

ALBATROS

D.III

1/72

ART. 9021
MADE IN ITALY

In risposta alla comparsa tra le file "Alleate" del Nieuport 17 (Kit ESCI N. 9017), i Tedeschi progettarono l'Albatros D.III, che risultò il miglior velivolo prodotto dalla Albatros detenendo un'incontrastata superiorità aerea per tutta la primavera e l'estate 1917 (sino alla comparsa dei più potenti aerei "Alleati").

Fu proprio sull'Albatros che von Richthofen, (il famoso "Barone Rosso") iniziò la sua mitica carriera di pilota da caccia: dal suo rosso velivolo ed dalle vivaci colorazioni degli aerei della sua squadriglia nacque poi il soprannome del "Circo volante del Barone Rosso".

In answer to the appearance of the Nieuport (Kit ESCI N. 9017) in the Allied lines, the Germans designed the Albatros D.III, which became the best aircraft made by Albatros, holding an unparalleled superiority in the air for the whole of the Spring and Summer of 1917 (until the appearance of the more powerful Allied aircraft). It was with the Albatros that von Richthofen (the famous "Red Baron") started his mythical career as a fighter pilot: as a result of his red aircraft and the bright colours of the aircraft of his squadron, the nickname of "The Red Baron's Flying Circus" was born.

En réponse à l'apparition du NIEUPOINT 17 (Kit ESCI N. 9017) dans les rangs alliés, les Allemands conçurent l'Albatros D.III qui fut le meilleur avion produit par l'Albatros en conservant une supériorité aérienne inégalée pendant le printemps et l'été 1917 (jusqu'à l'apparition des avions alliés plus puissants). Ce fut avec l'Albatros justement que von Richthofen (le fameux Baron Rouge) commença sa mythique carrière de pilote de chasse: c'est de son avion rouge et des couleurs voyantes des avions de son escadrille que naquit le surnom de "Cirque volant du Baron Rouge".

Als Antwort auf die Einführung des Nieuport 17 (Kit ESCI N. 9017) in den Armeen der Alliierten, entwickelten die Deutschen das Modell Albatros D.III, das sich als die beste Flugmaschine erwies, die je von der Albatros gebaut wurde, und eine unbestrittene Vormachtstellung in der Luftfahrt im Laufe des gesamten Frühjahrs und Sommers 1917 behielt (bis zum Einsatz der leistungsstärkeren

Flugzeuge der Alliierten).

Von Richthofen (der berühmte "Rote Baron") begann seine mythische Karriere als Jagdpilot eben auf dem Albatros: aufgrund seines roten Flugzeuges und der leuchtenden Farben der Flugzeuge seiner Staffel erhielten sie den Spitznamen "Fliegender Zirkus des Roten Barons"

Como respuesta a la aparición entre las filas aliadas del Nieuport 17 (Kit ESCI n. 9017), los alemanes proyectaron el Albatros D.III, que resultó el mejor avión producido por Albatros; mantuvo una incontrastada superioridad aérea durante toda la primavera y el verano de 1917 (hasta la aparición de los más potentes aviones "Aliados").

Fue precisamente en el Albatros que Von Richthofen (el famoso "Barone Rosso") comenzó su mítica carrera de piloto de caza: de su rojo velívolo y de los vivaces colores de los aviones de su escuadrilla nació luego el nombre del "Círculo volante del Barón Rojo".

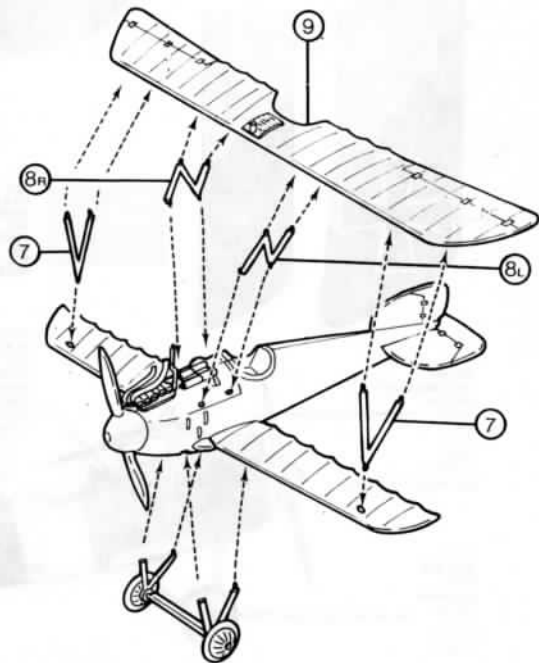
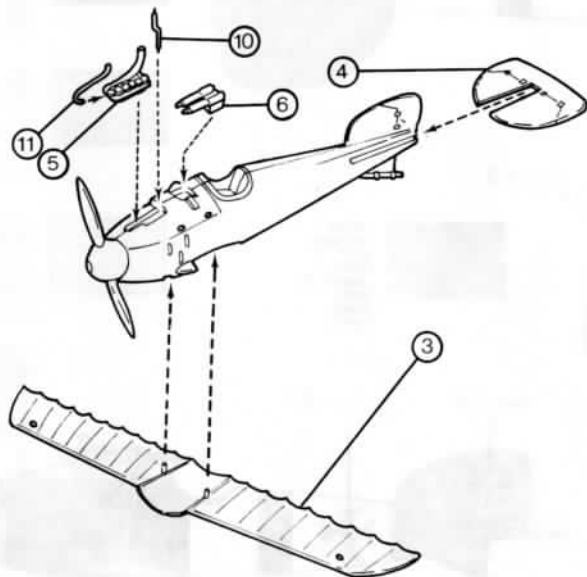
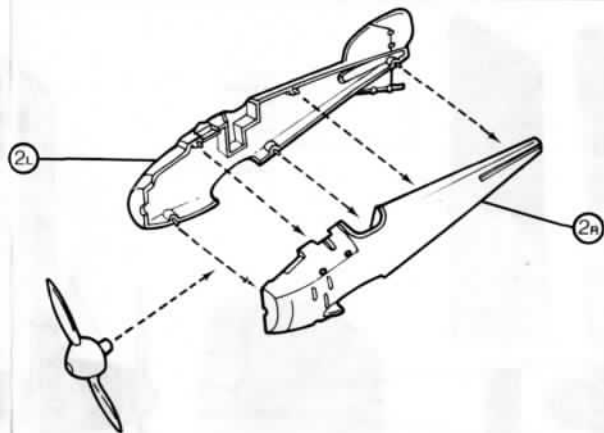
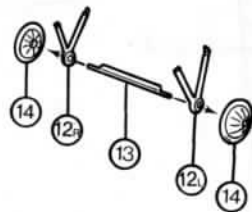
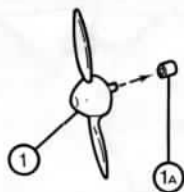
Als reaktie op het verschijnen van de Nieuport 17 (Kit ESCI N. 9017) in de geallieerde gelederen, ontwierpen de Duitsers de Albatros D.III, dat het beste door de Albatros geproduceerde vliegtuig bleek te zijn en dat het hele voorjaar en zomer van 1917 (tot aan het verschijnen van de krachtigere "geallieerde" vliegtuigen) de onbetwiste suprematie in de lucht had.

