

# Hunting Percival Pembroke C.1

Instructions / Návod

EN

Manufactured by Hunting Percival Aircraft Ltd at their plant at Luton, Bedfordshire, the Pembroke was designed as a communications aircraft and entered service with the RAF in late 1953.

Powered by two Alvis Leonides 127 radial engines, the prototype Pembroke first flew on 21 November 1952 and the first production aircraft was demonstrated at the Farnborough Air Show of 1953. When the final aircraft was delivered to the RAF in 1958, a total of 45 Pembrokes were in service.

As well as being used for communications duties and VIP transport aircraft, the Pembroke could also be configured as a “flying classroom” for navigation and air signals training. In 1956, six Pembrokes were converted to take air survey cameras and were known as the C (PR) Mk 1, serving in Malaya with 81 Sqn RAF.

The final unit to use the Pembroke operationally was 60 Sqn RAF, based at RAF Wildenrath in Germany. The seven aircraft of the Sqn were a familiar sight in the air corridors between West Germany and Berlin, which were established after the Berlin Blockade, but until very recently their true function was known only to a very few in the military. The Pembrokes were used on one of the most sensitive intelligence missions flown by the RAF during the Cold War, known as Operation HALLMARK.

The aircraft were fitted with high-powered reconnaissance cameras and they photograph Soviet and East German military installations and airfields underneath the tightly controlled air corridors. The air photographs were then analysed by imagery experts, who recorded any changes to the powerful Warsaw Pact forces facing the West.

Changes to Order of Battle, the introduction of new equipment and units moving out of barracks were all items of interest to be reported. It was imagery from the Pembrokes that gave Western analysts some of the first indications as to where the Soviet forces that invaded Czechoslovakia in 1968 had come from. The empty barracks in East Germany were the best clue!

Some sources claim that this most unlikely “spy plane” went out of service in 1988, but the writer knew they were still flying to Berlin from RAF Wildenrath in 1990, right up to the end of the Cold War. One of these special aircraft is still flying in the UK at Duxford, where it is used for air-to-air filming and photography.

As well as the RAF, Pembrokes were also used by Sweden, Belgium and Germany.

Technical Specifications

Span: 64ft 6in (19.66m)

Length: 46ft (14.02m),

Height: 16ft (4.90m)

Max speed: 186mph (300km/h),

Service ceiling: 22,000ft (6700m)

Range: 1,012 miles/1850km

CZ

Letoun Percival Pembroke, vyrobený leteckou továrnou Hunting Percival Aircraft Ltd. v Lutonu, Bedfordshire, byl navržen jako spojovací letoun. Do operační služby u RAF byl nasazen v roce 1953. Prototyp poháněný radiálními motory Alvis Leonides 127 poprvé vzlétl 21. listopadu 1952 a veřejnosti byl představen první sériový Pembroke během letecké přehlídky ve Farnborough v roce 1953. Když byl v roce 1958 dodán jednotkám RAF poslední vyrobený kus, bylo v operační službě celkem 45 letounů Pembroke. Letoun Pembroke byl používán pro plnění spojovacích úkolů a transport VIP osob, mohl však být také konfigurován jako “létající učebna” pro výcvik leteckých navigátorů a signalistů. V roce 1956 bylo šest strojů Pembroke přestavěno pro instalaci kamer určených pro letecký průzkum. Letouny byly označeny jako Pembroke C (PR) Mk 1, a sloužily u 81 Sqn RAF v Malajsi.

Poslední jednotkou, která létala s letouny Pembroke, byla 60 Sqn RAF umístěná na základně Wildenrath v Západním Německu. Jejich sedm letounů Pembroke bylo často spatřeno za letu nad leteckými koridory mezi Západním Německem a Berlínem, které byly zřízeny po skončení Berlínské blokády. Až do nedávné doby bylo však známo jen velmi úzkému okruhu vojenských představitelů, co letouny Pembroke během těchto letů prováděly. Letouny Pembroke byly používány pro velmi citlivé výzvědné operace pod krycím názvem “Hallmark”, které provádělo Britské královské letectvo během “Studené války”. Letouny byly vybaveny velmi výkonnými výzvědnými kamerami a během letů snímkovaly Sovětská a Východoněmecká vojenská zařízení a letiště, rozmístěná v prostorech pod přísně kontrolovanými letovými koridory. Získané snímky byly potom vyhodnocovány odborníky, kteří zaznamenávali jakékoliv změny u jednotek Varšavské smlouvy rozmístěných směrem na západ. Změny v bojové pohotovosti, zavedení nové techniky, nebo přesuny jednotek z vojenských základen, to vše bylo předmětem zájmu výzvědné služby. Byly to právě snímky z letounů Pembroke, které daly západním analytikům první důkazy o tom, odkud přišly Sovětské invazní jednotky, která vtrhly v srpnu 1968 do Československa. Prázdné vojenské základny Sovětské armády ve Východním Německu byly velmi zřetelnou stopou. Některé zdroje uvádějí, že letouny Pembroke byly vyřazeny z operační služby u RAF v roce 1988, ale autoru této historie je však známo, že tyto letouny ještě ke konci “Studené války” v roce 1990 létaly do Berlína ze základny RAF ve Wildenrathu. Jeden letoun Pembroke se dnes nalézá v letuschopném stavu v Museu v Duxfordu, kde je používán pro letecké filmování a fotografování. Letouny Pembroke byly také používány letectvem ve Švédsku, Belgii a Německu.

Technické údaje:

Rozpětí 19.66 m

Délka 14.02 m

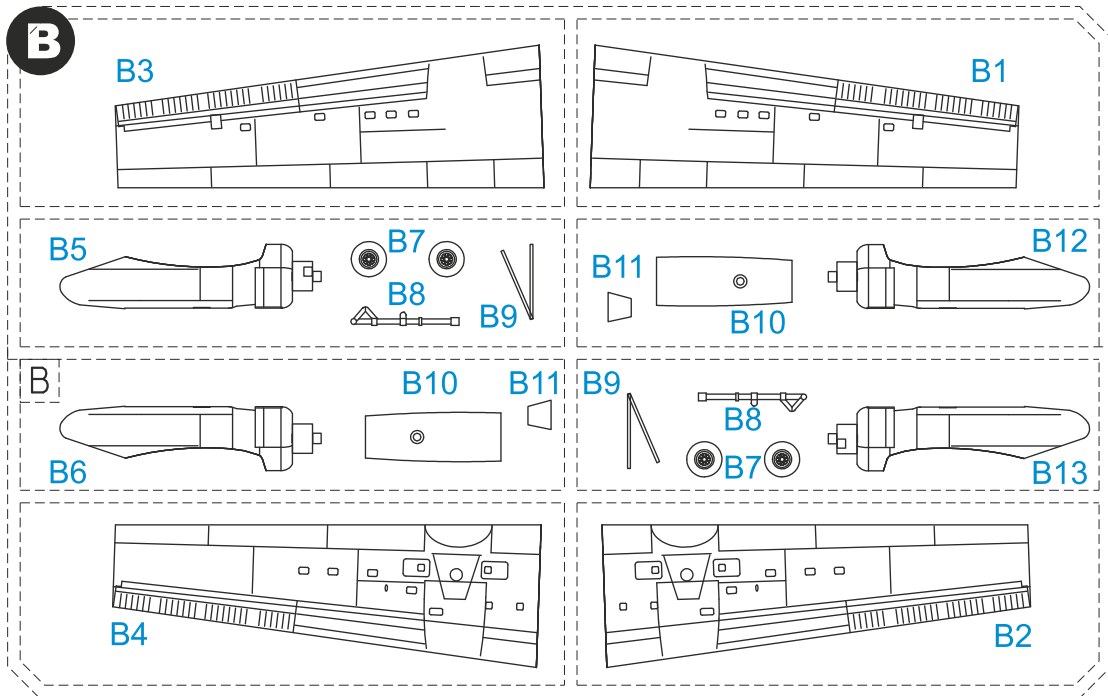
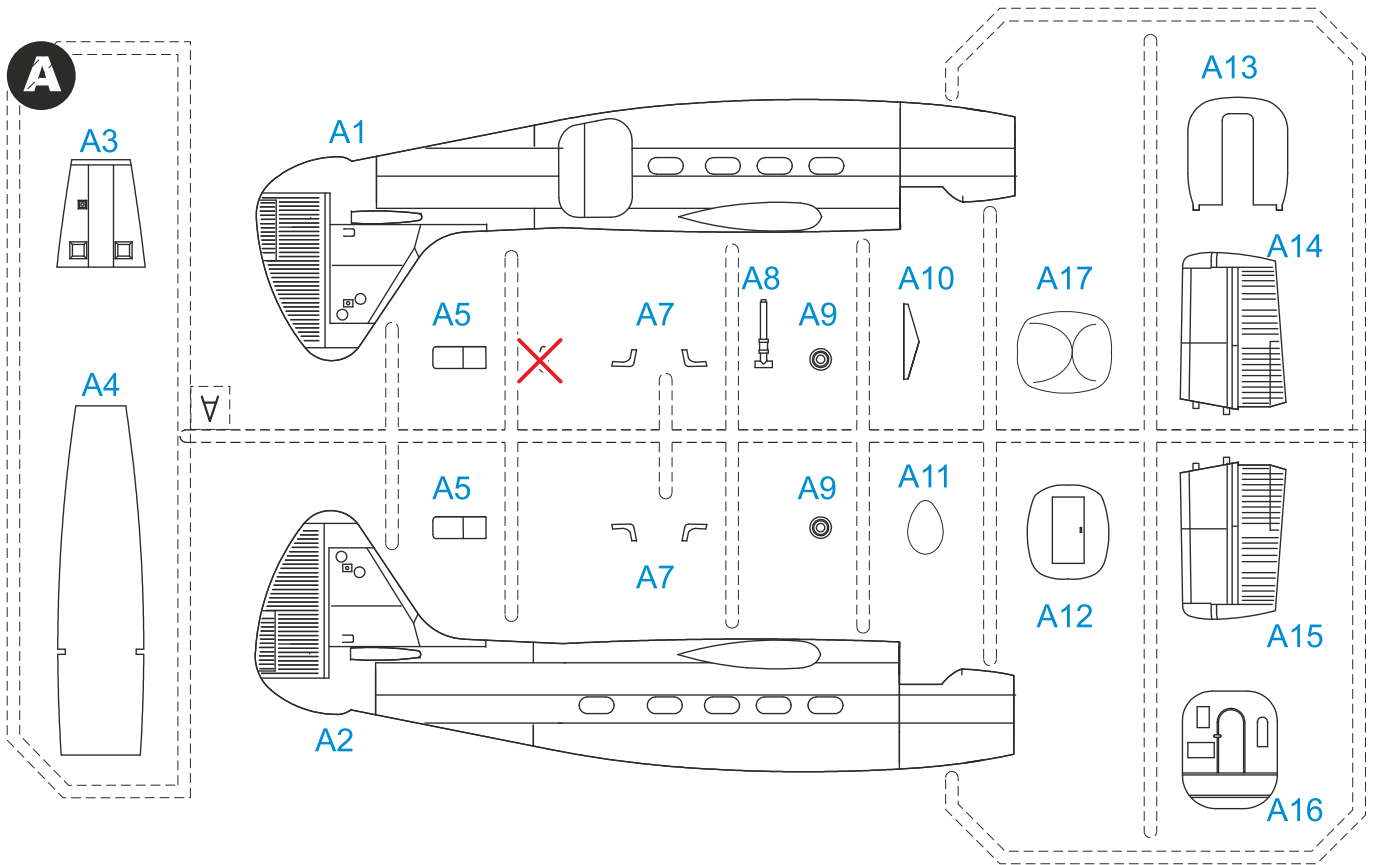
Výška 4.90 m

