

RODEN

ЗБІРНА МОДЕЛЬ / MODEL KIT / MODELBAUSATZ

Sopwith F.1 Camel

В повітряних битвах Першої Світової війни приймали участь сотні тисяч літанів найрізноманітніших конструкцій, але лише два з них залишилися найвідомішими: французький «Бістєн» та другий найкращий німецький винищувач Fokker D.VII, а другий найвідоміший та найуспішніший винищувач союзників Sopwith F.1 Camel. Кожен з них це лід час війни став справжньою легендою з ряду героїчних і легендарних конструкцій не лише не злетів, а навпаки, припомігався.

В середині 1914 року основним винищувачем Королівського повітряного корпусу був авіамобі Sopwith Pup. Літак мав досить велику швидкість і витривалість, але був дуже негнучким і мав недостатню озброєння, що складалося лише з одного кулемету Vickers, у той час як нові німецькі винищувачі вже були в основному дооснащені. Фірма Royal Aircraft Factory (RAF) вперше ввели в експлуатацію винищувача з двома кулеметами, який увійшов першим під абревіатуру S.E.5a, який невдовзі став стане однією легендою британської авіації, а компанія Thomas Sopwith зореводила увагу на докорінних змінах у конструкції Sopwith Pup.

22 грудня 1918 року новий літак був вперше показаний. Хоча він багату у тому нагадував Sopwith Pup, це була абсолютно нова машина. Два синхронізовані кулемети Vickers, 110-силіньний двигун Clerget 9Z, верхнє крило, що мало яку установлений між центропланом та консолями, а також характерний «горб» на фюзеляжі між капотом двигуна та кабіною пілота - все це створювало той неоновитий облік трюму незграбного та на перший погляд дуже «просто» винищувача, який був дуже швидким і витривалим. Крім того, у ньому вмістилося багато. Саме Схожості на верблюдом була, звичайно, досить умовною, але емоційний «горб» на фоні яких інших більш чи менш алегричних винищувачів того періоду, просто не дозволяє порівняти це з іншими літаками.

Перші дев'ять нових літаків в березні 1918 року відправили до Франції, де вони мали пройти військову апробацію, але одразу ж в умовах бойової експлуатації виявилися низка недоліки, які утруднювали експлуатацію цих дев'яти типів. В липні 1917 року 70-й дивізіон Королівського повітряного корпусу здав свої безнадійно застарілі 1102 Strutter та першим отримав нові Camel. До кінця літа це дев'ять пілотів переобзброїли на нові Camel, а до кінця осені ці шість команд отримали повне розпізнання серед літаків, потреба у яких зростає майже щодня на порядок, і до будівництва окремих заводів Сопвіч запланувати це дев'ять фірм-субконтракторів.

Перші п'ять пілотів, які відмовили відгукнутися про Camel. Він був дуже суворим у літотванні і «як вибачає помилку» пілотів, тому нездовільні пілоти-новачки нерідко були винуватими серйозних інцидентів у повітрі. Але будучи маневреністю та швидкістю вадими різних повітряного бою в будь-якому супротивником переверзували на свій вигоди негатив. Більш як 5000 збудованих до кінця війни літаків та 1294 повітряні перемогі «найкращий доказ того, що Camel насправді заслужив місце в історії авіації».

Навчальні літаки ці перемогі Camel були не такими значимими, тоді як з них була варті тієї ж суми - 21 квітня 1918 року у неї над французьким містом Сэйль-ле-Сік пілоту 209-го дивізіону Королівського повітряного корпусу зустрівся з трилітнім німецьким винищувачем Fokker Dr.I. Це було перше і останнє повітряне бою факульту збиття найвідомішого німецького повітряного аса тринальці і до сьогодні, але все ж офіційно перемога належить Астуріро Фроу Брауну - пілоту, який не просто отримав це одну перемогу у неї Великої Війни. Астур Брауну та його винищувачу Sopwith F.1 Camel змінили історію.

Досвідчені пілоти та пілоти-аси обговорили «торбастого незграбу» Канадікс Дональда Фозера МакЛара, мабуть, був найбільшому пілоту-асу отримав свої перемоги на літаку одного типу. У період з березня по жовтень 1918 року, тобто лише за літарку, пілотушки виконано Sopwith F.1 Camel, він збив 54 німецьких літаків. Інший свідчення Канадікс Уільям Барбер, який отримав 40 перемог, і третій - канадікс Джеймс МакЛар, Джон Гілмор записав на свій рахунок 36 перемог Camel, Уільям Дуглас Браун, 39, Генрі Вудлетт 35.

Після завершення Першої Світової війни Sopwith F.1 Camel ще раз зорозумувалися в бойовій обстановці. Експериментальний склад з відправили до Росії, Окремі Великої Британії Camel у склад ВВС мали Австралія, США, Греція, Польща, Естонія, Латвія та Белорусія.

У сьмій метральної одразу після закінчення війни Sopwith F.1 Camel вилетіли «Забобиніти» Нова літаки, так як Sopwith Snipe та Martinsyde Buzzard переверзували його за усіма показниками. Згідно з наказом Міністерства Авіації від 7 серпня 1919 року Sopwith F.1 Camel був одностороннім застарілим та застарілим на моральному рівні. Дев'ять років вийшли до сьогоднішнього дня. Вони і живими свідцями тієї романтичної та водночас жорстокої епохи становлення винищувальної авіації, хоча одна частина але едана конструкція літака змогла докорінно зміняти від історії повітряної війни.

Sopwith F.1 Camel

Hundreds of types of aeroplane took part in the battles over the fronts of World War One but only two deserved to be called the 'best of the best'. The first is the best fighter Germany produced in WWI, the Fokker D.VII, and the second, the most famous and most successful Allied plane, the Sopwith F.1 Camel. Each of these two aircraft became a legend. The war came to an end, and yet in the years which followed the fame of these two planes became even greater. During 1914-1915 the Sopwith Pup was the most modern RFC fighter. This aircraft had a reasonable performance but its main deficiency was its limited armament which consisted of a single Vickers machine gun. At this time, new German fighters were already being equipped with two machine guns. The Royal Aircraft Factory (R.A.F.) was the first to implement Air Ministry demands, which urgently called for twin machine gun fighters. This machine, the S.E.5, soon became another Allied legend when the R.A.F. modified it into the S.E.5a. Thomas Sopwith's company decided to improve the successful Pup design.

The prototype of the new fighter appeared on December 22, 1918. At first sight it was very similar to the Pup, but it was in fact a new design. Two synchronized Vickers machine guns, a powerful 110hp Clerget 9Z engine, an upper wing without dihedral and a distinctive 'hump' between the engine cowling and cockpit - all of these features created the distinctive look of the new fighter. An apparently simple design, it was in fact a very cleverly established one in aviation history with the short and appropriate name Camel. Of course, its resemblance to a real camel was minimal, but its 'hump' left no choice for any other name.

The first few planes were sent to France for combat evaluation in March 1918 but soon a couple of shortcomings were discovered which were corrected in the next few weeks. No. 70 SnR RFC was the first unit to be re-equipped from the obsolete 1102 Strutters to the new type in July 1917. By the end of Summer yet more units had been re-equipped with Camels and their advantages over other types became clear, no less than nine subcontractors were asked to contribute to the new type, never established in the RFC.

