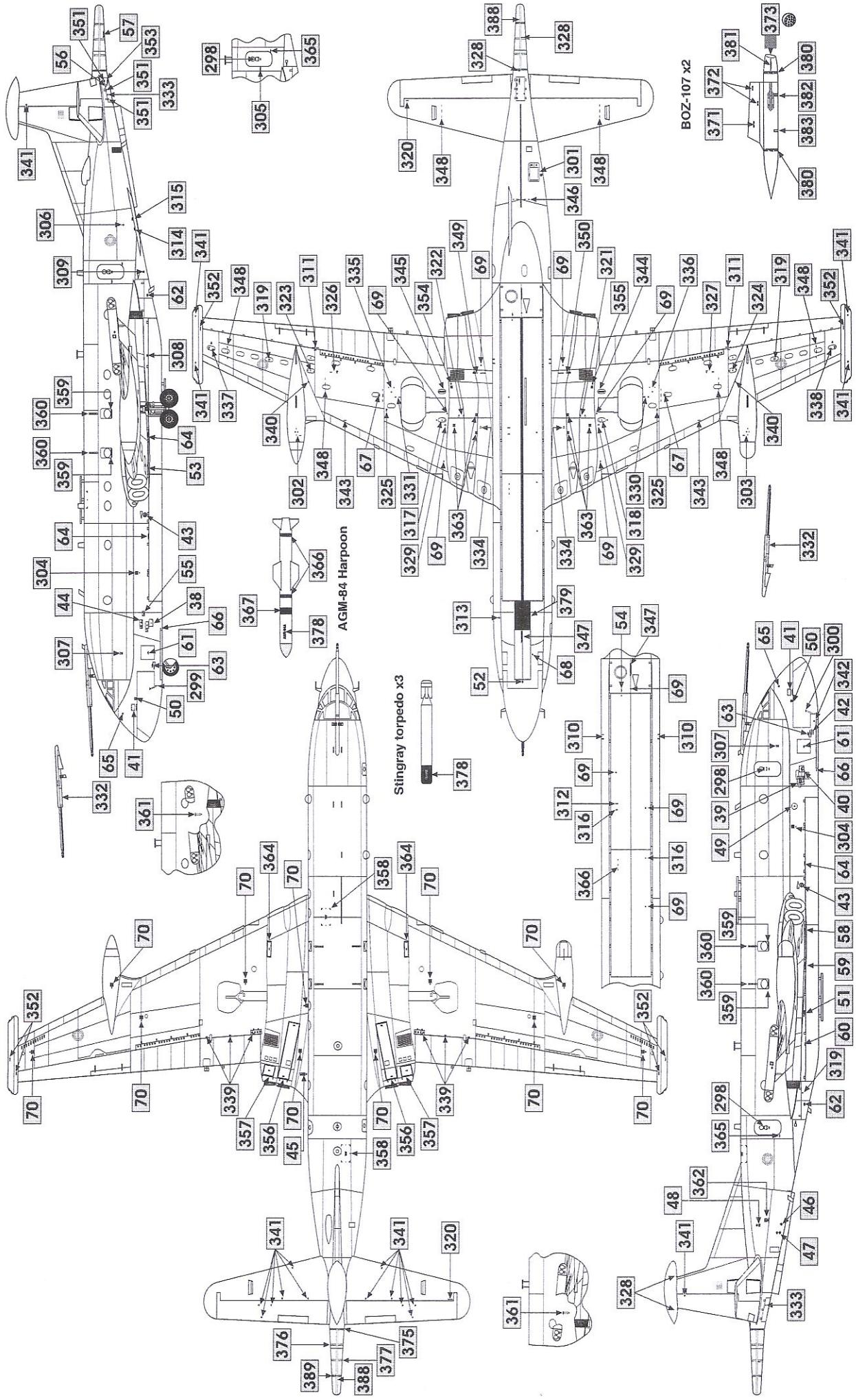
 BAE Systems Nimrod MR.2P
Position of stencil data