Max. Rychlost 300 km/hod

Operační dostup 6700 m

Dolet 1850 km

# Parts List



**X = Not used**



MOŽNOST VOLBY  
OPTIONAL  
NACH BELIEBEN  
OPTION



POUŽÍŤ KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO  
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE  
ZYANOAKRYLÁTKLEBER  
ADHÉSIF CYANOACRYLAT

## SYMBOLS



OHNOUT  
BEND  
BIEGEN  
COURBER



ZHOTOVIT NOVÉ  
SCRATCH BUILD  
FERTIGSTELLEN  
ACHEVER



ŘEZAT/VRTAT  
CUT OFF/DRILL  
ENTFERNEN  
DETACHER

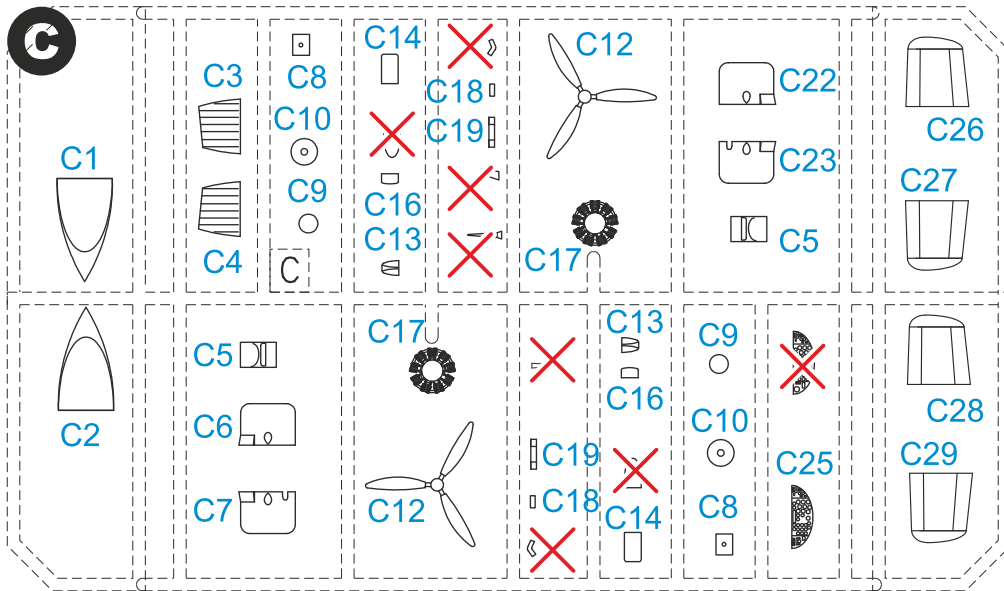
GSI  colours code

NATRÍT  
COLOUR  
FARBEN  
PEINDRE

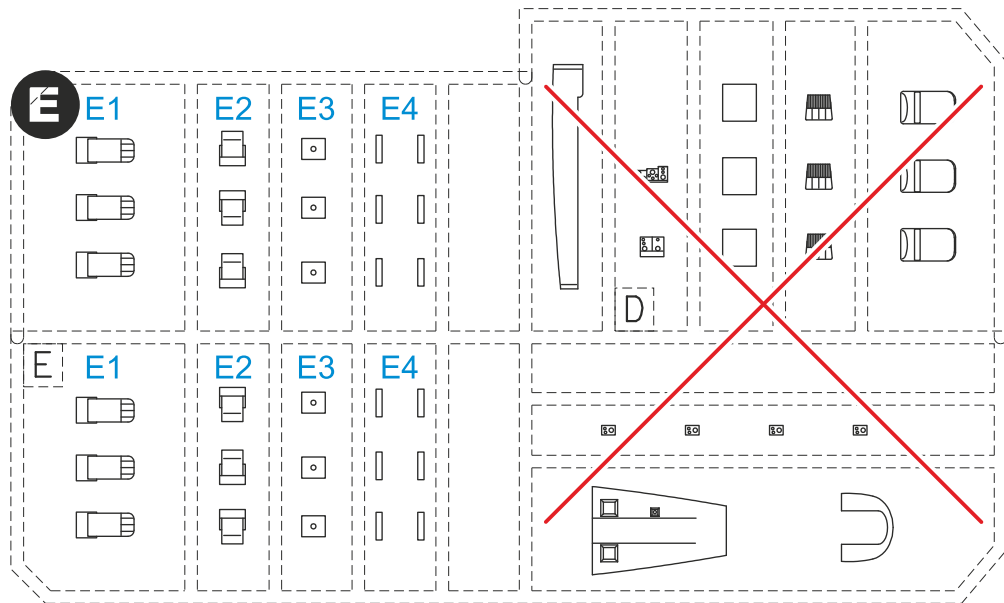
2

SH72524 Pembroke C.1

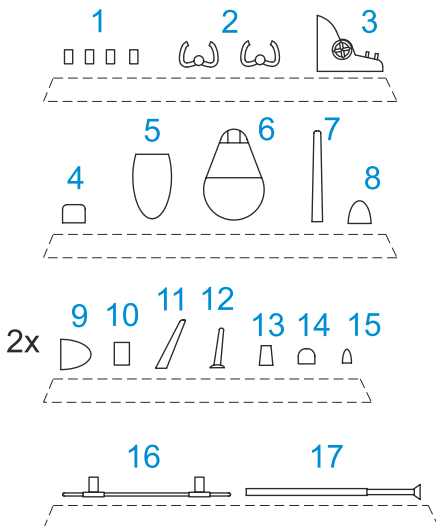
# Parts List



X = Not used



## PUR Parts

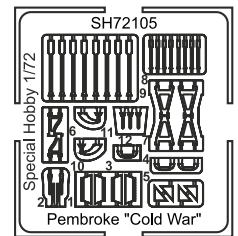
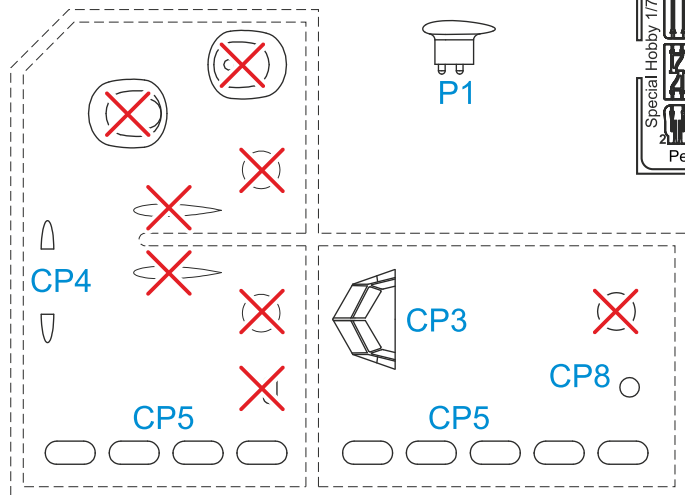