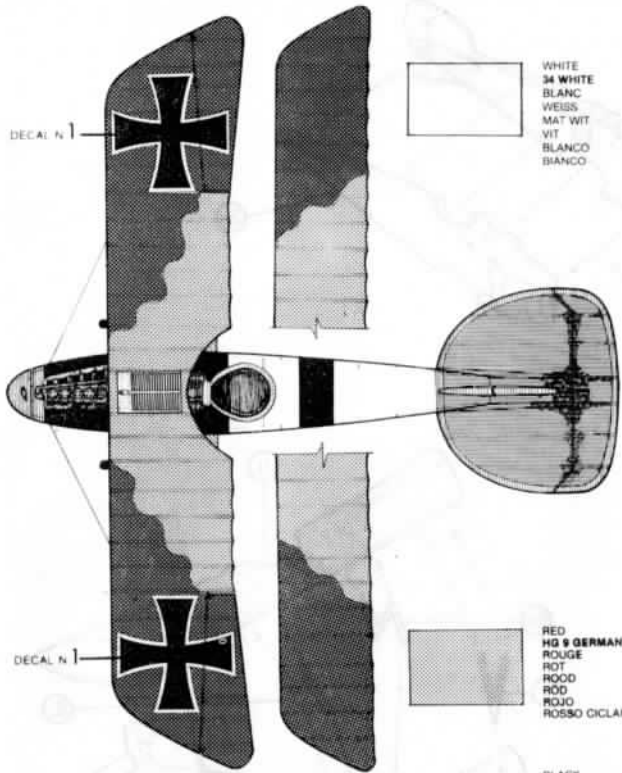
Op de Albatros dan ook begon Von Richthofen (de beroemde "Rode Baron") zijn legendarische carrière als gevechtsvlieger; het was aan zijn rode machine en aan de felle kleuren van de vliegtuigen van zijn eskader te danken, dat later de bijnaam "Vliëgend cirkus van de Rode Baron" ontstond.

Som svar på uppdykandet av Nieuport 17 (Kit ESCI N. 9017) bland de "allierade" styrkorna, projekterade tyskarna Albatros D.III, som resulterade i det bästa flygplanet som producerats av Albatros.

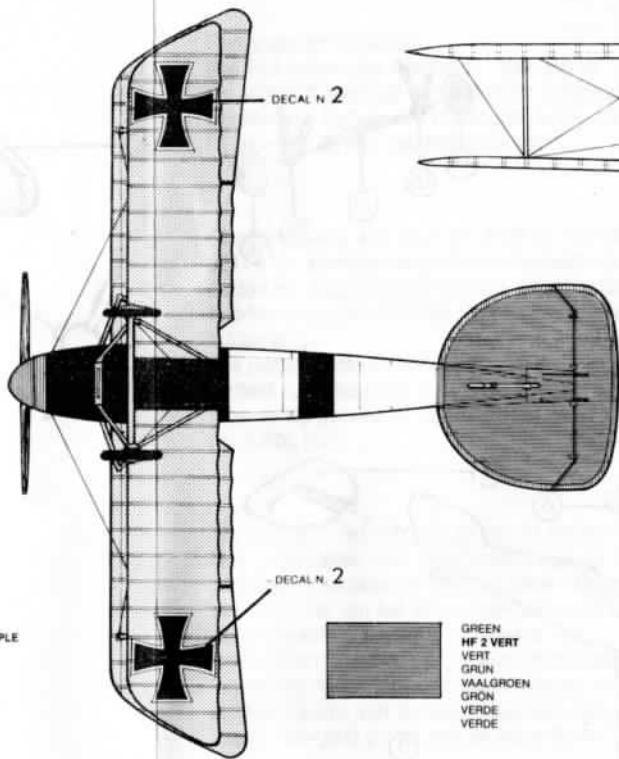
Planet hade i sin makt en obestriddlig flygöverlägsenhet under hela våren och sommaren 1917 (tills uppdykandet av mer kraftfulla "allierade" flygplan).