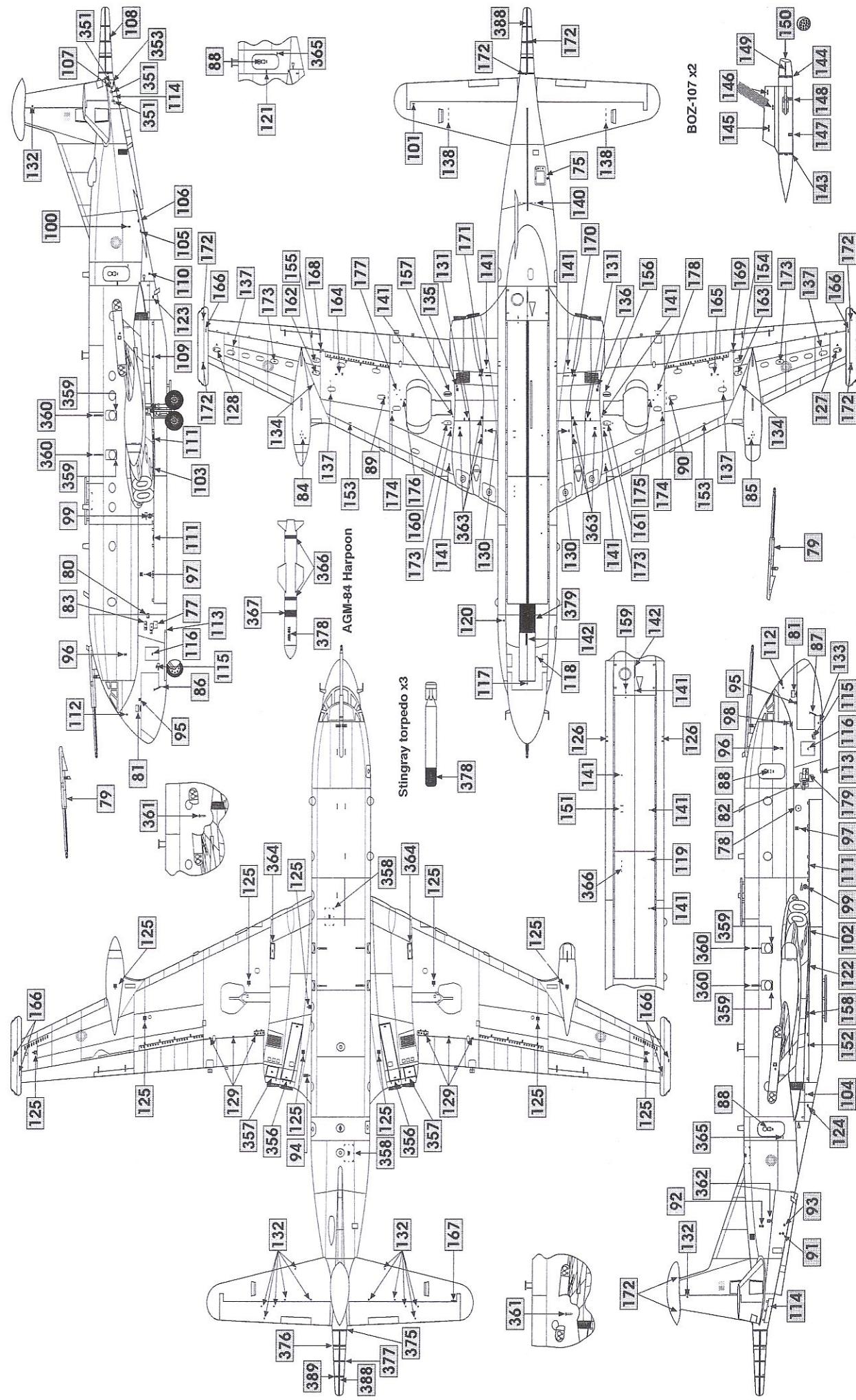
©BAe Systems Nimrod MR.2P
Position of stencil data