But the Camel was not an easy machine to handle and the inexperience of many young pilots caused some serious flying accidents. Nevertheless, extraordinary maneuverability, a fast climb rate, good speed and powerful armament made the Camel a really superb fighter. More than 5,000 were built and no less than 1,294 aerial victories were scored by it, the best possible proof that the Camel deserved to be called a legend.

Even if the Camel's merits were not so great, there was perhaps one which justified the price of a thousand others - on April 21, 1918 in the sky over Sailly-le-Sec, a small French village, pilot of No. 209 Squadron, John Canham, shot down a Salty-le-Sec. It was undoubtedly the last French Fokker Dr.I. The details of his death even today are still questioned, but the pilot of one of the Camels, Captain Roy Brown was officially credited with the 'kill'. It was not any ordinary air victory, it was a turning point in the history of the War.

Many aces and other experienced pilots met in love with this elegant ugly plane! Canadian pilot Donald MacLaren became top scorer on the Camel, all of his 54 aerial victories were achieved flying Camels, another Canadian ace, William Barker, attained 46 victories from a total score of 50, flying only Camels. Other top scorers were John Canham with 39 victories, William Jordan, 39, and Henry Woodlett, 35.

After the end of the Great War in 1919 it had one more opportunity to perform a combat role. In 1919 it took part in the battles over Bolshevik Russia with the British Expeditionary Corps. Apart from the United Kingdom, Australia, the USA, Greece, Estonia, Latvia, Belgium, and Poland.

The Camel remained on reserve until 1919, but new types like the Sopwith Snipe and the Martinsyde Buzzard relegated the 'old soldier' from the front line. The Ministry of Aviation declared the Camel obsolete on August 7, 1919. Most of the Camels were scrapped but a few have survived to the present. Now they are physical witnesses to that romantic but cruel epoch, when one simple but successful design could change the history of the war in the air.

Sopwith F.1 Camel

Hunderter verschiedener Flugzeugtypen nahmen an den Schlachten über dem Fronten des Weltkrieges teil, jedoch blieben nur zwei als die besten in Erinnerung: der «Besten der Besten», Einerseits war da der beste deutsche Jäger des I.WK, die Fokker D.VII und andererseits das berühmteste und erfolgreichste alliierte Flugzeug, die Sopwith F.1 Camel. Beide Flugzeuge wurden legendär und nach dem Ende des Krieges nahen der Ruhm dieser beiden Flugzeuge sogar noch weiter.

Während 1914-1915 war die Sopwith Pup der modernste Jäger des RFC. Dieses Flugzeug zeigte solide Flügeigenschaften aber sein großes Manko war die Bewaffnung mit nur einem Vickers-MG. Zu dieser Zeit waren die neuen deutschen Jagdflugzeuge bereits mit 2 Maschinengewehren bewaffnet. Die Royal Aircraft Factory (R.A.F.) wurde zuerst auf die Forderung der Luftministeriums nach einem mit 2 MGs bewaffneten Jagdflugzeug. Diese Maschine, die S.E.5, wurde nach ihrer Modifikation zur S.E.5a ebenfalls zu einer Legende. In Thomas Sopwits Firma dagegen entschied man sich für eine Weiterentwicklung des erfolgreichen Pup-Konzeptes.

Der Prototyp des neuen Jägers wurde am 22. Dezember 1918 vorgestellt. Auf den ersten Blick sah er der Pup sehr ähnlich, tatsächlich jedoch handelte es sich um einen neuen Entwurf. Zwei synchronisierte Vickers-MG, ein 110 PS starkes Clerget 9Z Zylindertriebwerk, die obere Tragfläche ohne V-Form und ein charakteristischer «Buckel» zwischen der Motorverkleidung und dem Cockpit - das alles gab dem neuen Jäger ein besonderes Aussehen. Ein anscheinend einfacher Entwurf, der in der Welt der Fliegerei immerhin ein sehr einfaches und passendes Beispiel darstellt. Tatsächlich handelt es sich um ein sehr einfaches und passendes Beispiel. Tatsächlich handelt es sich um einen echten Camel minimal, aber der Buckel vor dem Cockpit legte den Na men einfach nahe.

Die ersten Flugzeuge wurden im März 1917 zur Kampferholung nach Frankreich geschickt, wobei einige Mängel auftraten. Diese wurden jedoch innerhalb der folgenden Wochen behoben. Die 70. SnR RFC war die erste Einheit, die im Juli von den veralteten Sopwith 1102-Strutter auf den neuen Typ umrüstete. Gegen Ende des Sommers waren noch weitere Einheiten mit Camels ausgerüstet worden und als sich die Vorzüge dieses Typs gegenüber den anderen Maschinen zeigten, wurden nicht weniger als neun Hersteller in Auftrag gegeben, um an der Entwicklung teilzunehmen.

Aber die Camel war nicht eine einfache zu fliegende Maschine und die Unerfahrenheit jünger Piloten verursachte einige schwere Flugunfälle. Jedoch machten die außerordentliche Manövrierfähigkeit, die große Steigrate, die gute Höchstgeschwindigkeit und die schwere Bewaffnung der Camel zu einem hervorragenden Jagdflugzeug. Über 5.000 Stück wurden gebaut und nicht weniger als 1.294 Abschüsse gingen auf ihr Konto - der bestmögliche Beweis dafür, dass die Camel die Bezeichnung «Legende» auch verdient.

Auch wenn die Verdienste der Camel nicht so groß gewesen wären, wie jedoch ein Ereignis herausragend: am 21. April 1918 unter den Bedingungen des kleinen französischen Dorfes Sailly-le-Sec, auf einer kleinen gestrichelten deutsche Fokker Dr.I. Ohne Zweifel war das der Baron. Die Details seines Todes sind zwar auch heute noch umstritten, aber einer der Camel-Piloten, Captain Roy Brown, wurde dieser Abschuss zuerkannt. Dies war kein gewöhnlicher Luftkampf - es war einer der Wendepunkte des Krieges.

Viele Fliegeraspe und erfahrene Piloten mochten dieses «scheußlich schöne Flugzeug». Der kanadische Pilot Donald MacLaren war der erfolgreichste Camel-Pilot: er erzielte alle seine 54 Abschüsse mit der Camel. Ein anderes kanadisches Ass, William Barker, erzielte 46 Abschüsse von einem insgesamt 50 Abschüsse, die er nur mit der Camel erreichte. Weitere Top-Skorer waren John Canham mit 39 Luftschüssen, William Jordan in 39, gefolgt von Henry Woodlett mit 35 Abschüssen. Nach dem Ende des 1. Weltkrieges wurde die Camel ein weiteres Mal im Kampf eingesetzt: im Jahr 1919 flog sie während der Schlachten im bolschewistischen Russland auf der Seite des British Expeditionary Corps. Neben Großbritannien nutzten auch Australien, die USA, Griechenland, Estland, Lofland, Belgien und Polen die Camel.