Det var just på Albatros som von Richthofen (den berömda "Röda Baronens") började sin mytiska karriär som pilot för jaktplan: binamnet "Den Röda Baronens flygande cirkus" har sin uppkomst i hans röda flygplan och i de starka färgsättningarna på flygplanen i hans flottilj.





WHITE
34 BLANC
BLANC
MAT WIT
VIT
BLANCO
BIANCO



DARK GREEN
HG 8 GERMAN GREEN
VERT FONCE
MITTELGRÜN
MIDDELGRÖN
MELLANGRÖN
VERDE OSCURO
VERDE SCURO

RED
60 RED
ROUGE
ROT
ROOD
ROJO
ROSSO

LIGHT BLUE
HG 10 GERMAN LIGHT BLUE
BLUE CLAIR
HELLBLAU
MAT GRÖN-GRUS
LJUSEBLÅ
AZUL CLARO
AZZURRO CHIARO

GREEN
HF 2 VERT
VERT
GRÜN
VAALGRÖN
GRÖN
VERDE
VERDE

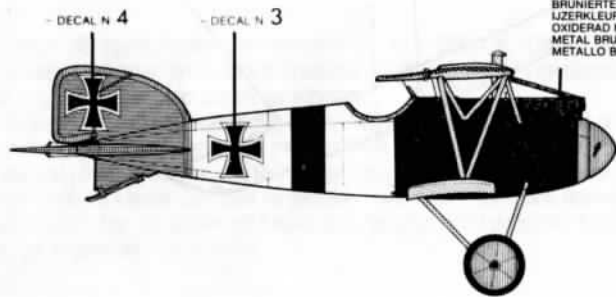
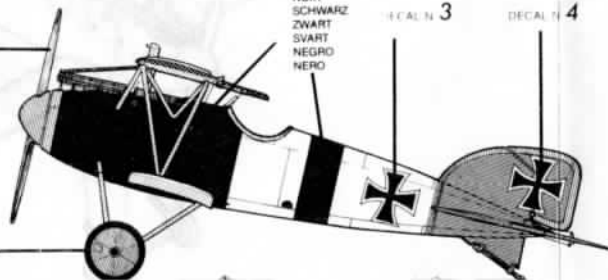


RED
HG 9 GERMAN PURPLE
ROUGE
ROT
ROOD
ROJO
ROSSO CICLAMINO

BLACK
33 BLACK
NOIR
SCHWARZ
ZWART
NEGRO
NERO

BROWN
HF 6 CHOCOLATE
MARRON
BRAUN
BRUIN
BRUN
BRUN
MARRON
MARRONE CIOCCOLATA

BLACK
33 BLACK
NOIR
SCHWARZ
ZWART
SVART
NEGRO
NERO



BURNISHED METAL
S3 GUN METAL
METAL BRUNI
BRUNIRTER METALL
UZERKLEUR
OXIDERAD METALL
METAL BRUNIDO
METALLO BRUNITO

FOKKER D-VII

ART. 9015

MADE IN ITALY



Nel febbraio del 1918, il Ministero della Guerra tedesco indisse un concorso per un nuovo caccia in grado di contrastare agli Alleati il dominio dei cieli; la Fokker rispose presentando ben sei macchine: tra queste il Fokker D.VII (come venne ufficialmente codificato). Il D.VII fu senza alcun dubbio il migliore caccia tedesco di tutto il Conflitto; il velivolo univa infatti ad un'eccellente robustezza e manovrabilità, una sorprendente potenza anche a quote elevate. Al termine del Conflitto la produzione del Fokker D.VII proseguì in Olanda per diversi anni.

In February 1918, the German War Ministry announced a contest for a new fighter plane able to oppose the Allies in the fight for the domination of the skies; Fokker answered this challenge with no fewer than 6 aircraft: among these was the Fokker D.VII (as it became officially coded).

The D.VII was without a doubt the best German fighter of the whole war; the aircraft in fact brought together maximum sturdiness, easy handling and surprising strength even when flying at high altitudes.

At the end of the war, production of the Fokker D.VII continued in Holland for many years.

En février 1918, le Ministère de la Guerre allemand organisa un concours pour un nouveau chasseur en mesure de disputer aux Alliés le contrôle du ciel.

FOKKER D.VII (comme il fut officiellement codifié). Le D.VII fut sans aucun doute le meilleur chasseur allemand de tout le conflit: l'avion réunissait d'excellentes qualités de solidité et de manoeuvrabilité, à une puissance surprenante même à haute altitude.

A fin de la guerre, le production du FOKKER D.VII se poursuivit aux Pays Bas pendant plusieurs années encore.

Im Februar 1918 schrieb das deutsche Kriegministerium einen Wettstreit für die Entwicklung eines neuen Jagdflugzeuges aus, das in der Lage sein sollte, der Vormacht der Alliierten in der Luftfahrt den Kampf zu bieten; die Fokker nahm da-

ran teil und führte sechs Flugzeuge vor; darunter der Fokker D.VII (so lautete seine offizielle Bezeichnung).

Der D.VII war ohne Zweifel das beste deutsche Jagdflugzeug während des gesamten Krieges; diese Flugmaschine verband eine ausgezeichnete Stabilität und Steuerbarkeit mit einer überraschenden Leistung -auch in grossen Höhen.

Nach Ende des Krieges wurde der Fokker D.VII noch einige Jahre lang in Holland hergestellt.

En febrero de 1918, el Ministerio de la Defensa alemán convocó un concurso para un nuevo avión caza capaz de contrastarles a los aliados el dominio de los cielos; la firma Fokker respondió presentando seis aparatos; entre estos el Fokker D.VII (como se codificó oficialmente).