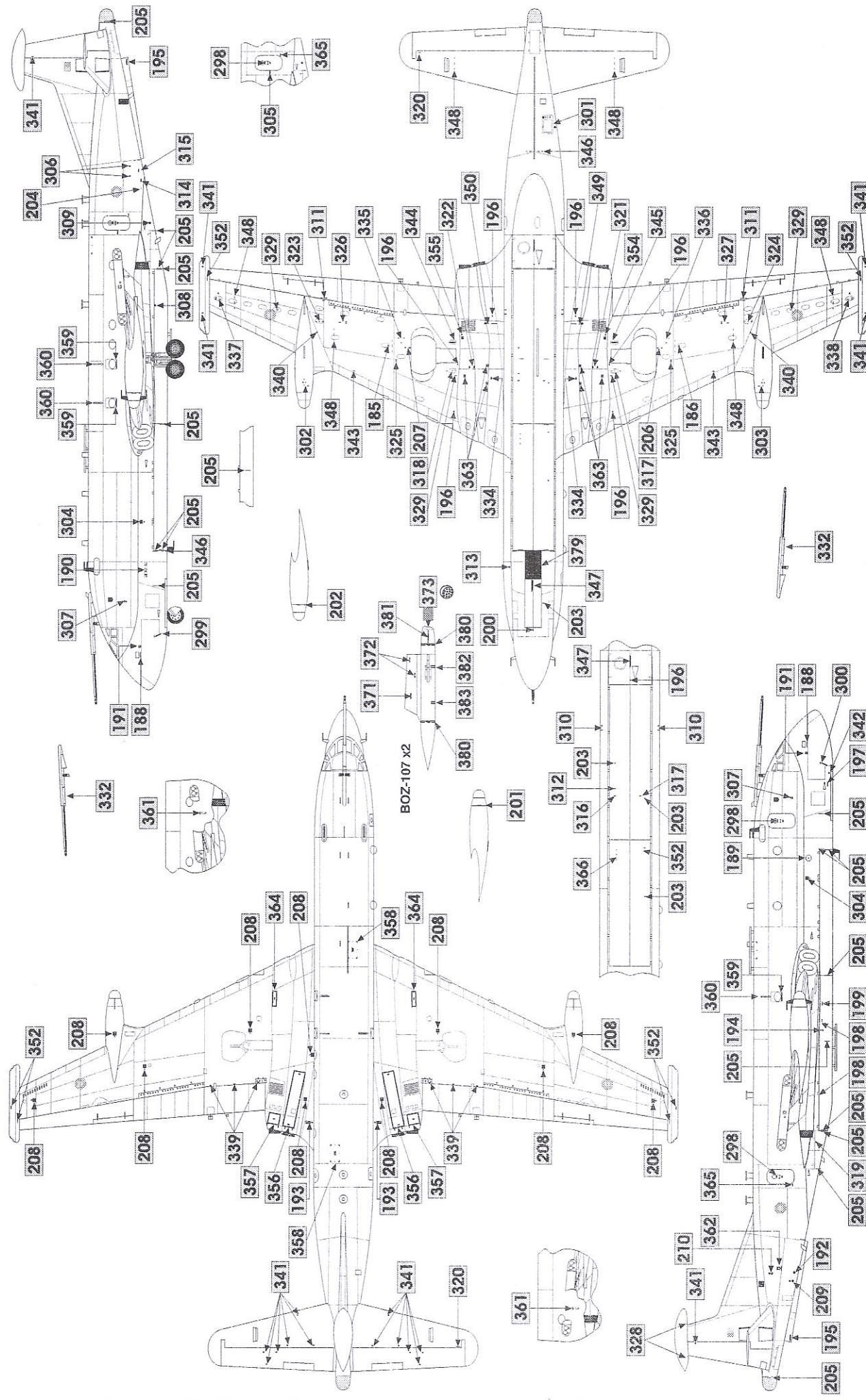
©BAe Systems Nimrod MR.2P
Position of stencil data