Die Camel blieb bis 1919 im Einsatz, aber schon bald verdrängten neue Maschinen wie die Sopwith Snipe oder die Martinsyde Buzzard diese «alten Veteranen». Am 7. August 1919 wurde die Camel für veraltet erklärt und die Mehrzahl darauf verschrotet, jedoch sind einige wenige Maschinen bis heute erhalten geblieben. Sie sind ein Zeugnis aus einer romantischer, aber auch grausamen Epoche, in der ein erfolgreicher Entwurf die Geschichte des Luftkrieges verändern konnte.

Технічні характеристики

Розмах крила, м	8,53
Довжина загальна, м	5,69
Площа крил, м.кв.	21,5
Швидкість, макс., км/год.	166
Двигун	1x110к.с. LeRhone
	або 1x130к.с. Clerget 9J
Озброєння:	2x0,303 Vickers

Performances

Span, m	8,53
Length, m	5,69
Wings area, m ²	21,5
Speed max, km/h.	166
Powerplants	1x110k.c. LeRhone
	or 1x130k.c. Clerget 9J
Armament:	2x0,303 Vickers

Техническая Характеристик

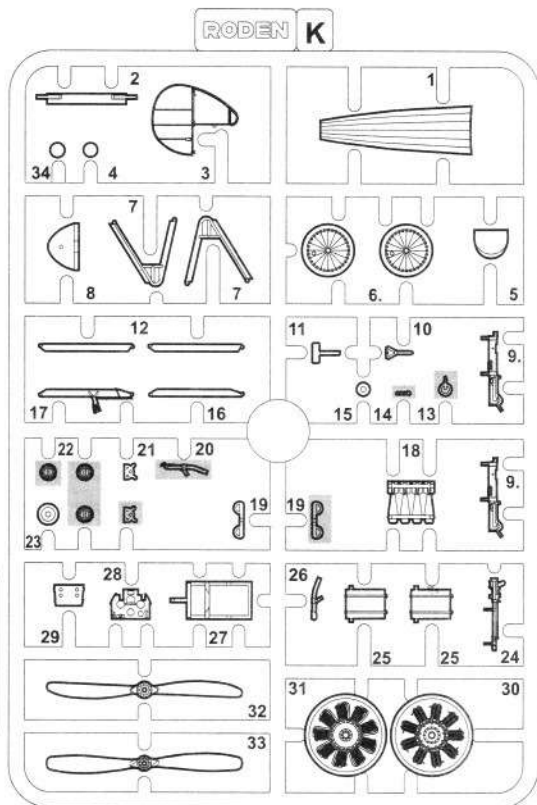
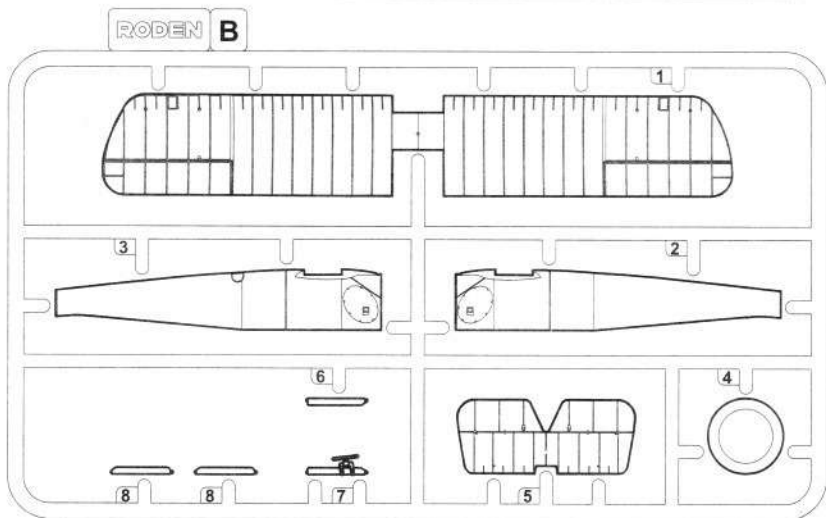
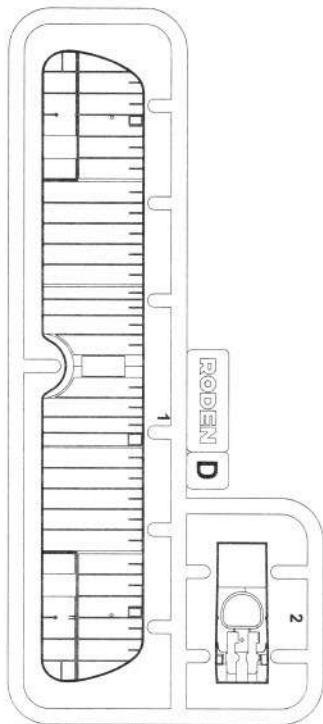
Spanweite, m	8,53
Лänge, m	5,69
Flügelfläche, m ²	21,5
Hochtgeschwindigkeit, km/St.	166
Triebwerk	1x110к.с. LeRhone
	oder 1x130к.с. Clerget 9J
Bewaffnung:	2x0,303 Vickers

Комплектність іграшки:

1. Рамки з деталями - 3 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декали - 1 прим.
4. Коробка - 1 шт.
5. Плівка прозора - 1 шт.



Деталі що не використовуються
 Parts not for use



Інструкція / Instructions / Instruktion

УВАГА - Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Нумери деталей позначені цифрами:

1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: **A, B, C...** Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: **A, B, C...** З'єднувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.

Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на ½ хвилини, накласти декалі на модель, а потім зсунути їх з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою тканиною.

ATTENTION - Useful advice!

Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures:

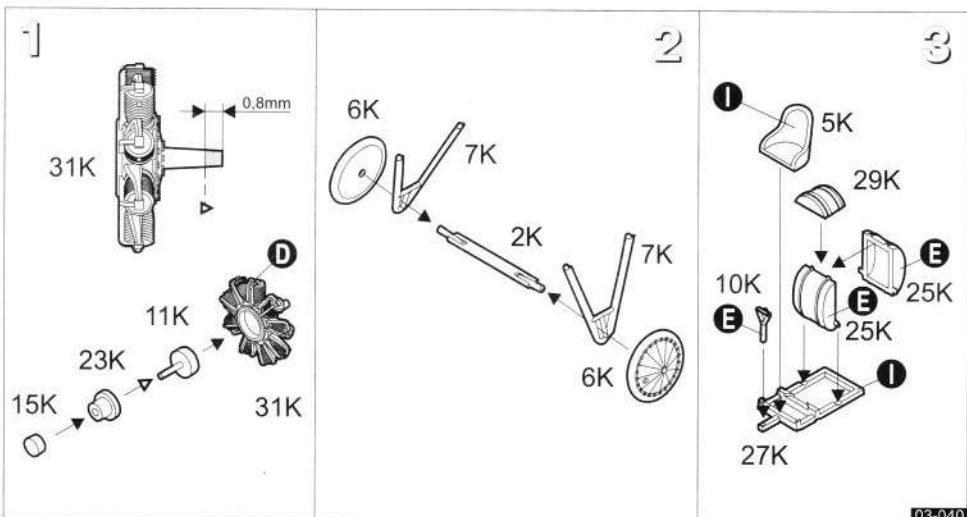
1, 2, 3... Frames, in which the parts are situated, are marked by capital letters: **A, B, C...** For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint: **A, B, C...** Use plastic cement ONLY.

Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about ½ minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

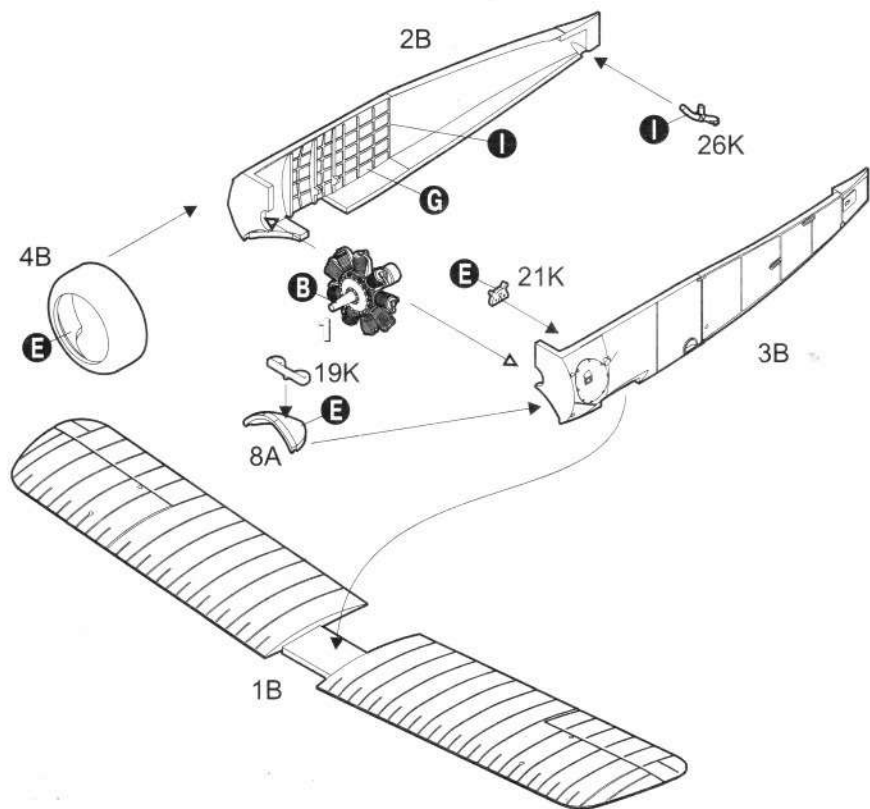
ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

Von der Montage die Zeichung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: **1, 2, 3...** Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: **A, B, C...** Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: **A, B, C...** Bitte nur Plastikklebstoff verwenden.

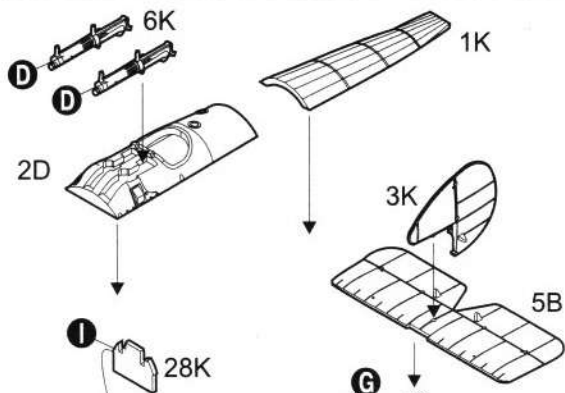
Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa ½ Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.