Sin duda alguna el D.VII fue el mejor caza alemán de todo el conflicto; el avión además de una excelente robustez y maniobrabilidad tiene una sorprendente potencia aun en grandes alturas. Al final del conflicto la producción del Fokker D.VII continuó en Holanda por varios años.

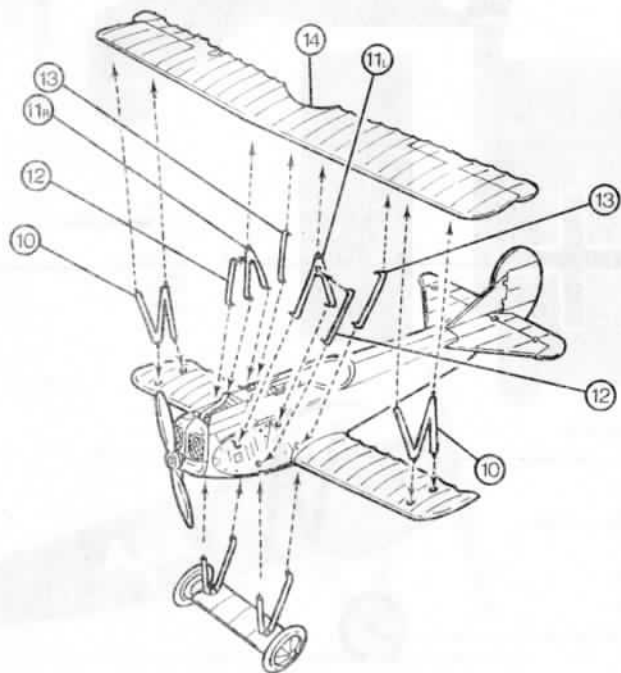
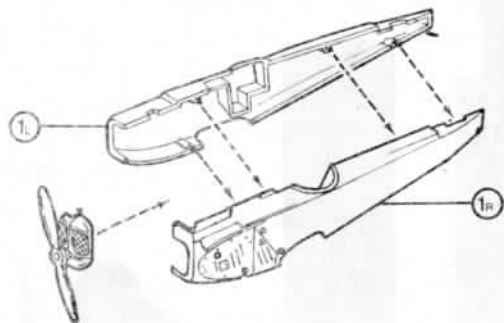
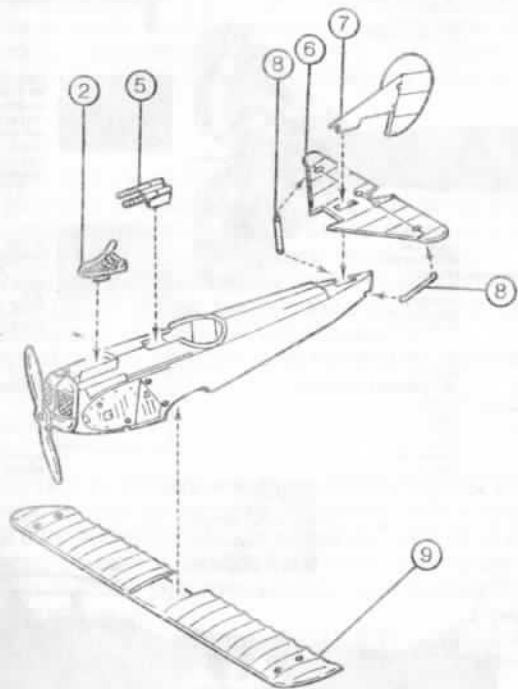
In februari 1918 schreef het duitse ministerie van oorlog een wedstrijd voor een nieuw gevechtsvliegtuig uit, dat in staat moest zijn de Geallieerden de heerschappij in de lucht te ontnemen; Fokker reageerde hierop door maar liefst 6 machines te presenteren; één hiervan was de Fokker D.VII (zoals zijn officiële kode luidde). De D.VII was ongetwijfeld het beste duitse gevechtsvliegtuig uit heel de oorlog; het vliegtuig verenigde in zich dan ook een uitgelezen wendbaarheid, robuustheid met een verrassende kracht ook op grote hoogte.