 BAE Systems Nimrod MR.2P
Position of stencil data

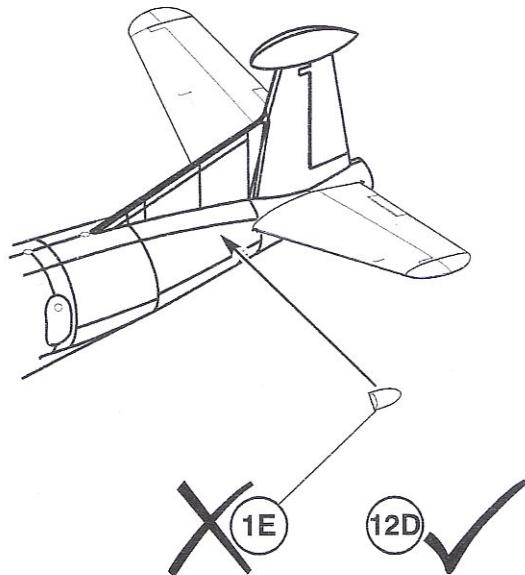


 BAe Systems Nimrod R.1P
Position of stencil data



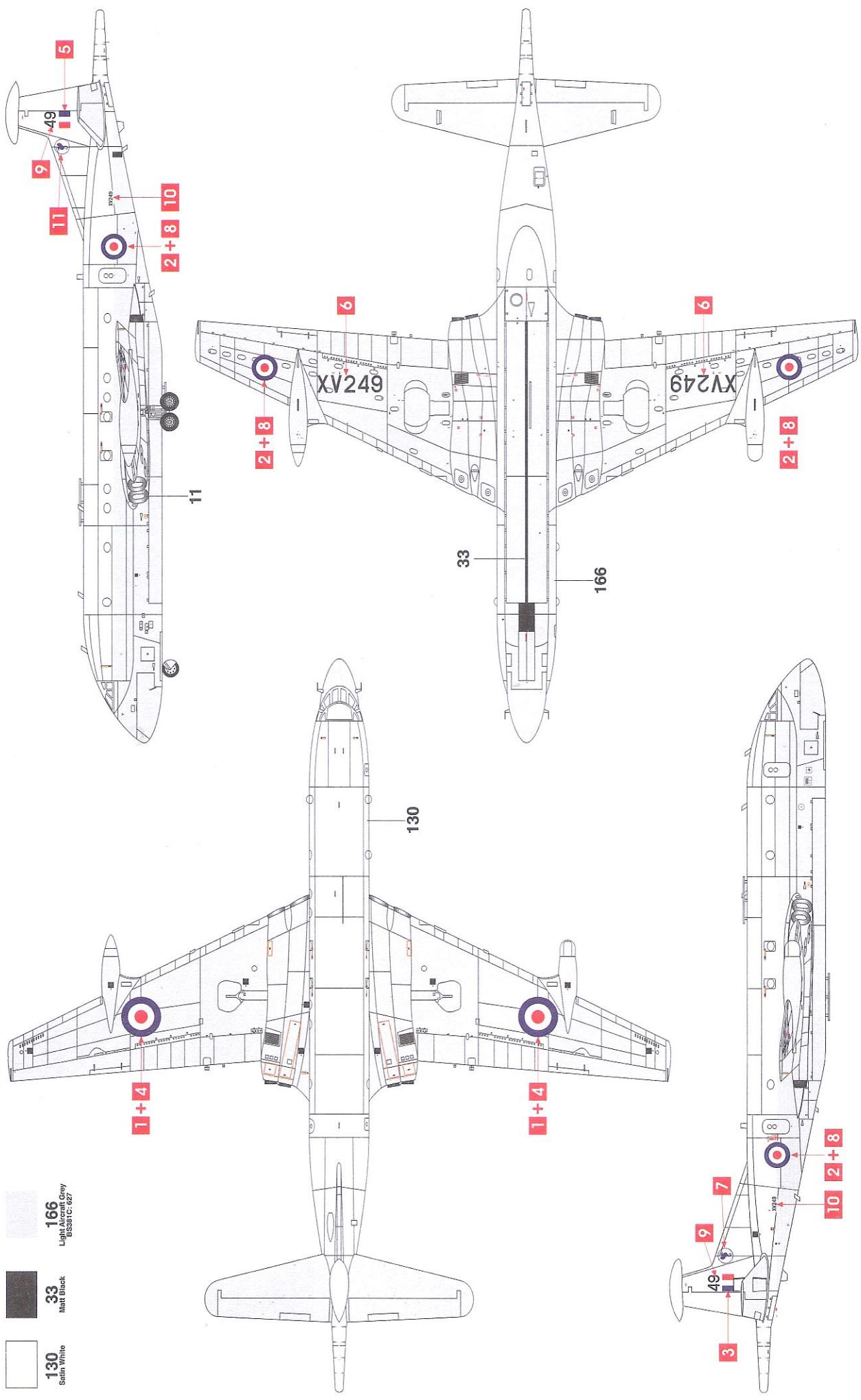
CORRECTION

- (B) MR2P
- (C) MR2
- (D) Maid of Moray
- (E) MR2P

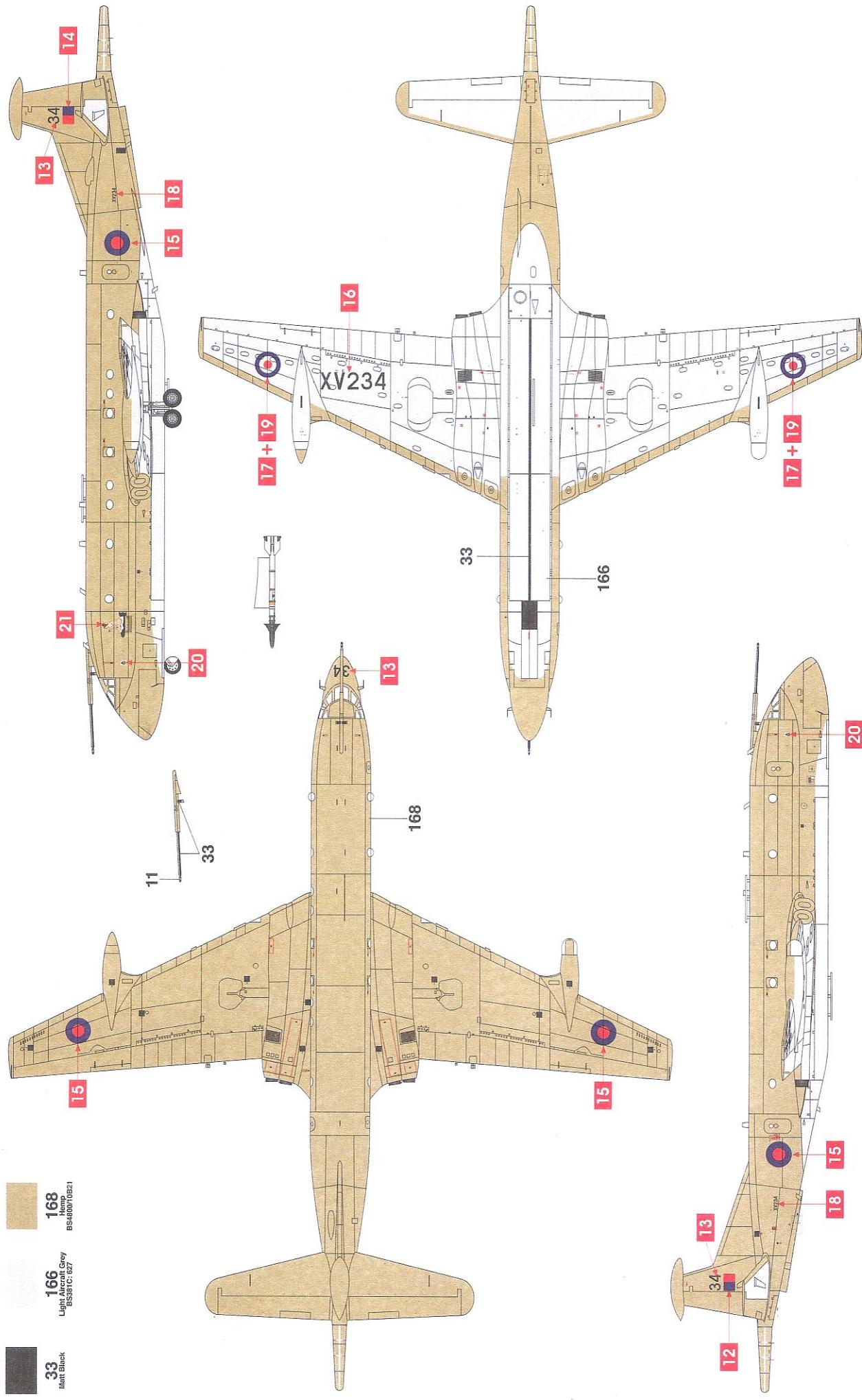