## CP Clear Parts

## 3D Print Parts



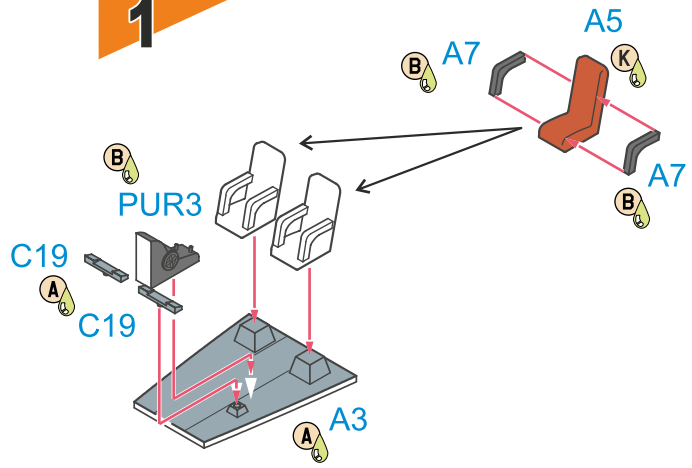
## PE Parts



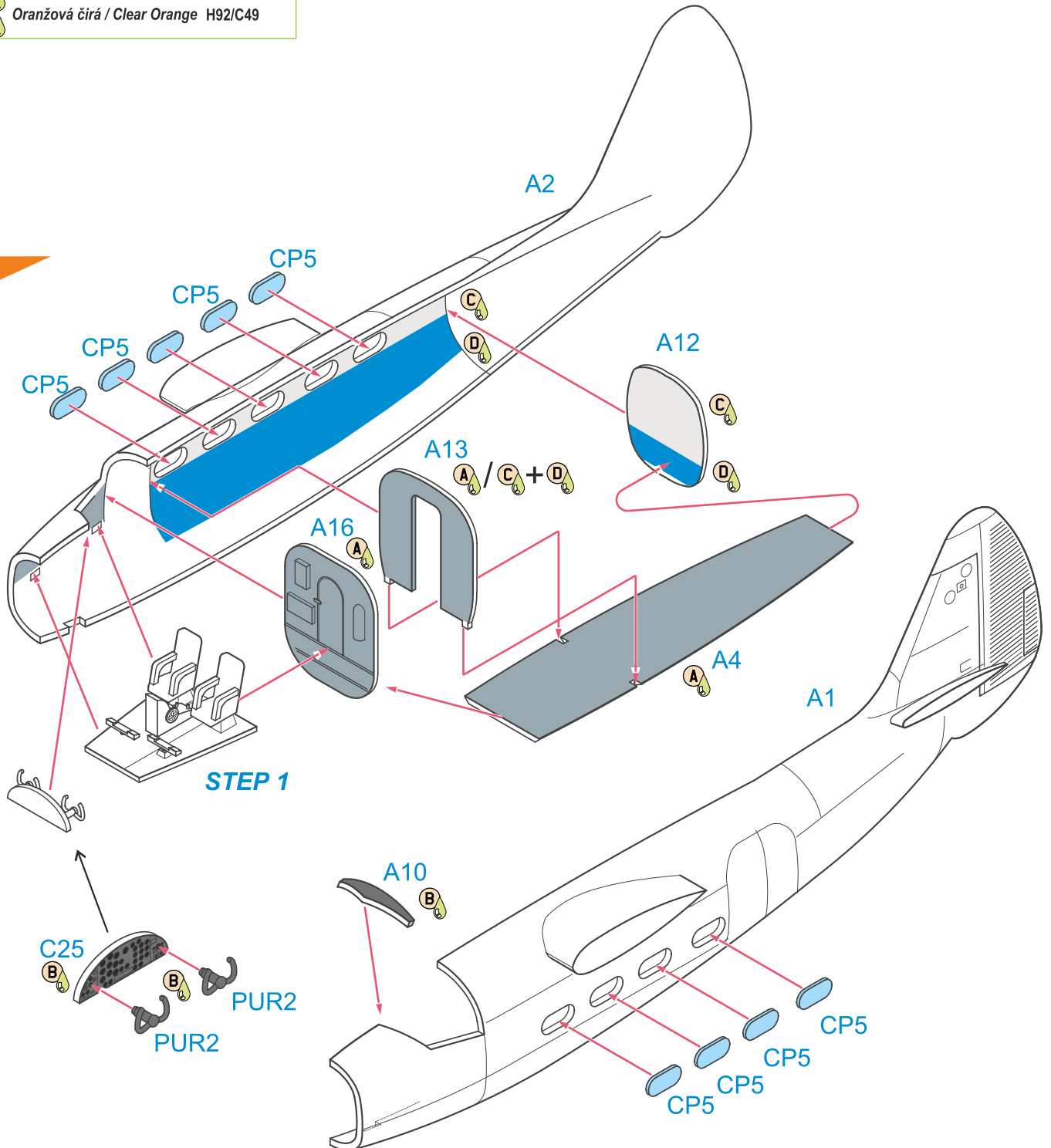
**Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.**

<b>A</b>	Sv. šedá / Lt.Gray	H21/C69
<b>B</b>	Černá / Black	H12/C33
<b>C</b>	Bílá / White	H1/C1
<b>D</b>	Modrá / Blue	H323/C323
<b>E</b>	Červená čirá / Clear Red	H90/C47
<b>F</b>	Zelená čirá / Clear Green	H94/C138
<b>G</b>	Barva pneu / Tire Black	H77/C137
<b>H</b>	Hliníková / Aluminium	H8/C8
<b>I</b>	Červená / Red	H3/C3
<b>L</b>	Opálený kov / Burnt Iron	H76/C61
<b>K</b>	Černá kůže / Black Leather	H416/C116
<b>L</b>	Kovově šedá / Steel Grey	H28/C28
<b>M</b>	Oranžová čirá / Clear Orange	H92/C49