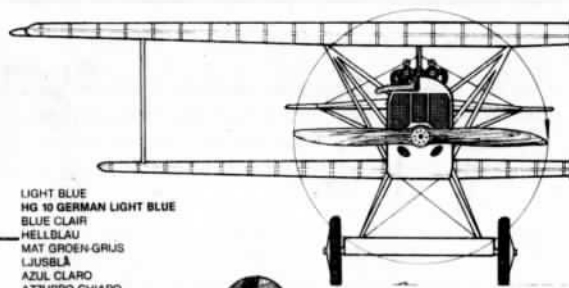
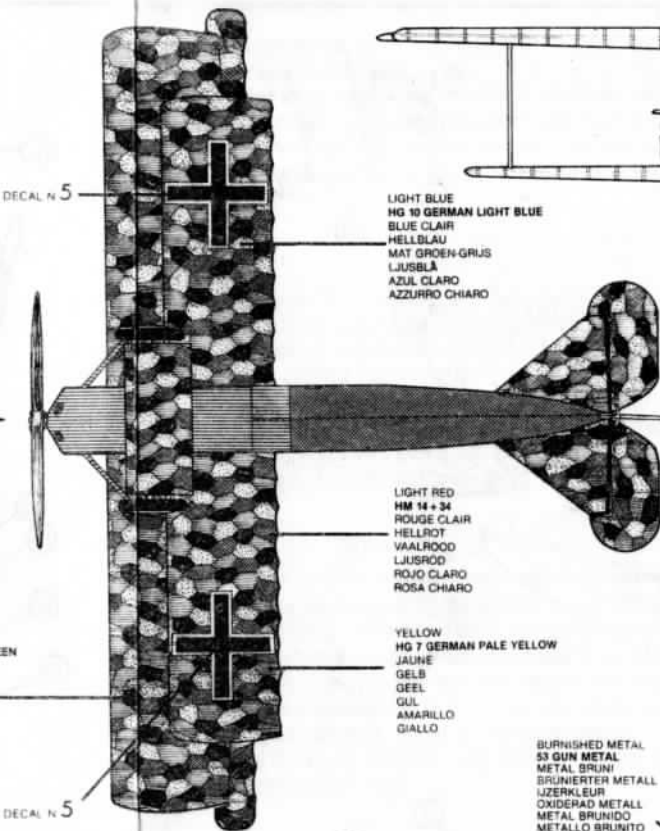
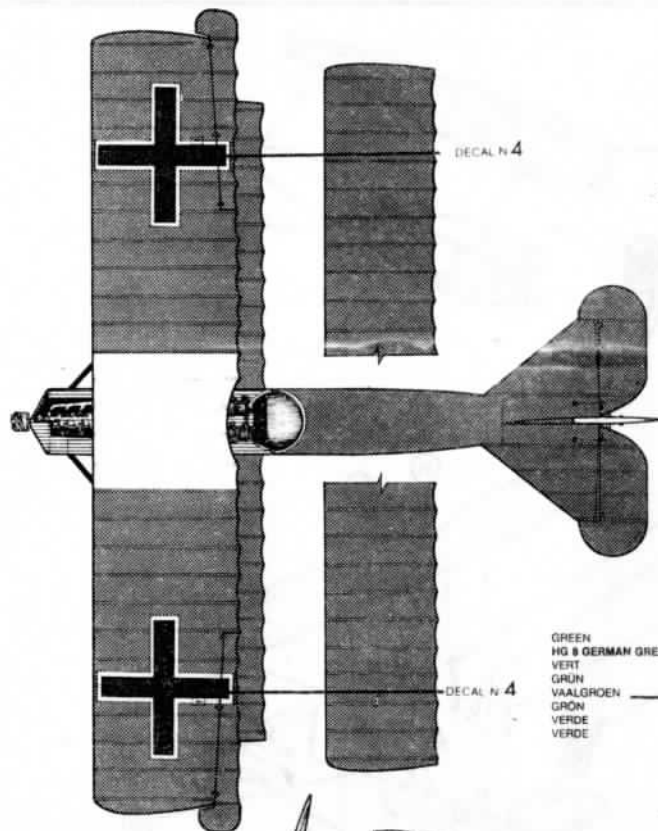
Aan het einde van de oorlog ging de productie van de Fokker D.VII in Nederland nog diverse jaren voort.

I februari år 1918 utlyste det tyska krigsministeriet en tävling rörande ett nytt jaktplan, som skulle vara i stånd att förhindra att de allierade fick herraväldet i himlen; Fokker svarade genom att presentera inte mindre än sex plan; bland dessa Fokker D.VII (som planet blev kodifierat officiellt).

D.VII var utan tvekan det bästa tyska jaktplanet under hela kriget; flygplanet var nämligen i högsta grad både robust och manöverbart, samtidigt som det hade en överraskande kraft även på höga höjder.

Vid krigets slut fortsatte produktionen av Fokker D.VII i Holland under åtskilliga år.





LIGHT BLUE
HG 10 GERMAN LIGHT BLUE
BLEUE CLAIR
HELLBLAU
MAT GROEN-GRUIS
LIJUSBLÅ
AZUL CLARO
AZZURRO CHIARO

LIGHT BLUE
HG 10 GERMAN LIGHT BLUE
BLEUE CLAIR
HELLBLAU
MAT GROEN-GRUIS
LIJUSBLÅ
AZUL CLARO
AZZURRO CHIARO

RED
60 RED
ROUGE
ROT
ROOD
ROJO
ROSSO

WHITE
34 WHITE
BLANC
WEISS
MAT WIT
BLANCO
BIANCO

LIGHT RED
HM 14 + 34
ROUGE CLAIR
HELLROT
VAALROOD
LIJUSROD
ROJO CLARO
ROSA CHIARO

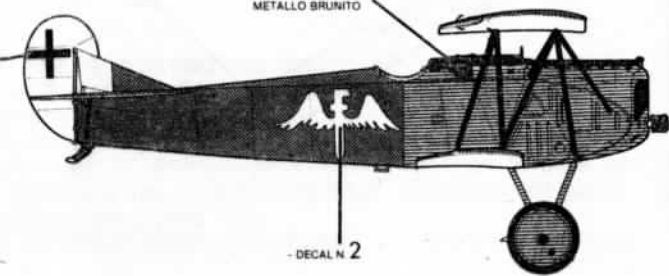
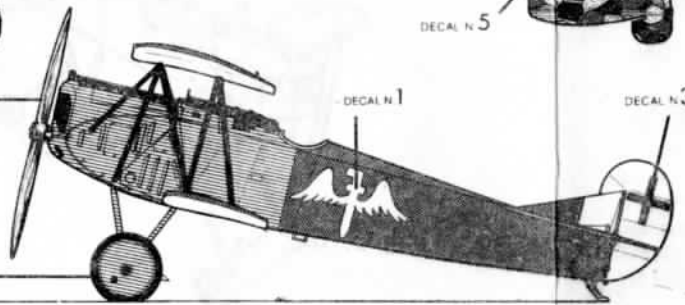
YELLOW
HG 7 GERMAN PALE YELLOW
JAUNE
GELB
GEL
GUL
AMARILLO
GIALLO