4/A12050B

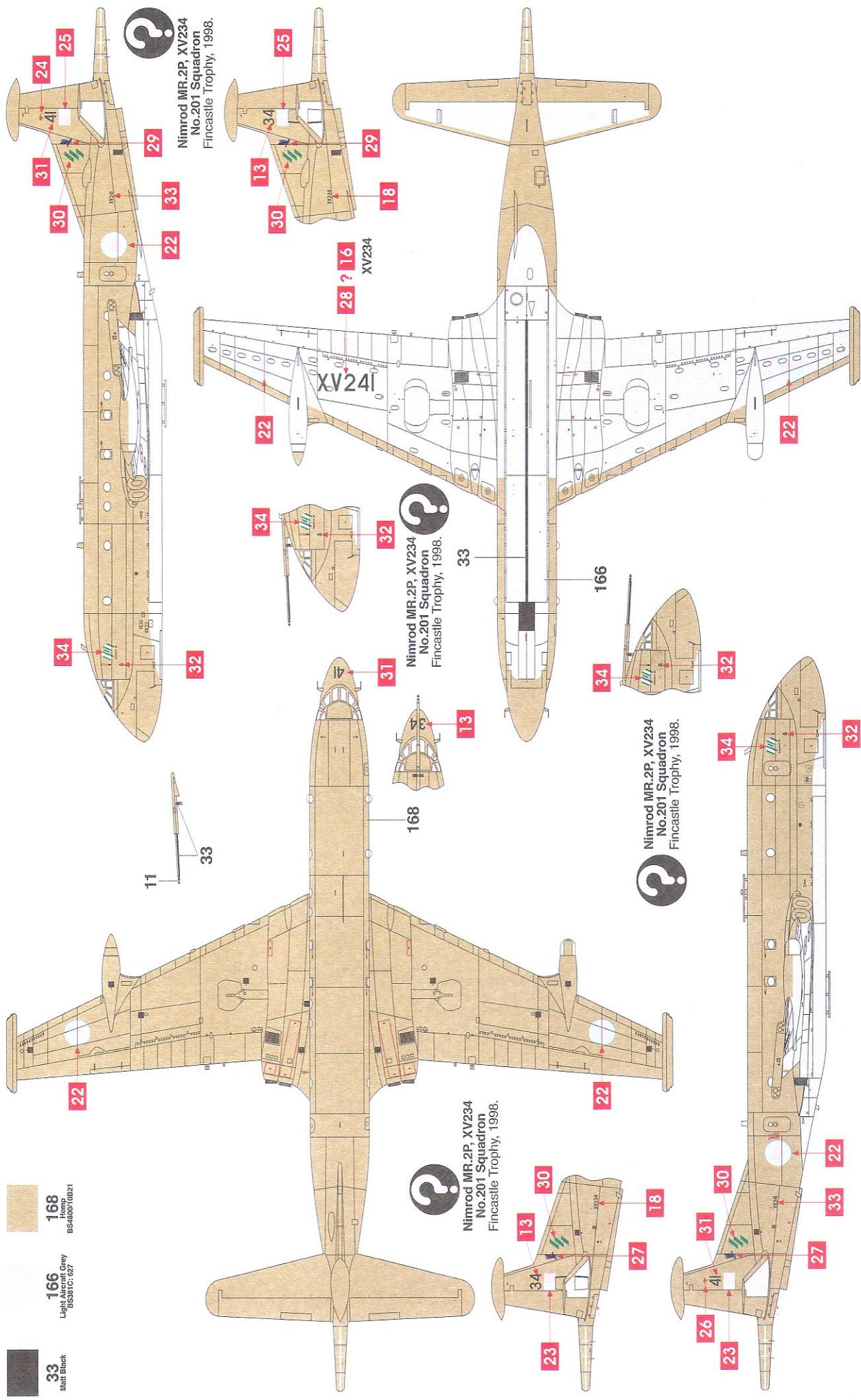
(A) Hawker Siddeley Nimrod MR.1
No. 203 Squadron, Royal Air Force Luqa, Malta, 1977.