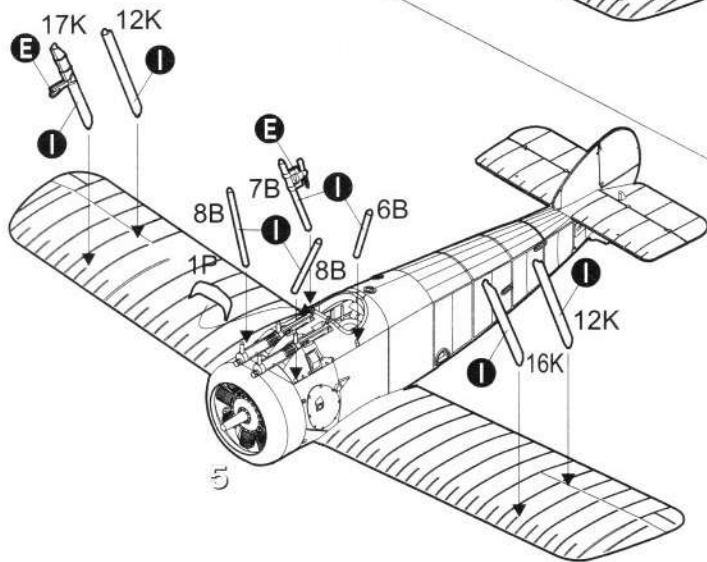
4

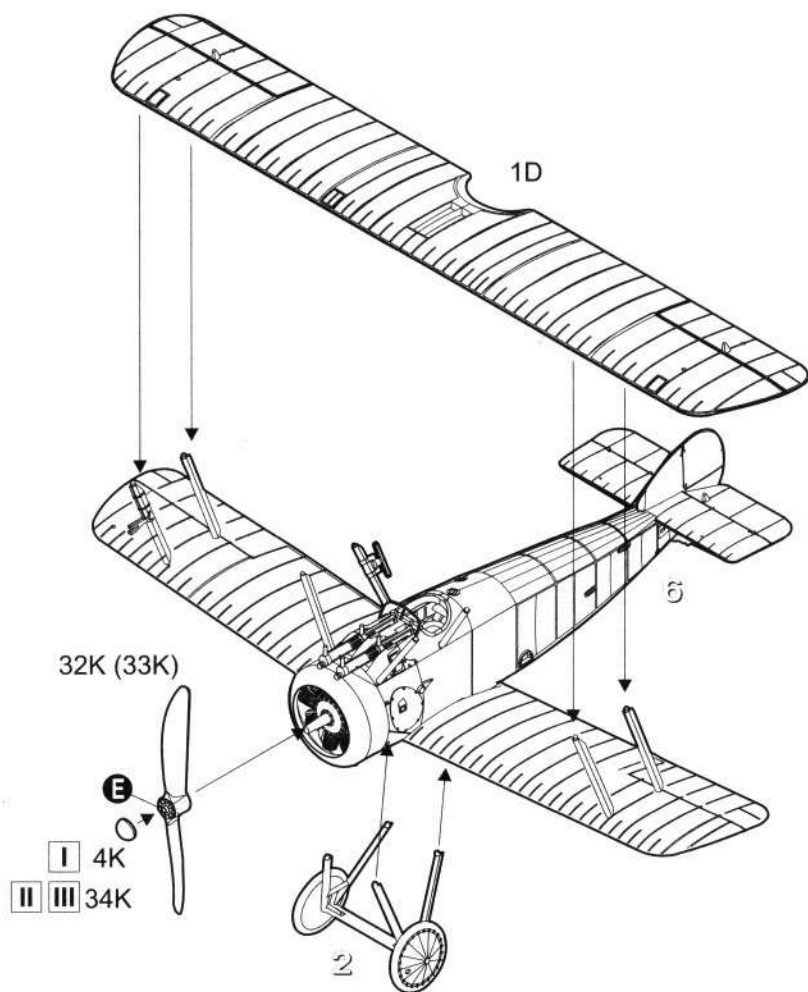


5

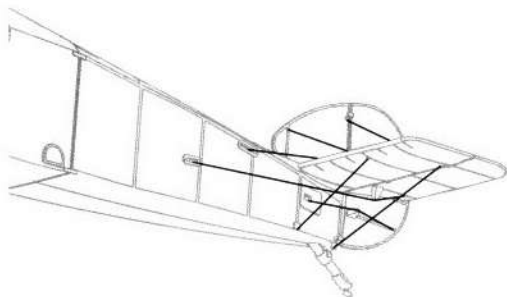
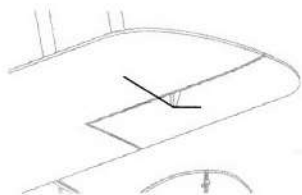
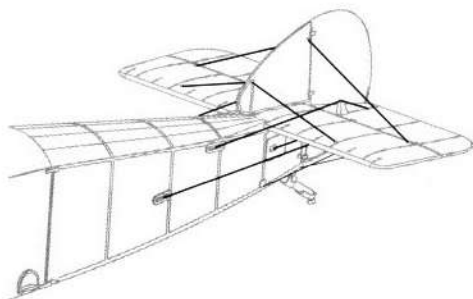
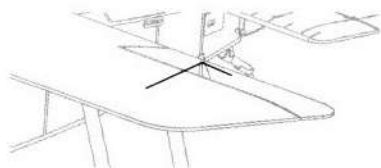
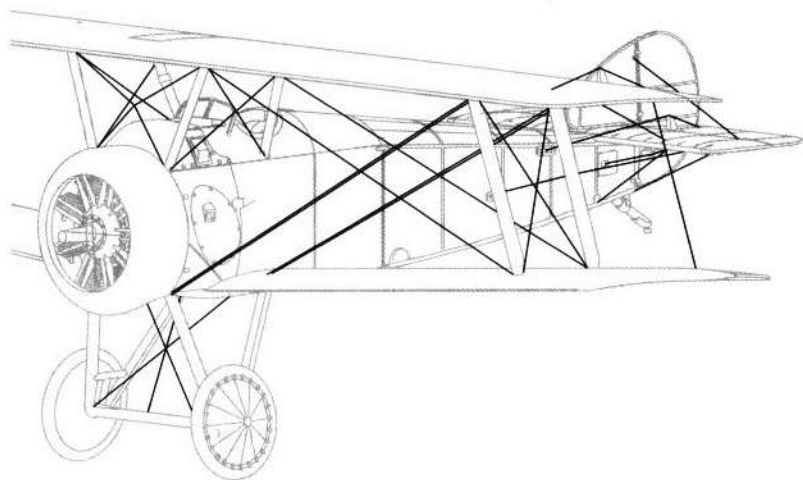


6





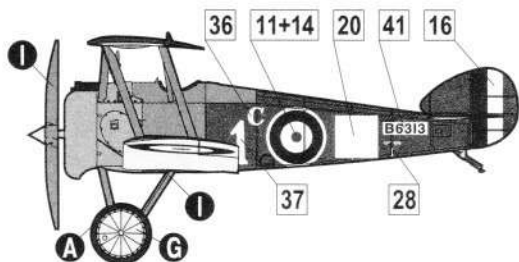
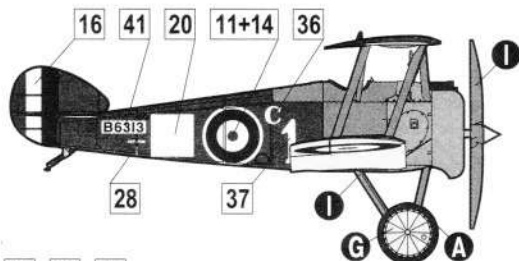
Встановлення тяг та розчалок
Rigging
Verspannung



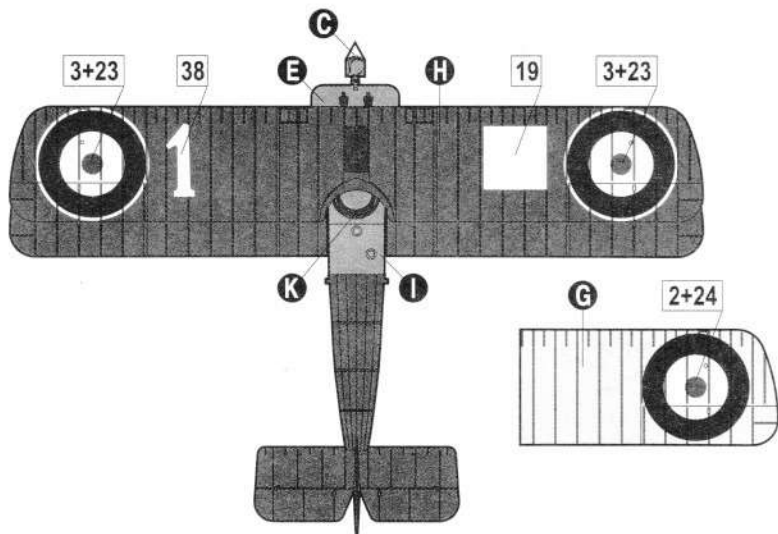
Розфарбування моделі та наклеювання декалей
Colour painting and applying decals guide

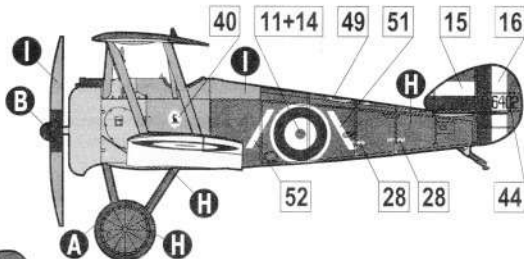
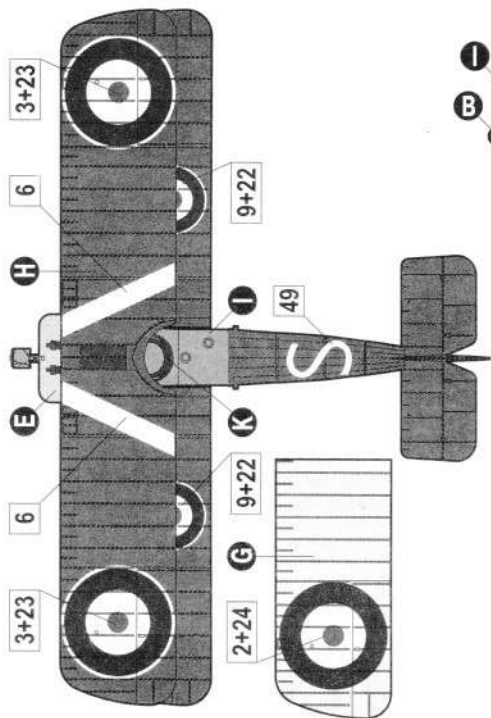
I

Sopwith F.1 Camel, B6313,
28 Дивізіон Королівського
Повітряного корпусу
пілот - капітан Уільям Баркер,
летовище Гросса, Італія,
лютий 1918 року.