BURNISHED METAL
53 GUN METAL
METAL BRUNI
BRUNIERTER METALL
LIZERKLEUR
OXIDERAD METALL
METAL BRUNITO
METALLO BRUNITO

BROWN
HF & CHOCOLATE
MARRON
BRAUN
BRUN
BRUN
MARRON
MARRONE CIOCCOLATA

BLACK
33 BLACK
NOIR
SCHWARZ
ZWART
SVART
NEGRO
NERO

GREEN
HG 8 GERMAN GREEN
VERT
GRUN
VAALGRÖEN
GRON
VERDE
VERDE





NIEUPOINT 17

ART. 9017
MADE IN ITALY

All'inizio del Grande Conflitto (ed in pratica sino alla comparsa dei più potenti e "moderni" SPAD VII) il piccolo Nieuport si conquistò la fama come il migliore aereo "Alleato", mettendo in seria crisi gli alti Comandi tedeschi.

Robusto, con un'eccezionale velocità di salita, il Nieuport fu preferito per la sua maneggevolezza dalla maggior parte degli "assi" francesi ed italiani.

Il Nieuport 17 fu in pratica l'evoluzione del precedente modello 11, a cui si rifaceva per struttura generale, arricchito però da numerose migliorie ed innovazioni che non tardarono ad essere copiate dagli "agguerriti" progettisti tedeschi.

At the beginning of the Great War (and practically up until the appearance of the more powerful and "modern" SPAD VII), the little Nieuport became famous as the best Allied aircraft, putting the German Command into a series of crisis.

Sturdy, with an excellent climbing speed, the Nieuport was favoured for its easy handling by most of the French and Italian "aces".

The Nieuport 17 was, in actual fact, an evolution of the previous model 11, being a re-make of the same but having many improvements and innovations which were very soon copied by the "hardened" German designers.

Dès le début de la Grande Guerre - et pratiquement jusqu'à l'apparition des SPAD VII, plus puissants et "modernes" - le petit NIEUPOINT se tailla la réputation de meilleur avion allié en mettant en sérieuse difficulté le haut commandement allemand.

Robuste, doté d'une exceptionnelle vitesse d'ascension, le NIEUPOINT a été l'avion de la plupart des as français et italiens.

Le NIEUPOINT 17 fut, pratiquement, l'évolution du précédent modèle 11 dont il s'inspirait de la structure générale, mais enrichi par de nombreuses améliorations et innovations qui ne tardèrent pas à être copiées par les "aguerris" projeteurs allemands.

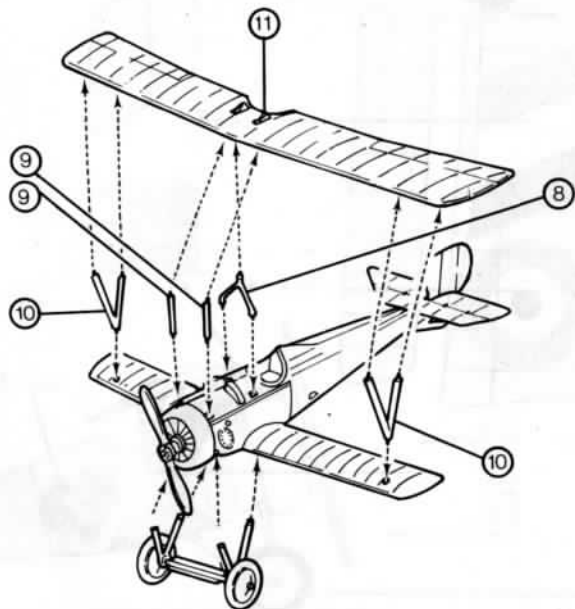
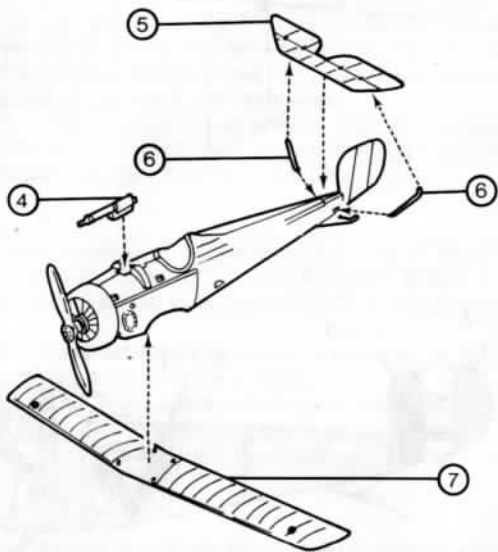
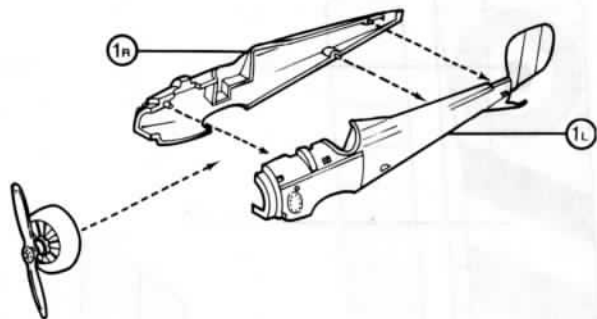
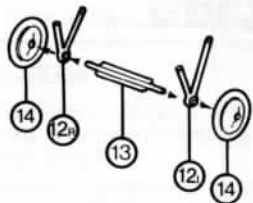
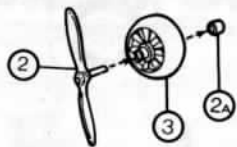
Zu Beginn der Grossen Auseinandersetzung (und praktisch bis zur Einführung der leistungsstärkeren und "moderneren" SPAD VII) eroberte sich das kleine Flugzeug Nieuport den Ruhm des besten "Alliierten"-Flugzeuges und versetzte das deutsche Oberkommando in ernsthafte Schwierigkeiten. Dieses stabile