**1**

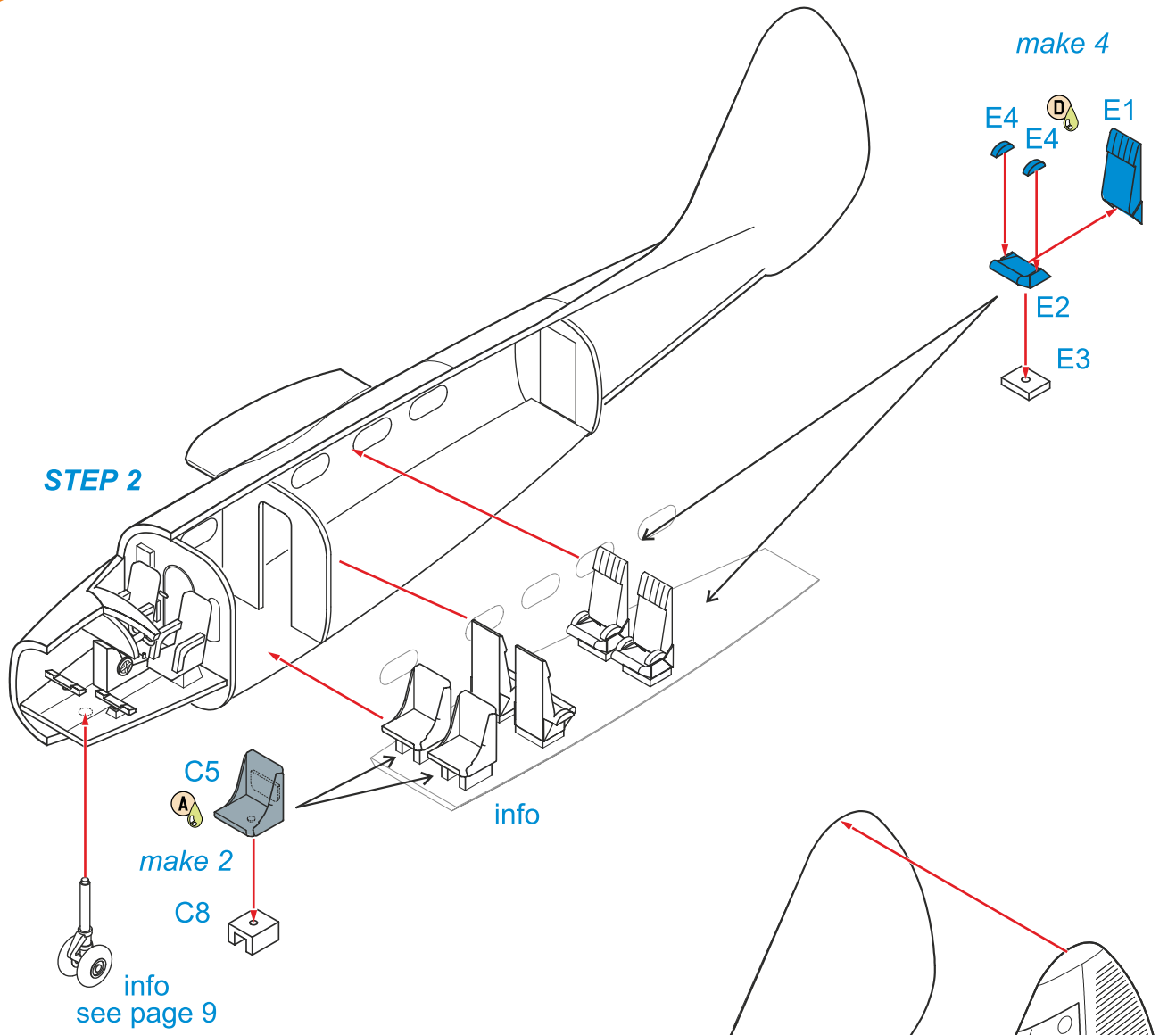


**2**

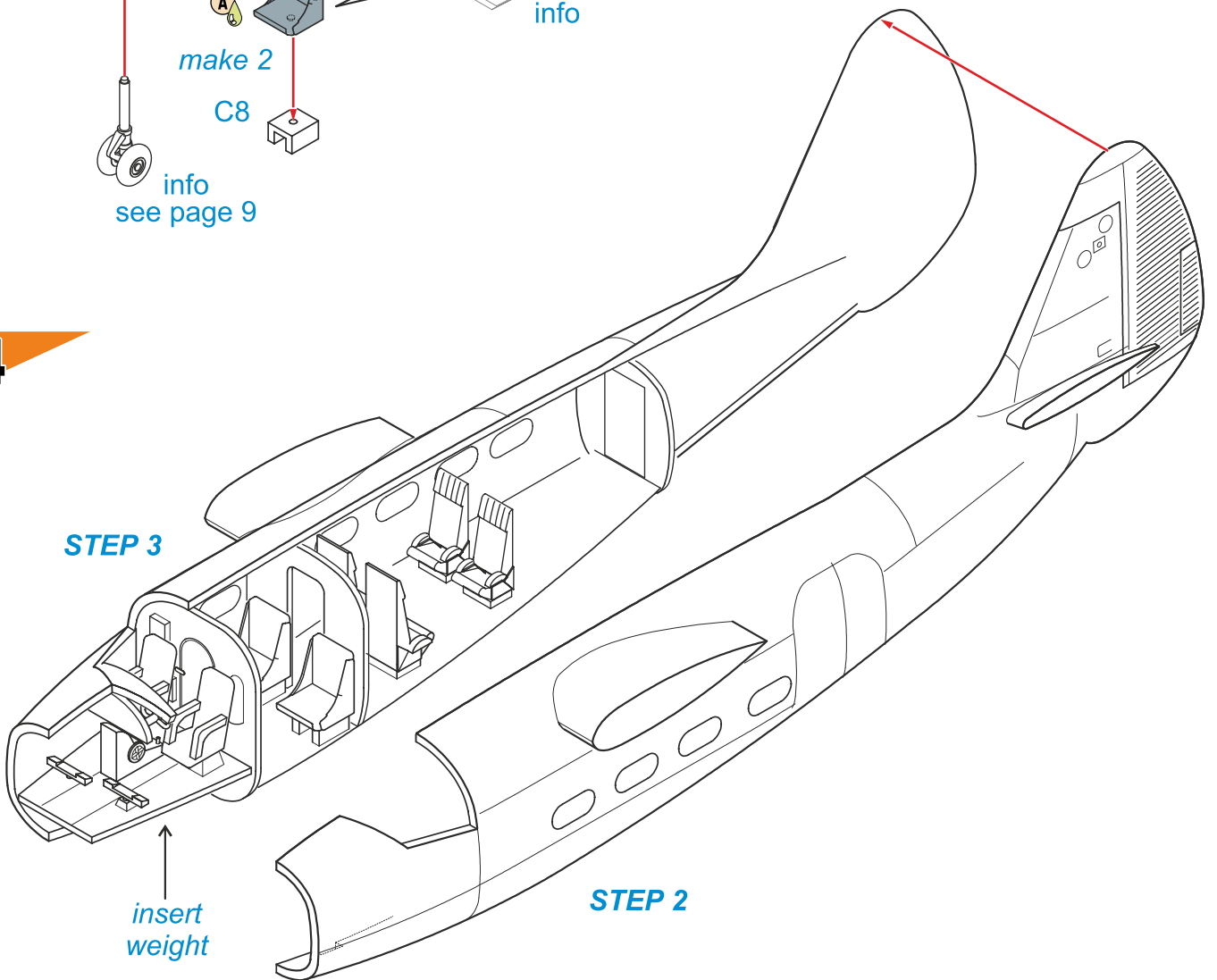


**4**

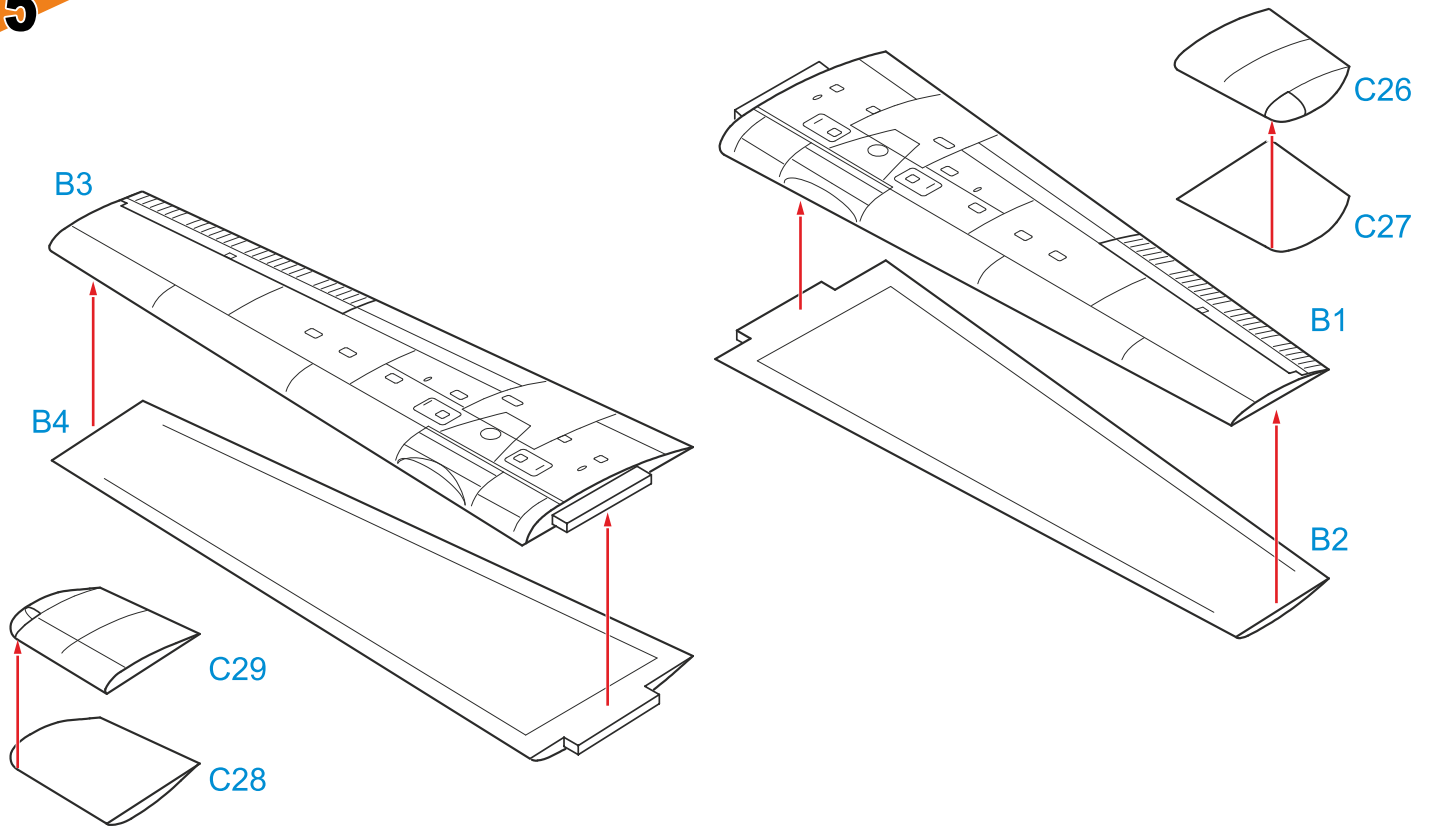
3



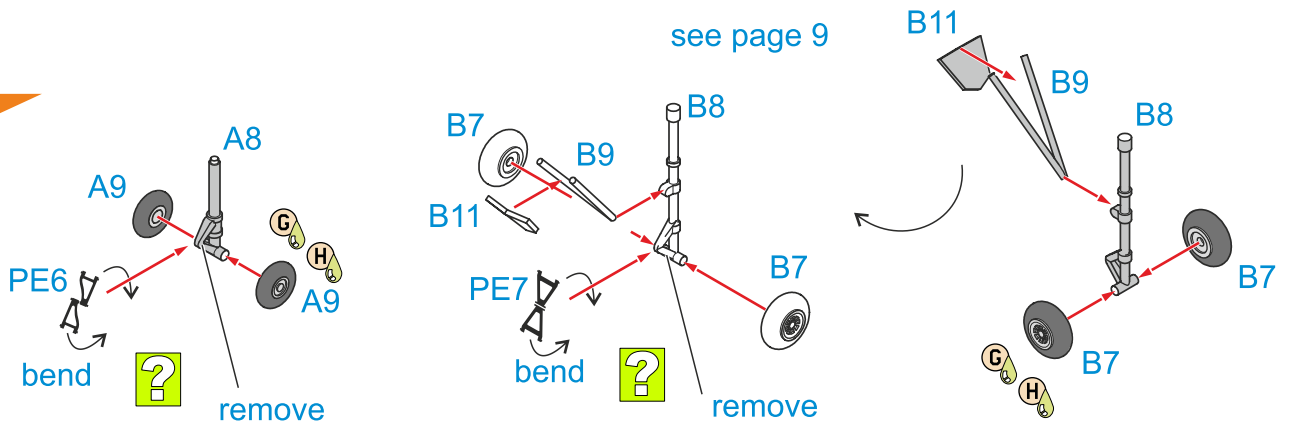
4



# 5

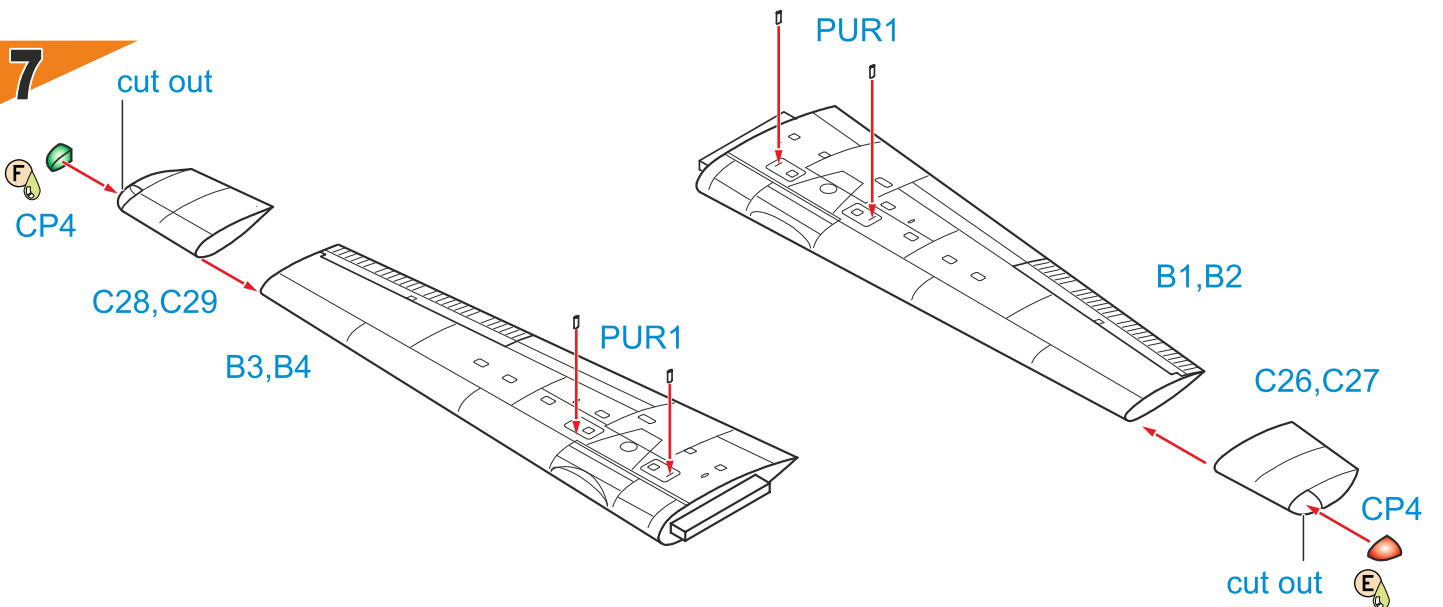


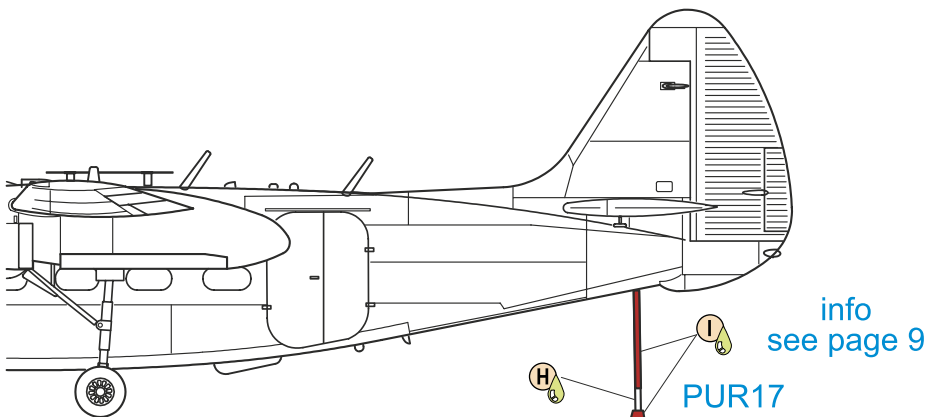