Sopwith F.1 Camel, B6313,
No 28 Sqn RFC,
flown by Captain William Barker,
Grossa airfield, Italy,
February 1918.





II

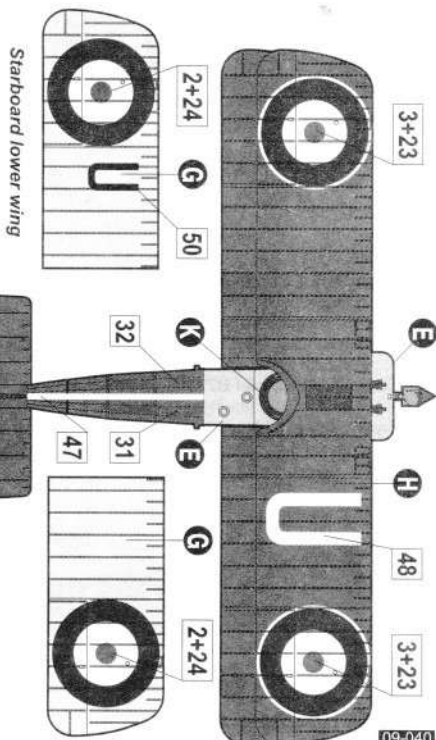
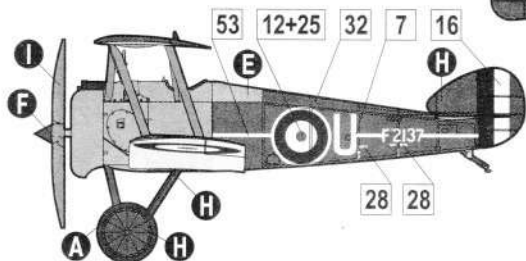
Sopwith F.1 Camel D6402, 43-й Дивізіон Королівських ВПС, Туні. Пілот - капітан Генрі Вуллетт, літо 1918 року.

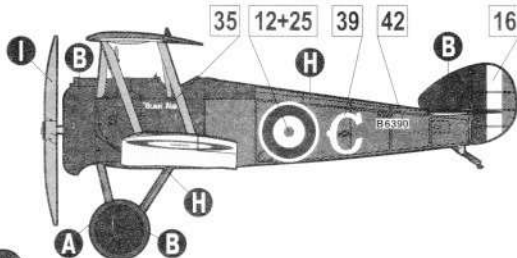
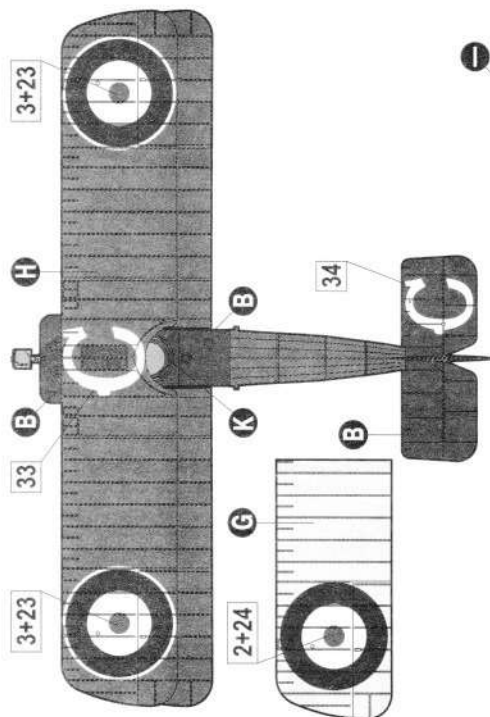
Sopwith F.1 Camel D6402, No 43 Sqn RAF, flown by Captain H W Woollett, Touquin, Summer 1918.

III

Sopwith F.1 Camel F2137, 46-й Дивізіон Королівських ВПС, Атьє. Пілот - капітан Дональд МакЛарен, жовтень 1918 року.

Sopwith F.1 Camel F2137, No 46 Sqn RAF, flown by Captain Donald R MacLaren, Athies, October 1918





IV

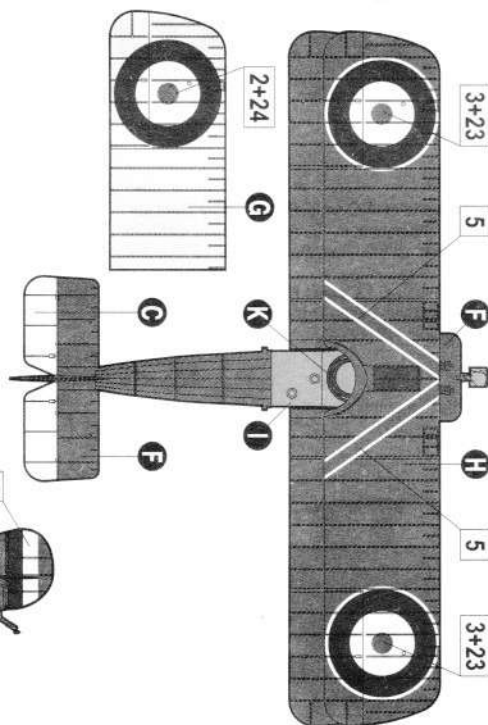
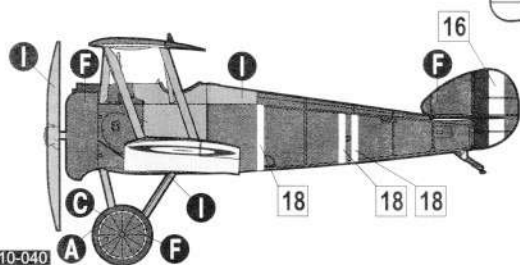
Sopwith F.1 Camel B6390, 13-й (морський) Дивізіон Королівської Морської Повітряної Служби, Остенд, Пілот - капітан Реймонд Келлшоу, грудень 1917 року.