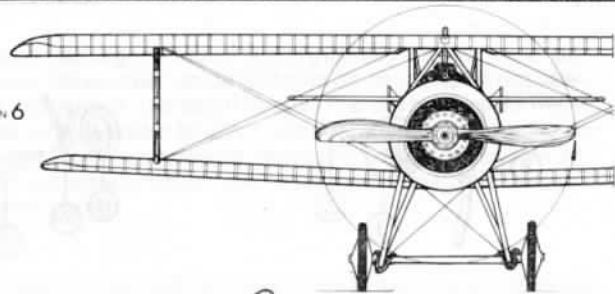
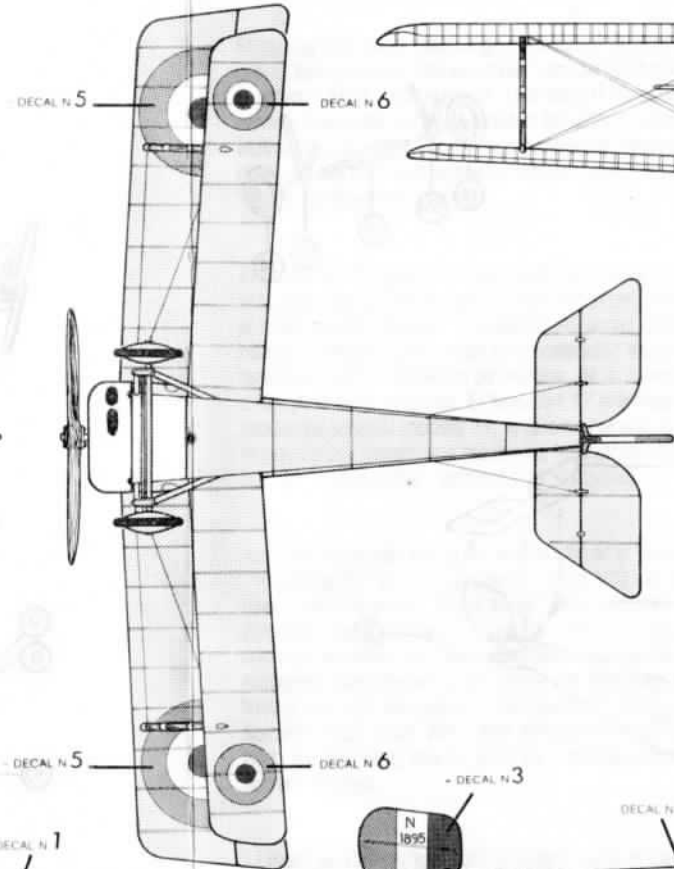
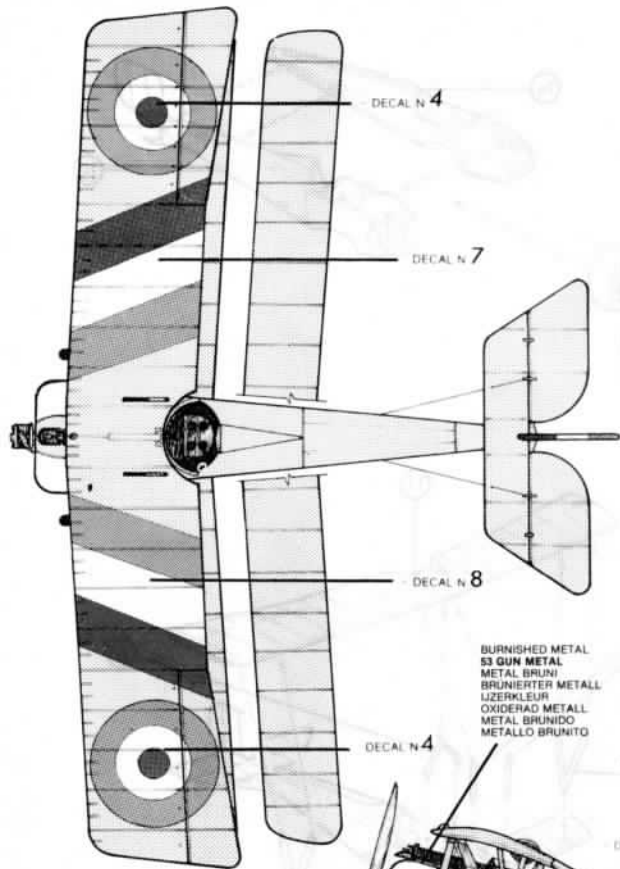
Flugzeug mit einer aussergewöhnlichen Aufstiegs­geschwindigkeit wurde aufgrund seiner guten Steuerbarkeit von der Mehrzahl der französischen und italienischen "Asse" vorgezogen. Das Modell Nieuport 17 stellte praktisch die Weiterentwicklung des vorhergehenden Modells 11 dar und behielt dessen allgemeinen Aufbau; es wurde jedoch durch zahlreiche Verbesserungen und Neuerungen bereichert, die natürlich schnellstens von den "verbissenen" deutschen Konstrukteuren nachgeahmt wurden.