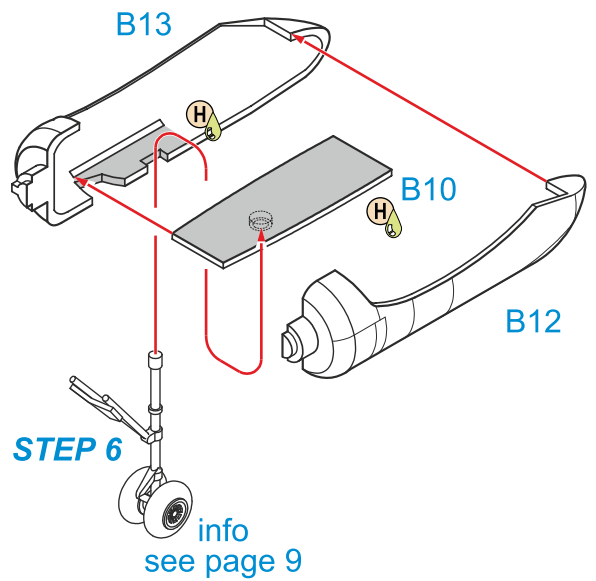
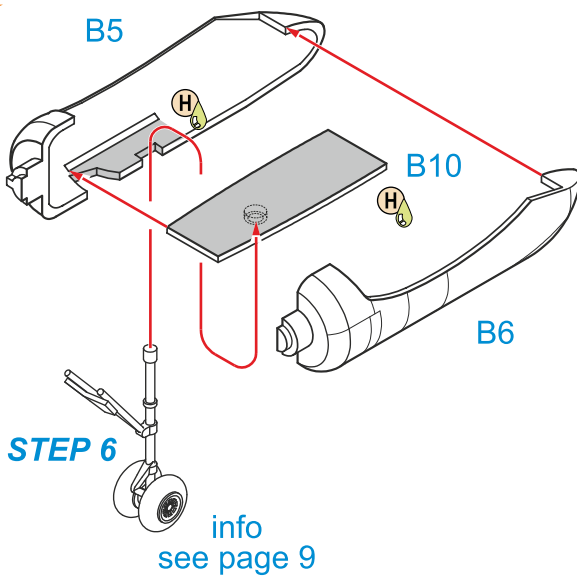
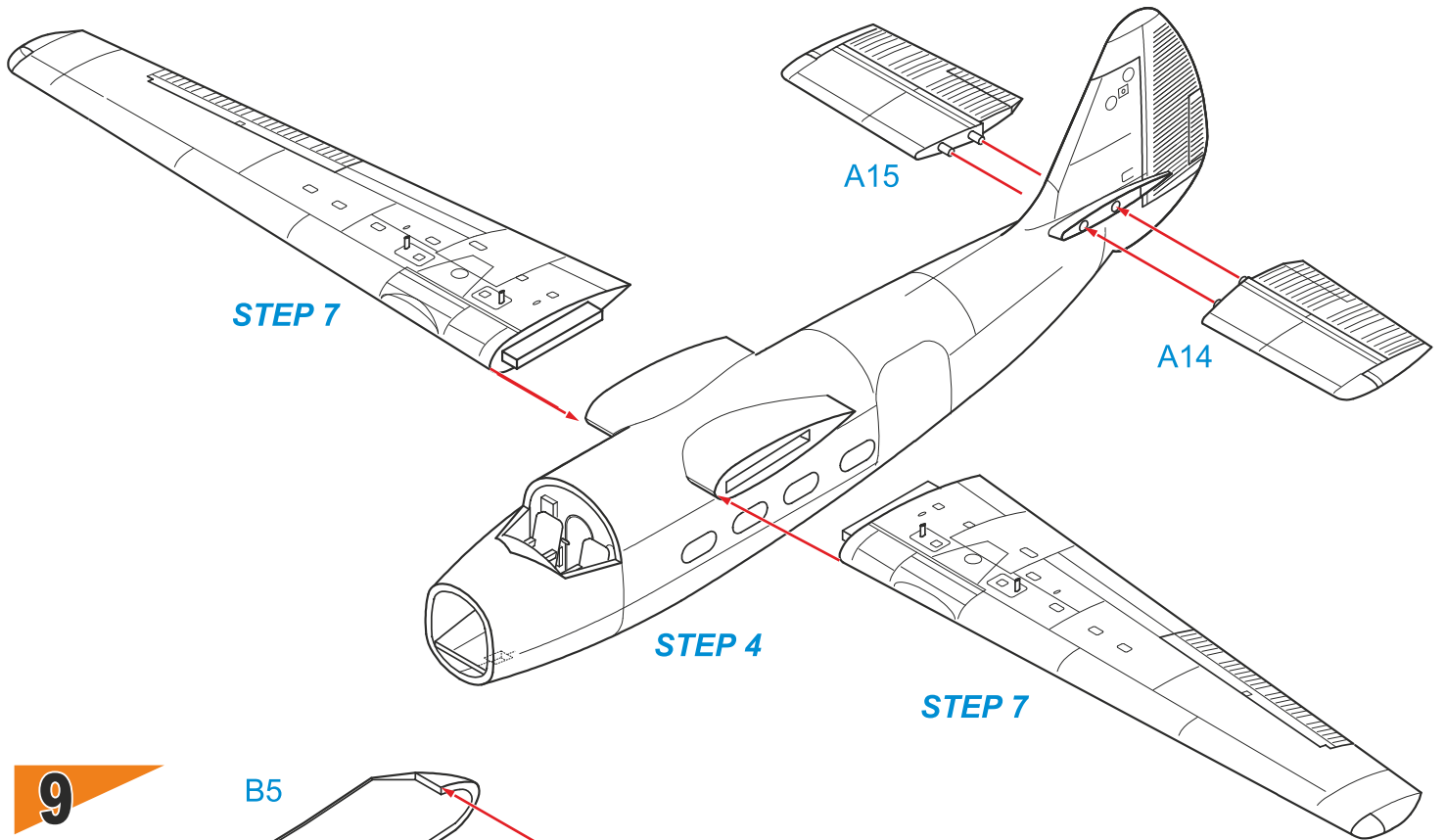
# 6



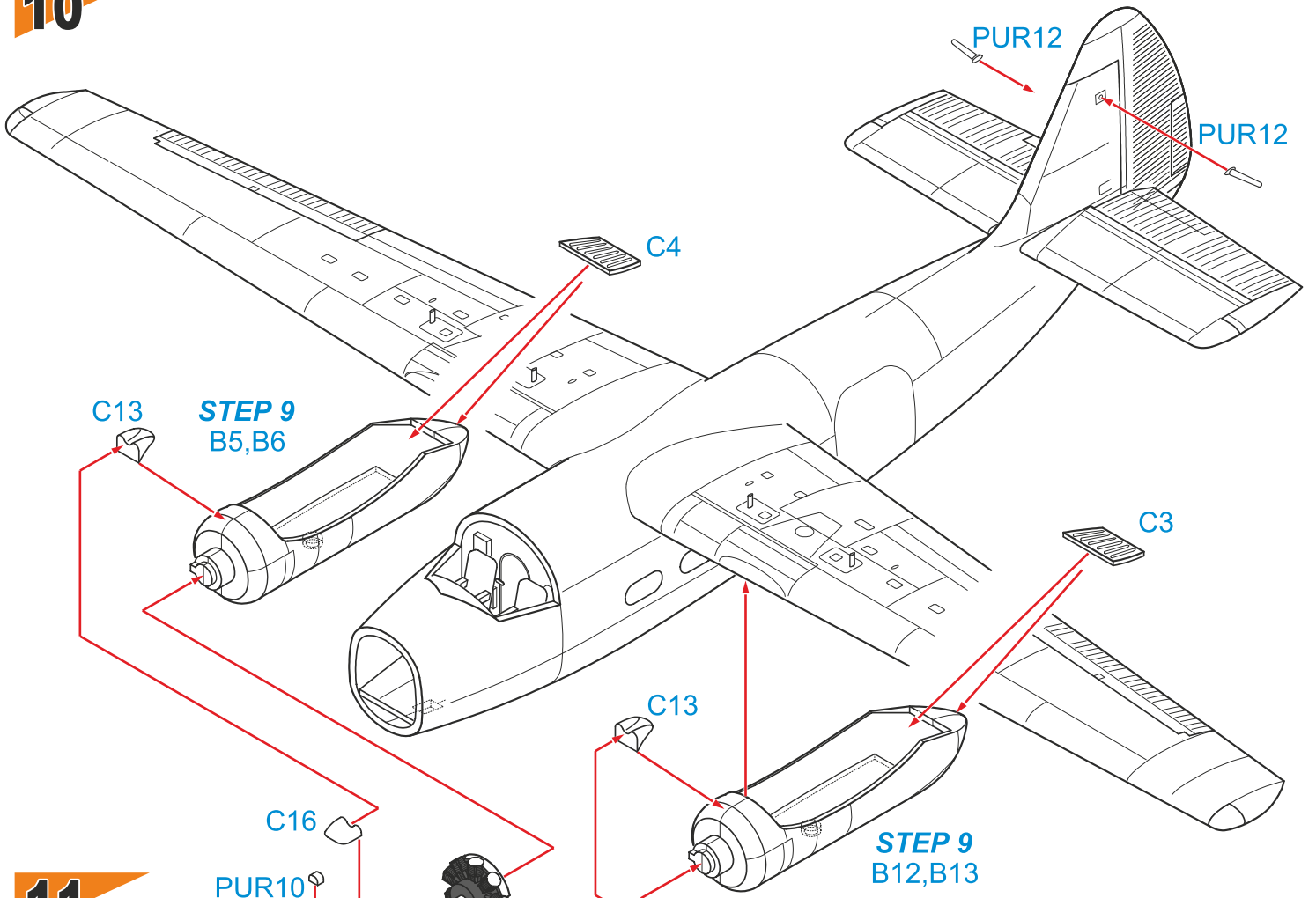
Note - undercarriage legs:  
 Scheme A = Grey H332/C332  
 Scheme B,C,D = Aluminium H8/C8