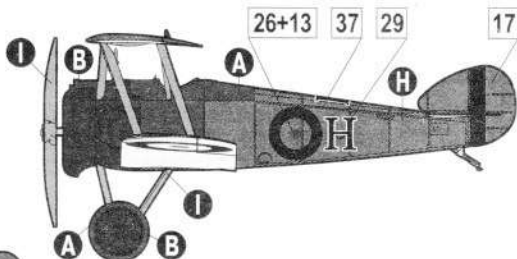
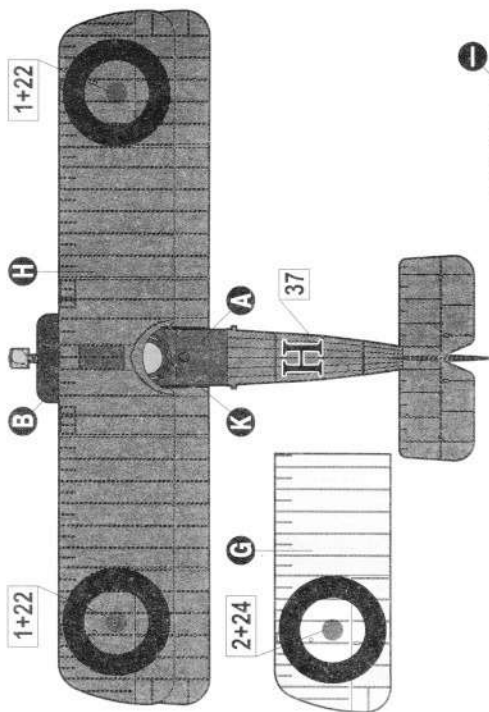
Sopwith F.1 Camel B6390, No 13 Sqn RNAS, flown by F/Cdr R Collishaw, Ostende, December 1917

V

Sopwith F.1 Camel B7270, 209-й Дивізіон Королівських ВПС, Бертанле, Франція. Пілот - капітан Артур Рой Браун, квітень 1918 року.

Sopwith F.1 Camel B7270, No 209 Sqn RAF, Bertangles, flown by Captain A R Brown, April 1918





VI

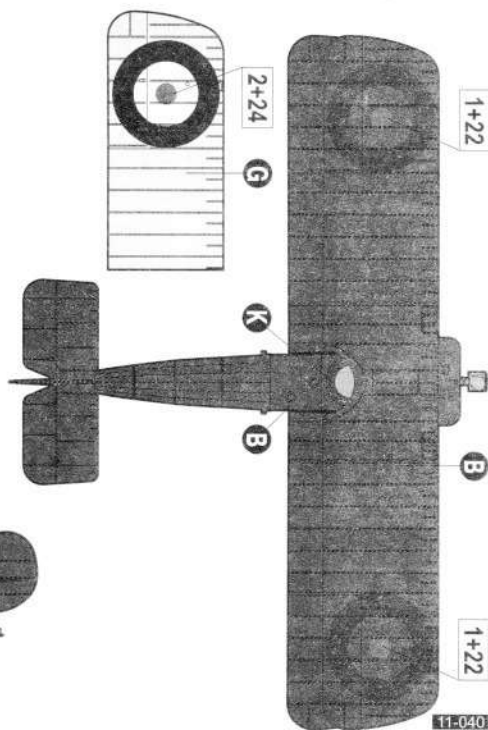
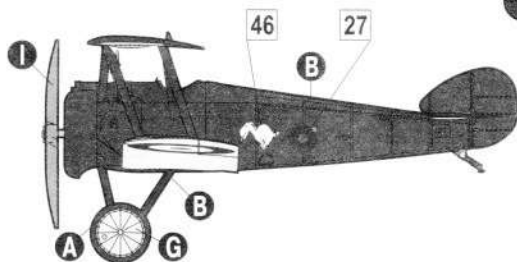
Sopwith F.1 Camel, с/н невідомий, 37-й (нічний) Дивізіон Протиповітряної охорони Королівських ВПС, Стоу Марьє. Пілот - лейтенант Холлінгтон, літо 1918 року.

Sopwith F.1 Camel, s/n unconfirmed, No 37 Sqn RAF/RFC (Home Defense), flown by Lt. Hollington, Stow Maries, Summer 1918

VII

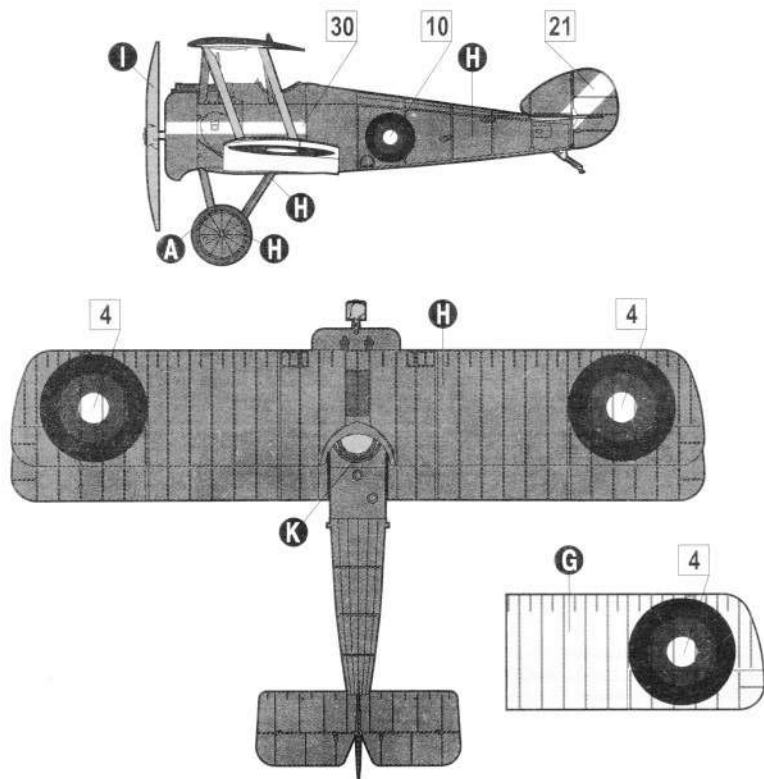
Sopwith F.1 Camel, с/н невідомий, 44-й (нічний) Дивізіон Протиповітряної охорони Королівських ВПС, Хінолт Фарм. Пілот - лейтенант Пратт, початок 1918 року.

Sopwith F.1 Camel, s/n unconfirmed, No 44 Sqn RAF/RFC, flown by Lt. W A Pratt, Hainault Farm, early 1918



VIII Sopwith F.1 Camel, ймовірно F1955, підрозділ "В" Південно-Російської Навчальної місії, Єкатеринодар, 1919 рік. Пілот - капітан Кінкід.

Sopwith F.1 Camel, possibly F1955, "B" Flight of "A" detachment, South Russia Instructional Mission, Ekaterinodar, 1919, flown by Captain SM Kinkead