⑤ BAe Systems Nimrod MR.2P
No. 201 Squadron, Royal Air Force, Operate Corporate, Ascension Island, 1982.

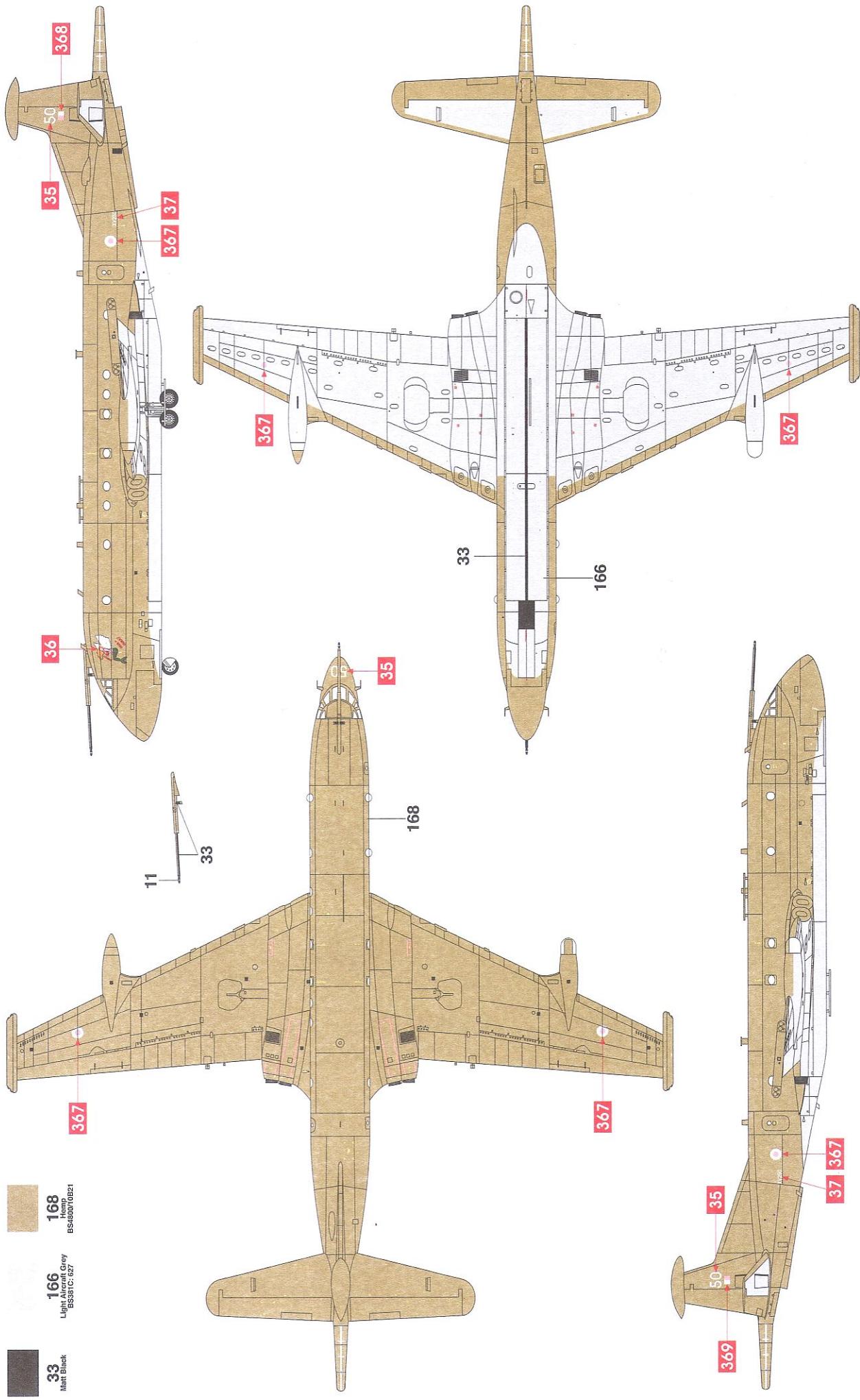


© BAe Systems Nimrod MR.2
No.201 Squadron, Royal Air Force, Fincastle Trophy, RAAF Base Richmond, Australia, 1988.

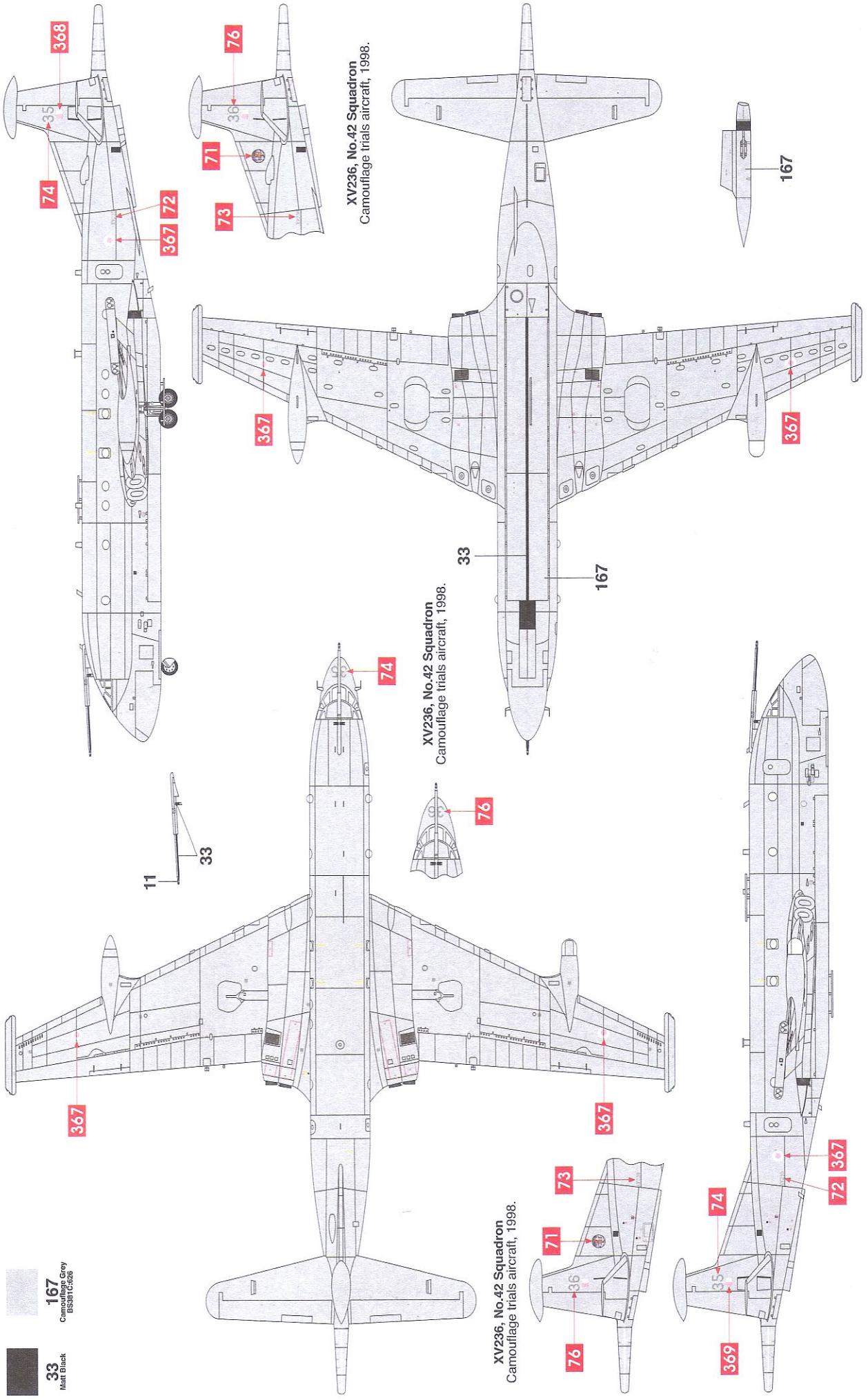


No. 42(R) Squadron, Maritime Reconnaissance Wing, Royal Air Force, Prince Sultan Air Base, Saudi Arabia, March 2003.