# 7

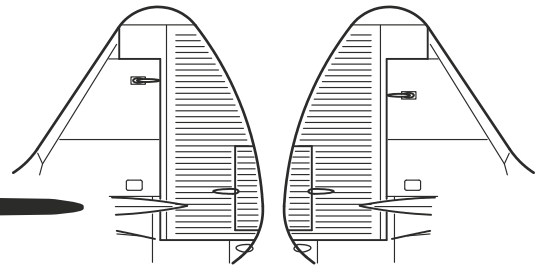
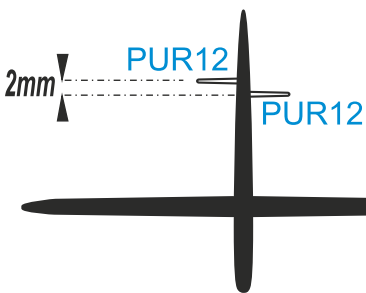
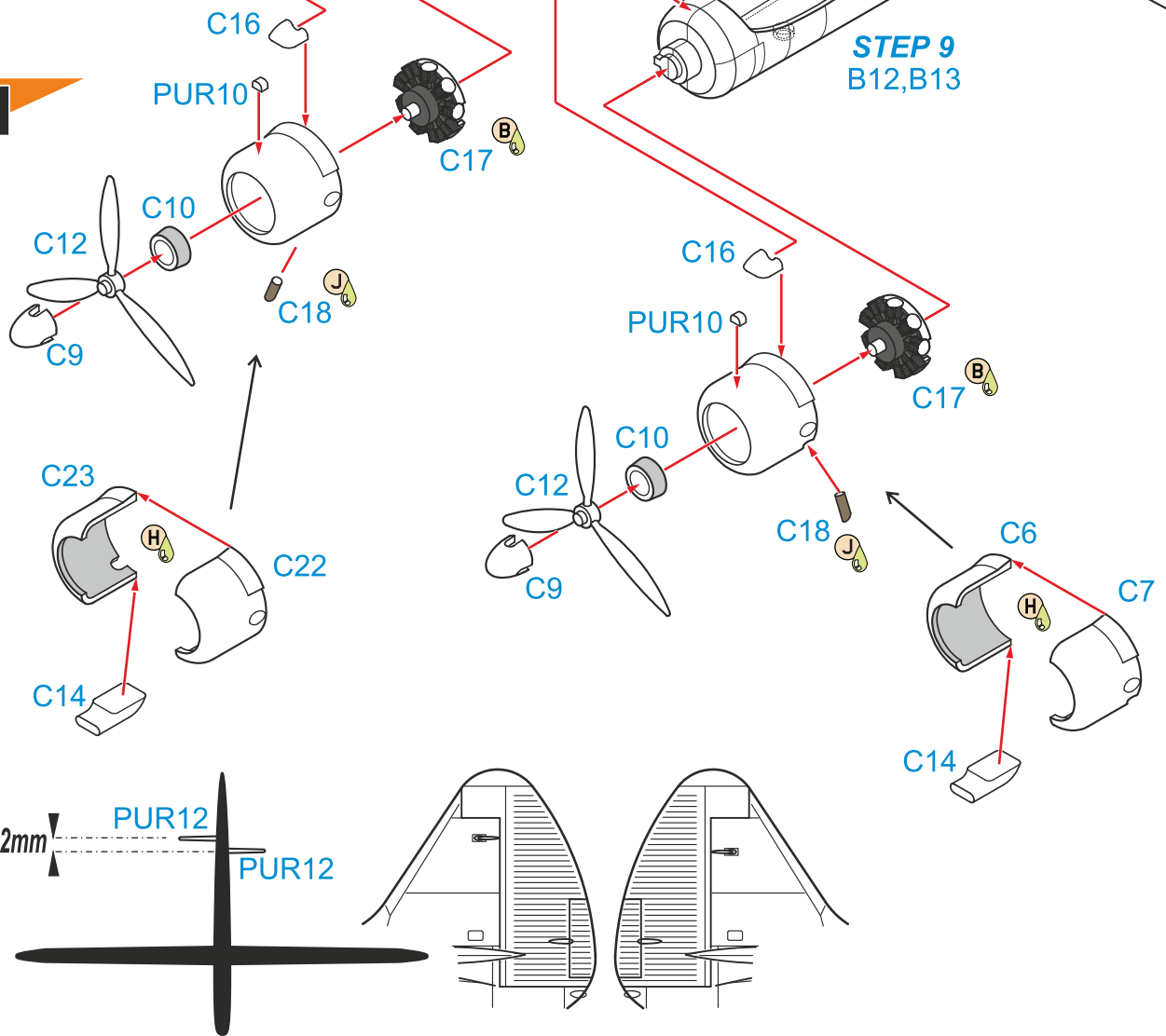


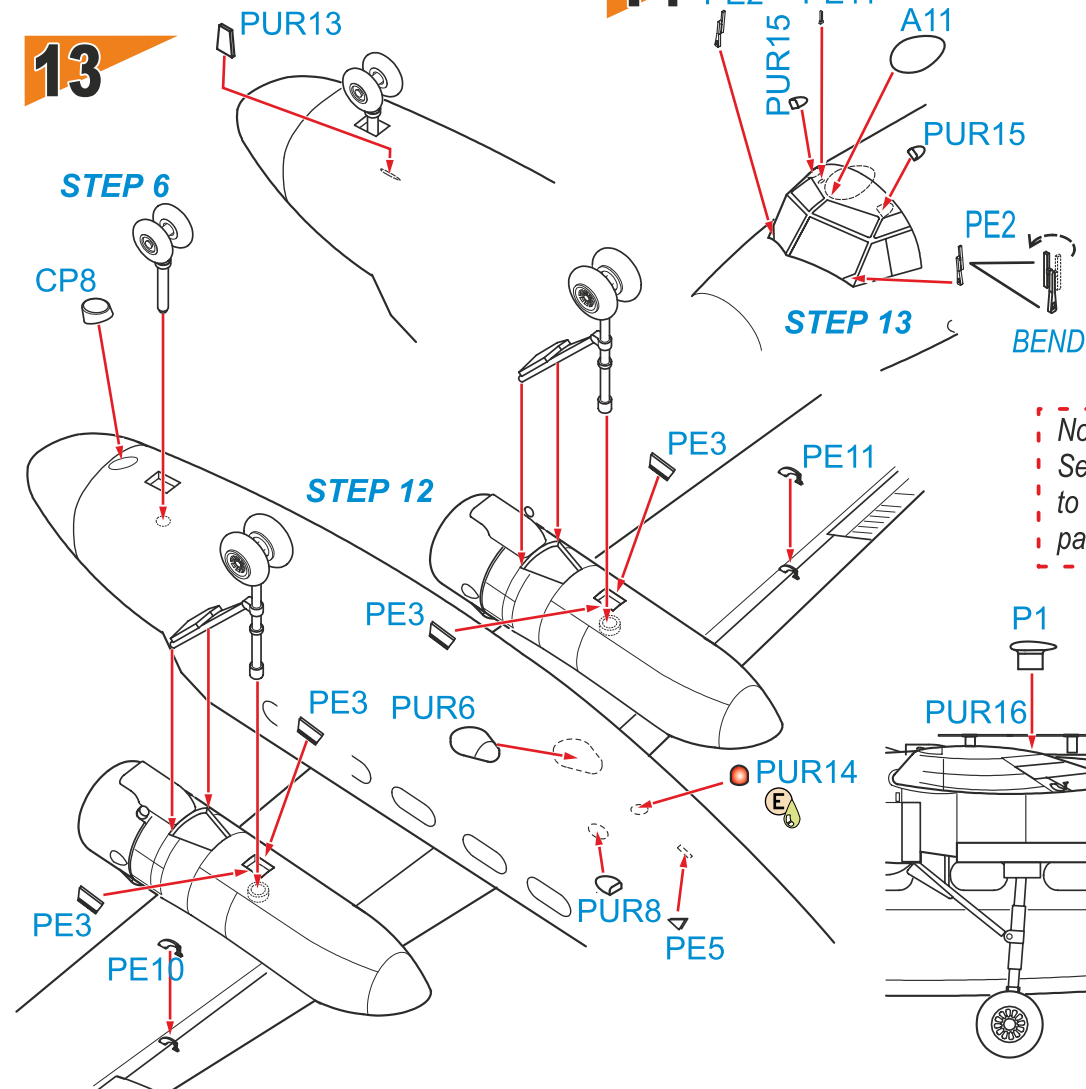
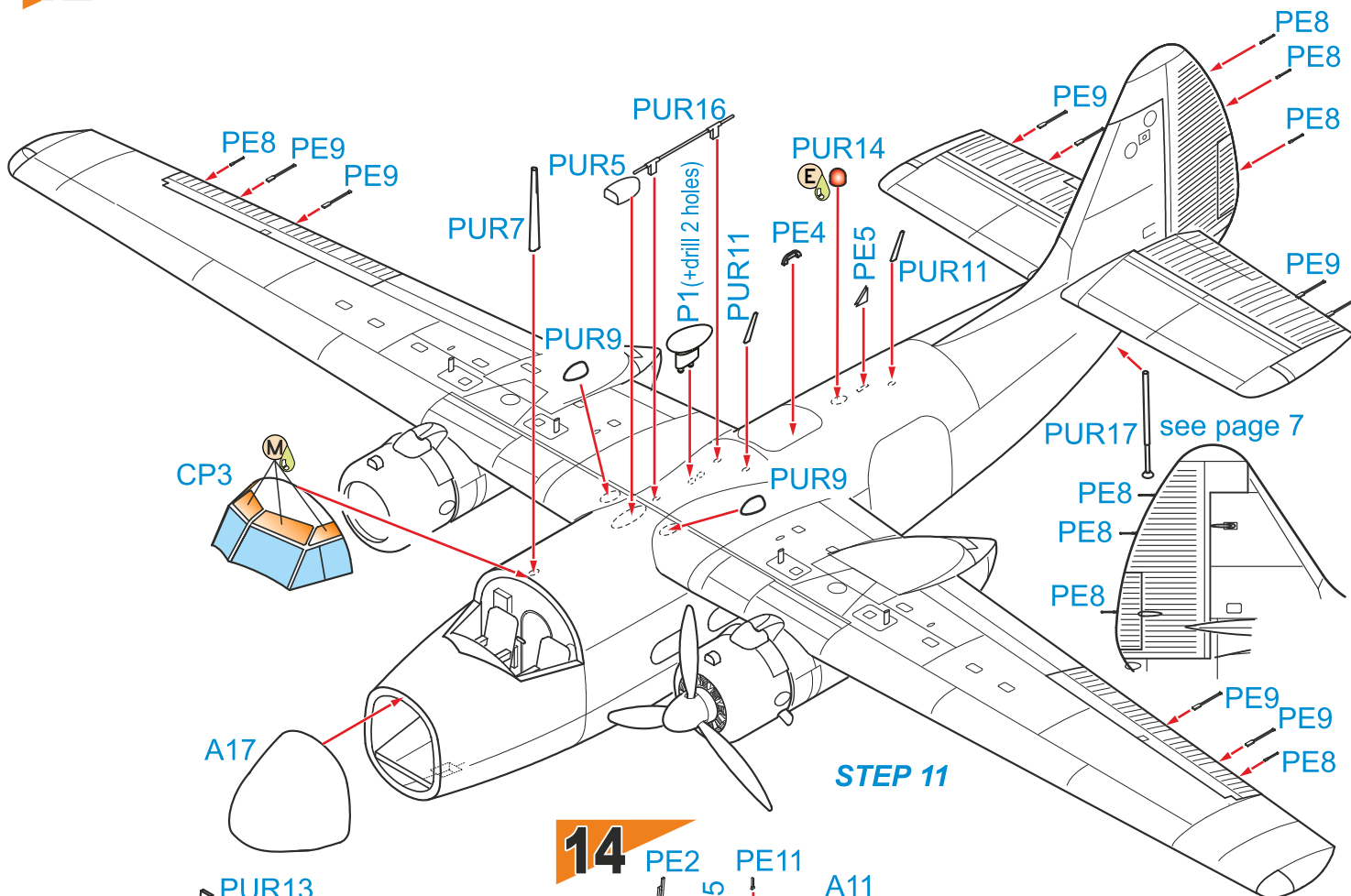