HUMBROL



A
32

Темно-сірий
Matt Dark Grey
Dunkelgrau, matt



B
33

Чорний
Matt Black
Mattschwarz



C
34

Білий матовий
Matt White
Mattweiß



D
53

Чорно-сталевий
Gunmetal
Eisen, metallic



E
56

Дюраль
Aluminium
Aluminium, metallic



F
60

Червоний
Matt Scarlet
Scharlachrot, matt



G
74

Льняний
Matt Linen
Matt-Beige



H
108

Темно-зелений
Matt WWI Green
Matt-I. Weltkrieg-Grün



I
110

Натуральне дерево
Matt Natural Wood
Naturholz, matt



J
145

Середньо-сірий
Matt Medium Grey
Mittelgrau, matt



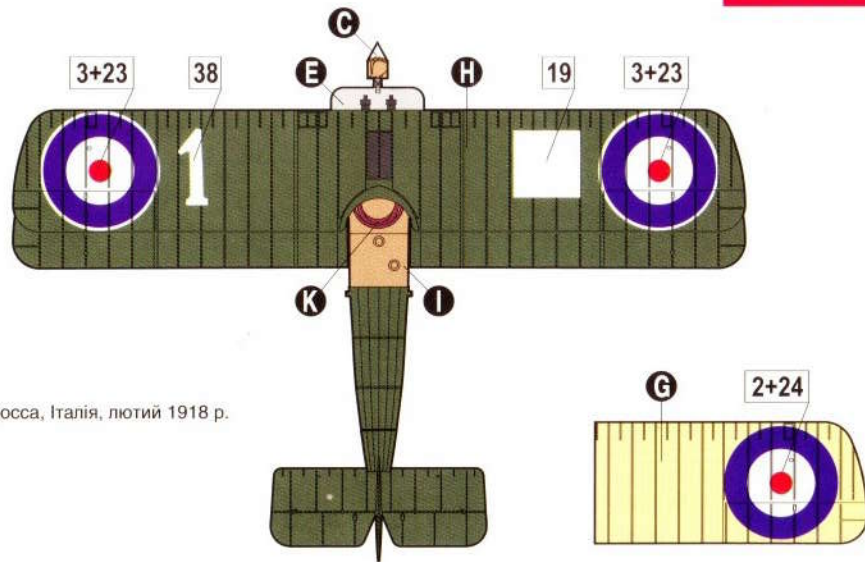
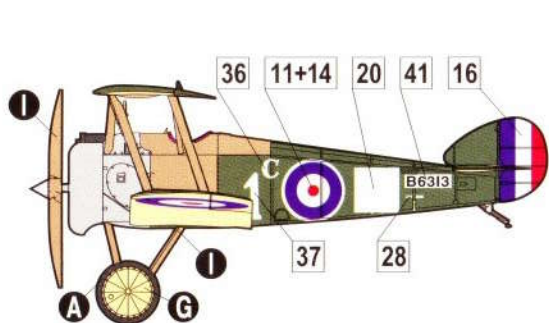
K
180

Червона шкіра
Red Leather
Rotbraun

Виробник гарантує безпеку іграшки протягом усього часу експлуатації за умови її правильного використання і зберігання.

Схема розфарбування моделі і наклеювання декалей
Colour painting guide and scheme of applying decals

RODEN



Sopwith F.1 Camel, B6313.

28 Дивізіон Королівського Повітряного корпусу, пілот-капітан Уільям Баркер, летовище Гросса, Італія, лютий 1918 р.

Sopwith F.1 Camel, B6313.

No 28 Sqn RFC, flown by Captain William Barker, Grossa airfield, Italy, February 1918.

HUMBRO

 A 32	 B 33	 C 34	 D 53	 E 56	 F 60	 G 74	 H 108	 I 110	 J 145	 K 180
Темно-сірий Matt Dark Grey Dunkelgrau, matt	Чорний Matt Black Mattschwarz	Білий матовий Matt White Mattweiß	Чорно-сталевий Gunmetal Eisen, metallic	Дюраль Aluminium Aluminium, matic	Червоний Matt Scarlet Scharlachrot, matt	Льняний Matt Linen Matt-Beige	Темно-зелений Matt WWI Green Matt-I.Weltkrieg-Grün	Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	Середньо-сірий Matt Medium Grey Mittelgrau, matt	Червона шкіра Red Leather Rotbraun

Збірна модель • Model kit
1:72
Масштаб • Scale

World War I

No 040

Sopwith F.1 Camel



Укр УНЦ 106

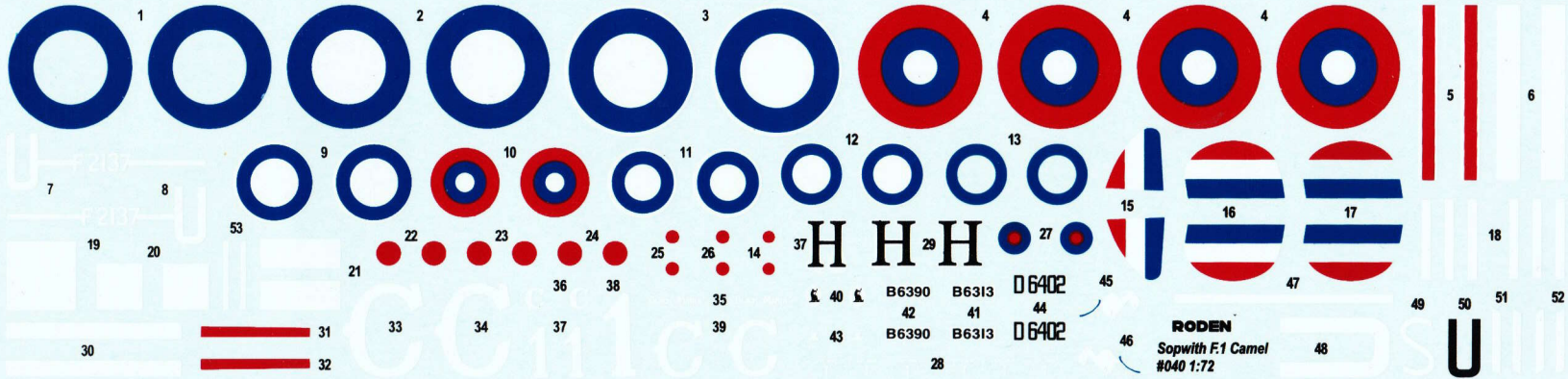
ІГРАШКА.
ЗБІРНА МОДЕЛЬ-КОПІЯ
ЛІТАК Sopwith F.1 Camel
ДСТУ 2032-92
Для дітей від 10 років

ЗРОБЛЕНО В УКРАЇНІ / MADE IN UKRAINE
ТОВ "РОДЕН"
Україна, 03062, м.Київ,
вул.Невська, 7а, оф.35

RODEN Ltd.
7a Nevskia Str., of. 35,
Kiev 03062, Ukraine

E-mail: roden@rodenplant.com
<http://www.rodenplant.com>

НЕ ДАВАТИ ДІТЯМ ДО 3-Х РОКІВ. МІСТИТЬ ДРІБНІ ЧАСТИНИ.
НЕ ДАВАТИ ДІТЯМ ДО 3-Х ЛІТ. СОДЕРЖИТ МЛКІКІЕ ЧАСТИ.
NOT INTENDED FOR CHILDREN UNDER 3 YEARS OF AGE.
CONTAINS SMALL PARTS.
NICHT BESTIMMT FÜR KINDER UNTER 3 JAHREN. ENTHÄLT
KLEINTEILE.
NE CONVIENT PAS AUX ENFANTS DE 3 ANS. CONTIENT DES
PETITES PIÈCES.
NO INDICADO PARA NIÑOS MENORES DE 3 A OS. COTIENE PIEZAS
PEQUEÑAS.
NON ADATTO A BAMBINI DI ETÀ INFERIORE A 3 ANNI. CONTIENE
PICCOLE PARTI.



RODEN
 Sopwith F.1 Camel
 #040 1:72

P **RODEN**™

#044 1:72
Sopwith 2F1 Camel



1