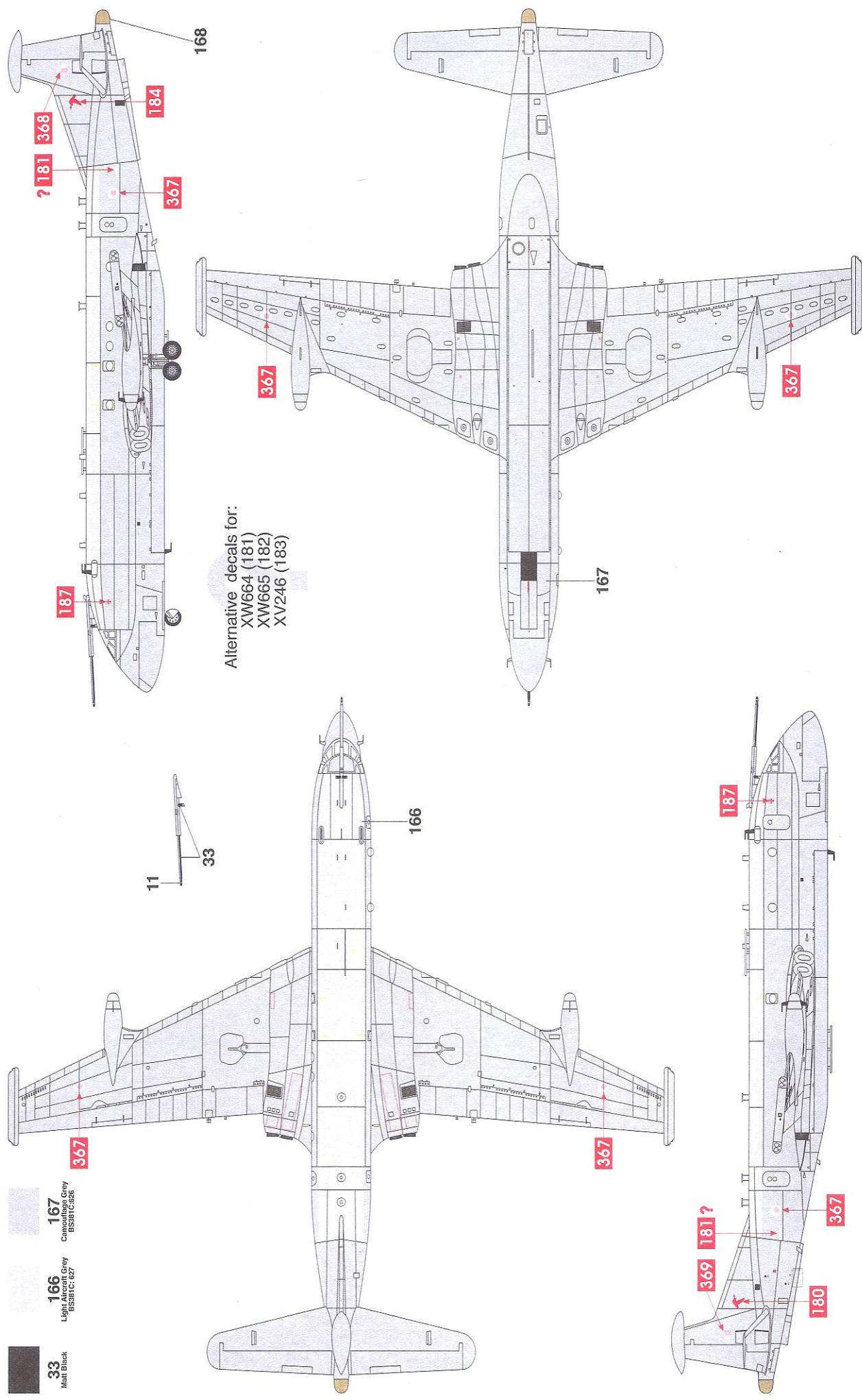
© BAe Systems Nimrod MR.2P



 **BAe Systems Nimrod MR.2P**
Nimrod Line Squadron, Royal Air Force Kinloss, UK, 2007.



 BAe Systems Nimrod R.1P
No.51 Squadron, Royal Air Force Waddington, UK, 2007.



BAE NIMROD

A12050

1:72

MODEL KIT · MAQUETTE A MONTER · MODELLBAUSATZ · MAQUETA PARA MONTAJE