# 10

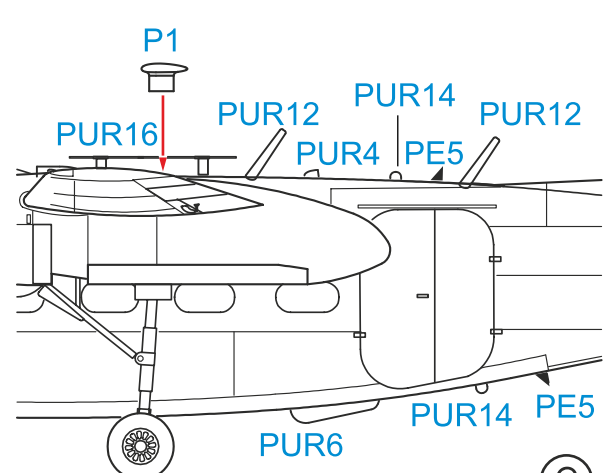


# 11





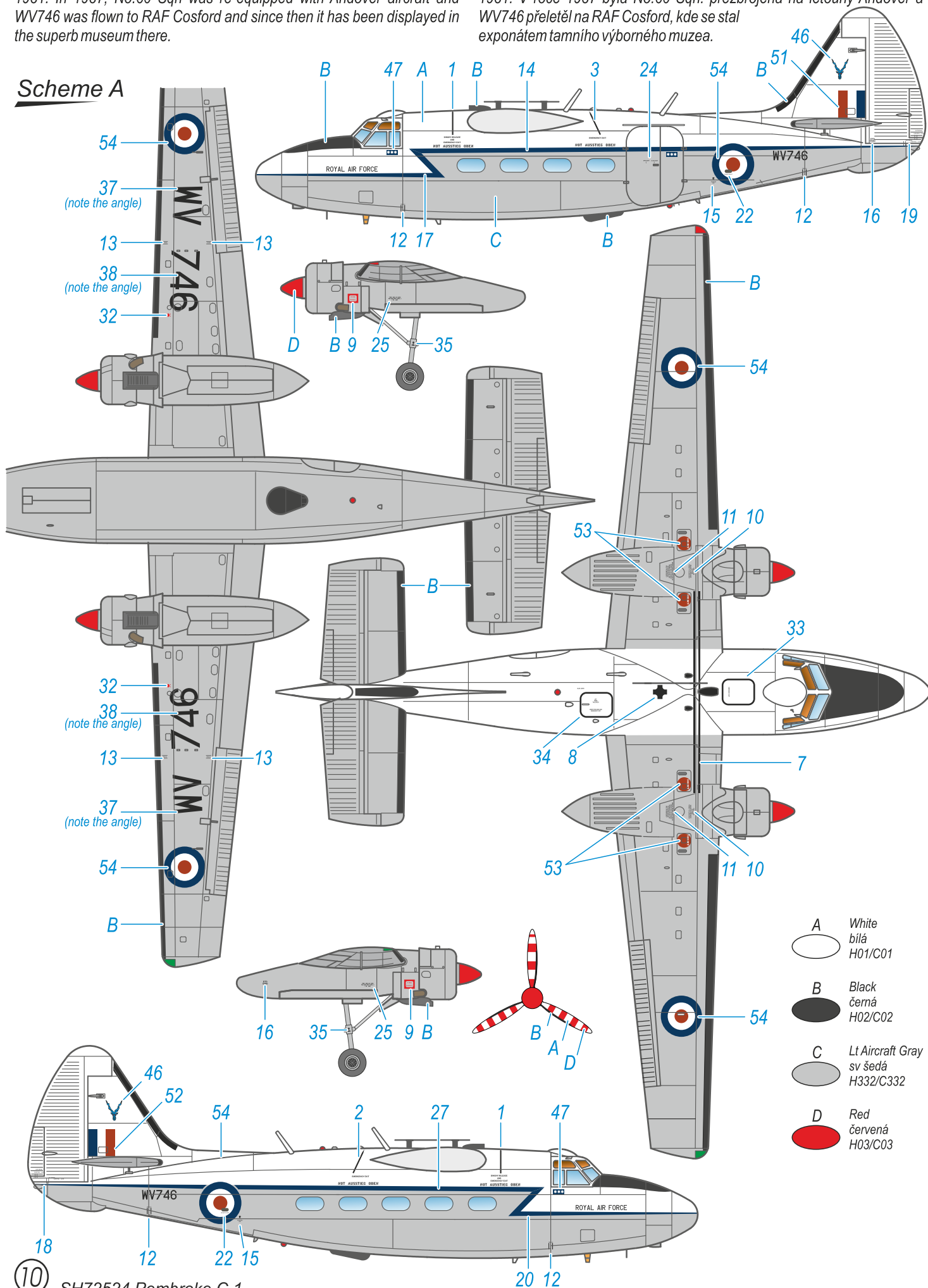
*Note!*  
See colour schemes  
to chose the required antennae  
parts to use on your model.



Pembroke C.1, WV746, No.60 Sqn, RAF Wildenrath, West Germany, 1981. In 1987, No.60 Sqn was re-equipped with Andover aircraft and WV746 was flown to RAF Cosford and since then it has been displayed in the superb museum there.

Pembroke C.1, WV746, No.60 Sqn., RAF Wildenrath, Západní Německo, 1981. V roce 1987 byla No.60 Sqn. přezbrojena na letouny Andover a WV746 přeletěl na RAF Cosford, kde se stal exponátem tamního výborného muzea.

### Scheme A

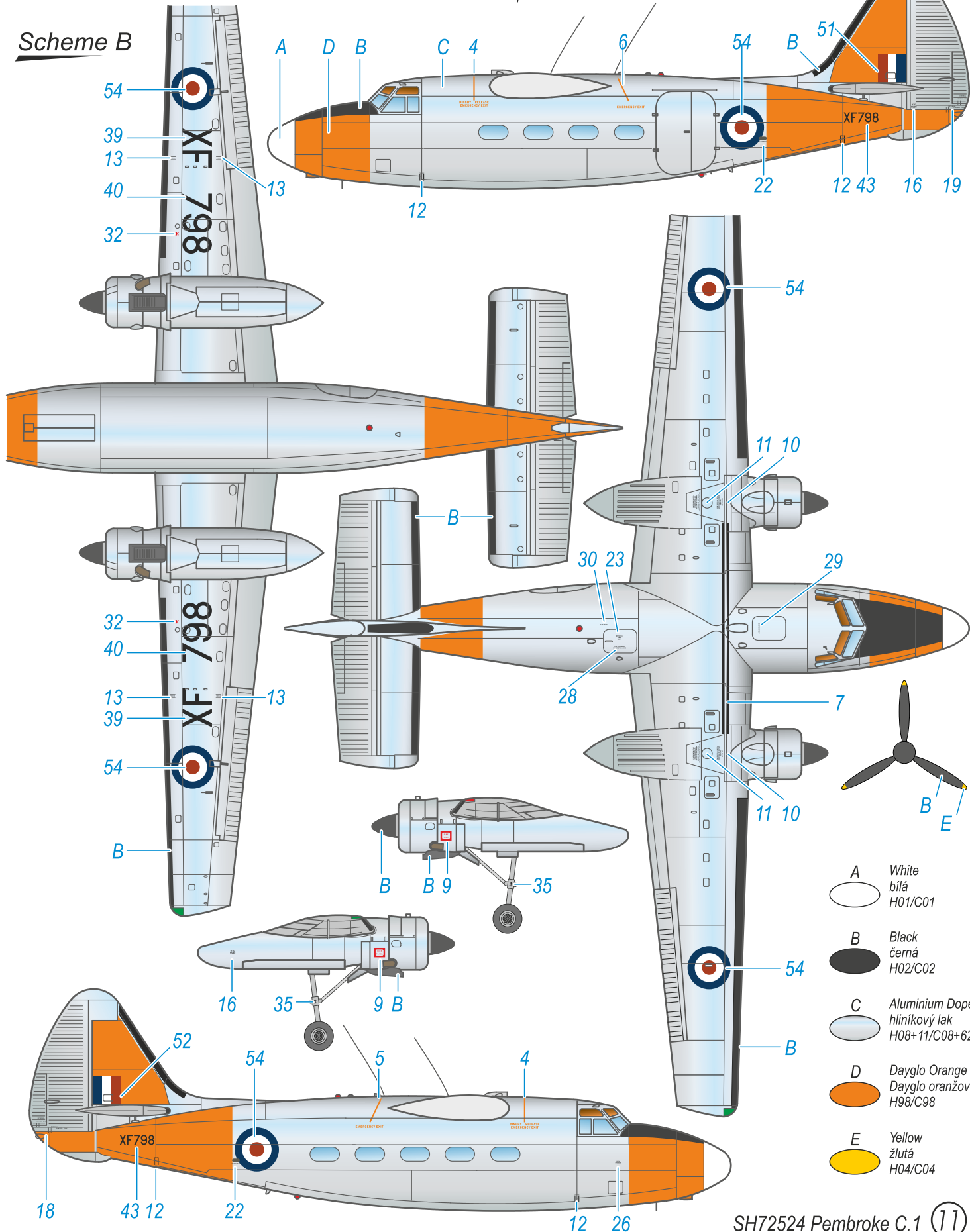


- A White  
bílá  
H01/C01
- B Black  
černá  
H02/C02
- C Lt Aircraft Gray  
sv šedá  
H332/C332
- D Red  
červená  
H03/C03

Pembroke C(PR).1, XF798, No 19 Group Coastal Command Communication Flight, RAF St. Mawgan, 1963. The commander of this flight, F/Lt. Ferdinand Kepka, flew it as a pilot, and the successive commanders of No. 19 Group CC A/V/M L.W.C. Bower and A/V/M S.W.R. Hughes used it as passengers. F. Kepka was an excellent Czechoslovak pilot, who fled the occupied homeland in 1939. During World War II he flew combat missions in Wellingtons and Mosquitos. He also flew Mosquitos in liberated Czechoslovakia, from which he and his English wife had to flee after the communist coup. He rejoined the RAF, where he served as a pilot until 1963 and in ground service until his retirement in 1969.

Pembroke C(PR).1, XF798, No 19 Group Coastal Command Communication Flight, RAF St. Mawgan, 1963. Jako pilot s ním létal velitel tohoto flightu F/Lt. Ferdinand Kepka, jako pasažéři jej používali po sobě jdoucí velitelé No. 19 Group CC A/V/M L.W.C. Bower a A/V/M S.W.R. Hughes. F. Kepka byl excelentní československý pilot, v roce 1939 uprchl z okupované vlasti. Za druhé světové války bojově létal na Wellingtonech a Mosquitech. Na Mosquitech létal i v osvobozeném Československu, ze kterého musel i s anglickou manželkou uprchnout po komunistickém puči. Vstoupil znovu do RAF, kde sloužil jako pilot až do roku 1963 a v pozemním zařazení až do odchodu do důchodu v roce 1969.

**Scheme B**

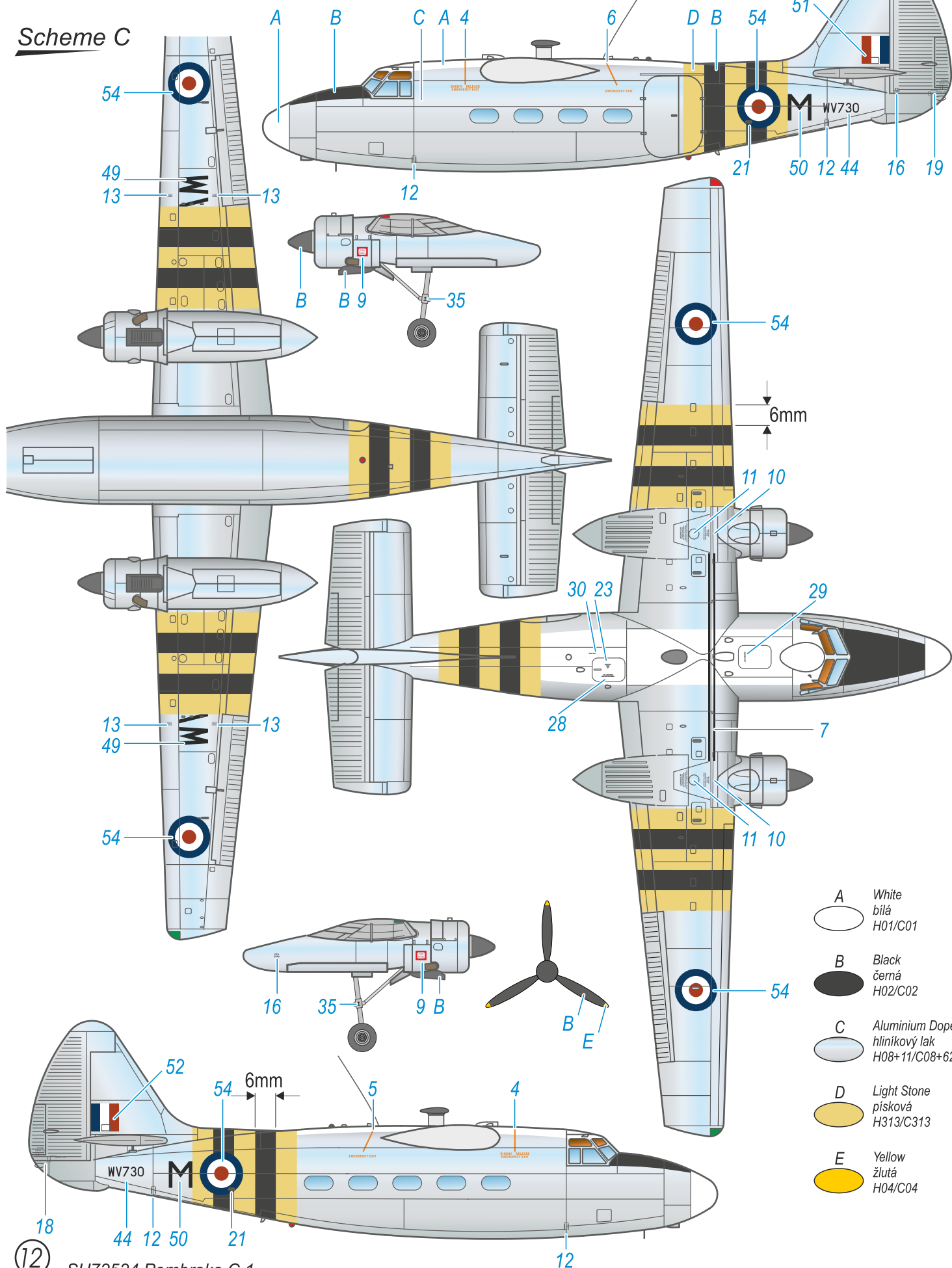


- A White  
bílá  
H01/C01
- B Black  
černá  
H02/C02
- C Aluminium Dope  
hliníkový lak  
H08+11/C08+62
- D Dayglo Orange  
Dayglo oranžová  
H98/C98
- E Yellow  
žlutá  
H04/C04

Pembroke C.1, WV730, Air Headquarters Levant Communication Flight, RAF Nicosia, Cyprus, 1956. The aircraft took part in Operation Musketeer, the attack on the Suez Canal. Therefore, it was given the identification marking of black and sand stripes (Light Stone)

Pembroke C.1, WV730, Air Headquarters Levant Communication Flight, RAF Nicosia, Kypr, 1956. letoun se zapojil do operace Musketeer, útoku na Suezský průplav. Proto dostal identifikační označení pruhy černé a pískové barvy (Light Stone).

**Scheme C**

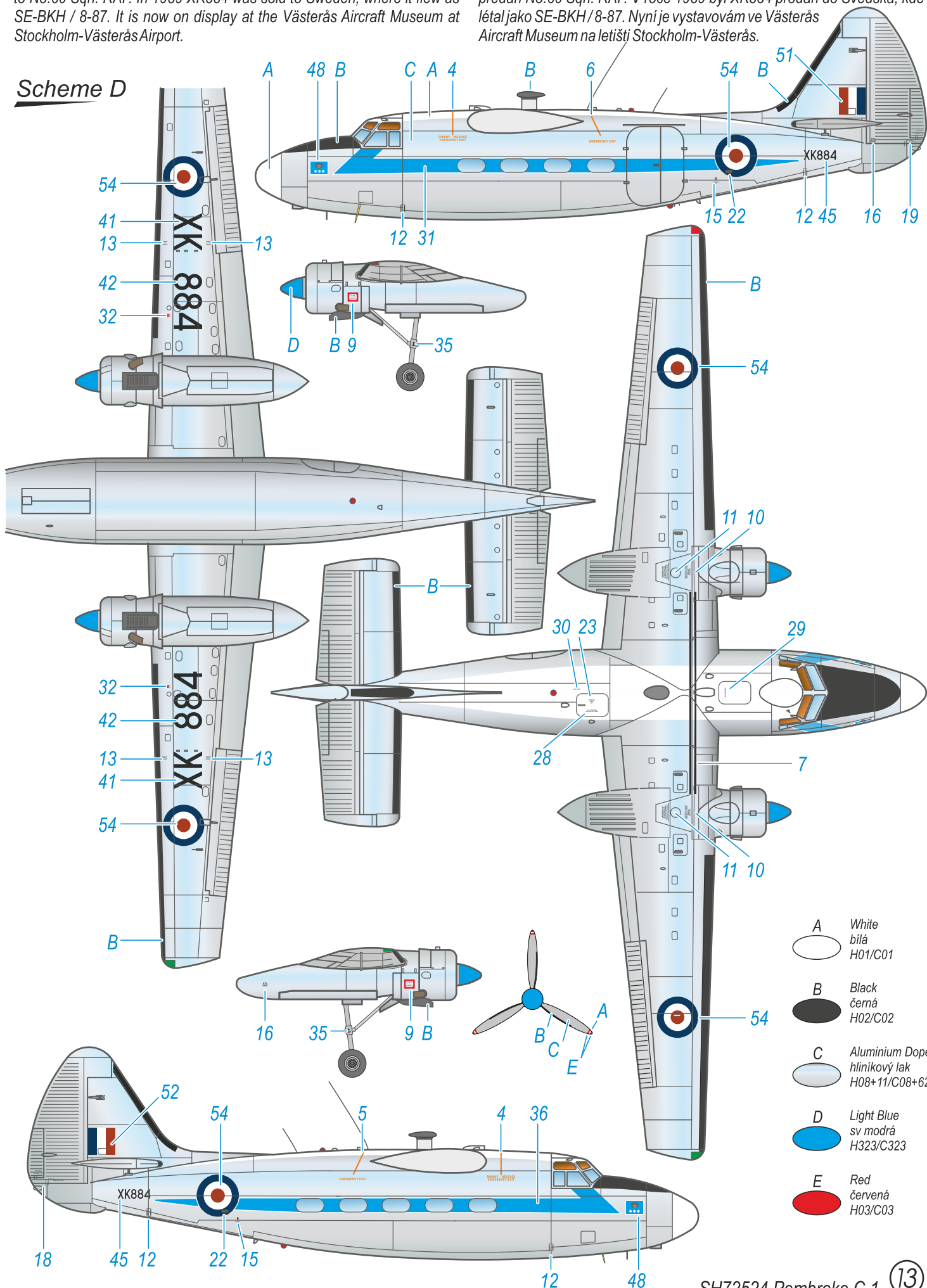


- A** White  
bílá  
H01/C01
- B** Black  
černá  
H02/C02
- C** Aluminium Dope  
hliníkový lak  
H08+11/C08+62
- D** Light Stone  
písková  
H313/C313
- E** Yellow  
žlutá  
H04/C04

Pembroke C.1, XK884, No.207 Sqn., RAF Northolt, 1972. Later transferred to No.60 Sqn. RAF. In 1989 XK884 was sold to Sweden, where it flew as SE-BKH / 8-87. It is now on display at the Västerås Aircraft Museum at Stockholm-Västerås Airport.

Pembroke C.1, XK884, No.207 Sqn., RAF Northolt, 1972. Později byl předán No.60 Sqn. RAF. V roce 1989 byl XK884 prodán do Švédska, kde létal jako SE-BKH / 8-87. Nyní je vystavován ve Västerås Aircraft Museum na letišti Stockholm-Västerås.

**Scheme D**



- A** White  
bílá  
H01/C01
- B** Black  
černá  
H02/C02
- C** Aluminium Dope  
hliníkový lak  
H08+11/C08+62
- D** Light Blue  
sv modrá  
H323/C323
- E** Red  
červená  
H03/C03

**SH72364**  
**1/72**



M72027 **Special MASK**  
A.W. Meteor NF Mk.14 MASK

## **A.W. Meteor NF Mk.14 'The Last of Night Fighters'**

**SH72453**  
**1/72**



M72033 DH.100 Vampire **Special MASK**  
Mk.3/5/9 and export variants MASK

## **DH.100 Vampire Mk.3** **'European and American Operators' 1/72**

**SH72322**  
**1/72**



M72004 **Special MASK**  
Folland Gnat/Ajeet MASK

## **Folland Gnat F Mk.I British Single Seaters**



**Special  
HOBBY**  
SH72489  
1/72



**CASA C-212-300/400 'Long Nosed Casas'**

**Special  
HOBBY**  
SH72476  
1/72



**Mirage IIIc 'Armée de l'Air'**

**Special  
HOBBY**  
SH72490  
1/72



**Fouga CM.170 Magister 'Aerobatic Teams'**

SH72523  
1/72



**SMB-2 Super Mystere**  
**'The First French Supersonic'**

SH72437  
1/72



**A.W. Meteor NF Mk.11 'RAF Squadrons'**

SH72427  
1/72



**AH-1G**  
**Cobra**  
**'Early Tails'**