Al comienzo del gran conflicto mundial (y prácticamente hasta la aparición de los más potentes y "modernos" SPAD VII) el pequeño Nieuport conquistó fama como el mejor avión "Aliado", poniendo en serias dificultades a los altos mandos alemanes. Robusto, con excepcional velocidad de subida, el Nieuport obtuvo las preferencias, por su facilidad de manejo, de la mayor parte de los "ases" franceses e italianos de la aviación. El Nieuport 17 prácticamente fue el resultado de la evolución del anterior modelo 11, al que se parecía en su estructura general, pero enriquecido por numerosas mejoras e innovaciones que no tardaron en ser copiadas por los "aguerridos" proyectistas alemanes.

Aan het begin van het grote konflikt (d.w.z. praktisch tot het verschijnen van de "krachtigere" en "modernere" Spad VII) verwierf de kleine Nieuport zich de naam van het beste "geallieerde" vliegtuig door de hoge duitse kommando's in ernstige moeilijkheden te brengen. Het was robuust, had een aanzienlijke stijgsnelheid en werd door zijn wendbaarheid door het overgrote deel van de franse en italiaanse kampioenen uitverkoren. De Nieuport 17 was in de praktijk de ontwikkeling van zijn voorganger, het model 11, waaraan zijn algehele structuur geïnspireerd was, maar werd met aanzienlijke verbeteringen en vernieuwingen verrijkt, die niet lang daarna door de "oorlogszuchtige" duitse ontwerpers overgenomen werden.

I början av världskriget (och praktiskt taget ända tills uppdykandet av de kraftigare och "modernare" SPAD VII) åtnjöt det lilla Nieuportplanet ryktet om att vara det bästa "allierade" flygplanet, och det försatte det högsta befälet i Tyskland i allvarlig kris. Det robusta Nieuportplanet, med sin utomordentliga stigningshastighet, föredrogs, på grund av dess rörlighet, av de flesta franska och italienska "mästarna". Nieuport 17 var i själva verket utvecklingen av den omedelbart föregående modellen 11, vilkens allmänna struktur upprepades, men planet berikades med talrika förbättringar och nyheter, som de "hårdade" tyska projektmakarna ej dröjde med att börja kopiera.



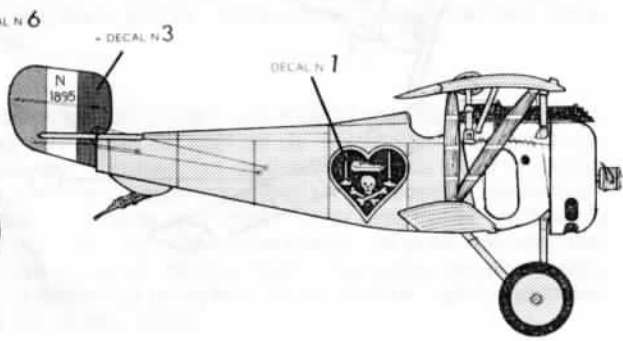
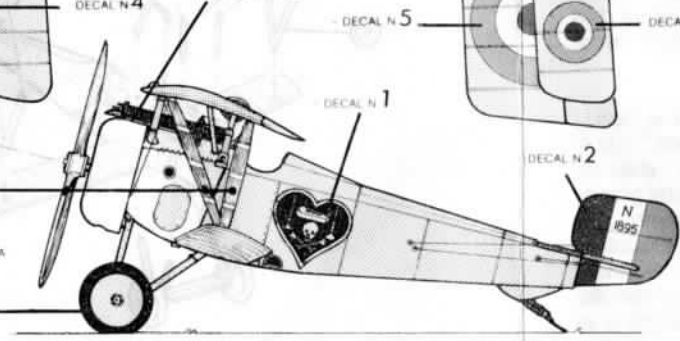


SILVER
11 SILVER FOX
ARGENT
SILBER
ZILVER
SILVER
PLATA
ARGENTO



ALUMINIUM
56 ALUMINIUM
ALUMINIUM
ALUMINIUM
ALUMINIUM
ALUMINIUM
ALUMINIUM

BURNISHED METAL
53 GUN METAL
METAL BRUNI
BRUNIRTER METALL
LIEZFKLEUR
OXIDERAD METALL
METAL BRUNIDO
METALLO BRUNITO



BLACK
33 BLACK
NOIR
SCHWARZ
ZWART
SVART
NEGRO
NERO

BROWN
HF & CHOCOLATE
MARRON
BRAUN
BRUN
BRUIN
BRUN
MARRON
MARRONE CIOCCOLATA



S.E.5A

ART. 9016

MADE IN ITALY

Progettato per "sfruttare" il motore Hispano-Suiza V-8 da 150 HP in linea, il nuovo velivolo compì il suo primo volo nel novembre del 1916 dimostrando subito le sue notevoli doti di potenza e agilità. Con le uniche modifiche della riduzione della superficie alare e del ridimensionamento del parabrezza, l'aereo entrò nei reparti di volo in Francia. Con i nuovi propulsori da 200 HP le già buone prestazioni dell'S.E.5A accrebbero ulteriormente, ma la produzione fu rallentata dalla poca disponibilità di motori e da difetti tecnici legati al riduttore. Dopo l'installazione provvisoria di diversi altri propulsori, la scelta definitiva cadde sul Wolseley Viper che contribuì a dare al velivolo il caratteristico aspetto squadrato del muso.

Designed to take advantage of the in line Hispano-Suiza V-8 150 HP engine, the new aircraft made its maiden flight in November 1916, immediately demonstrating its considerable strength and ability. With simple modification to the wing surface and re-designing of the wind-screen, the aircraft began operations with the French air units. With the new 200 HP propellers, the already good performance of the S.E.5A was further improved, but production was slowed down by limited availability of engines and technical faults with the reducers. After the temporary installation of several propellers, the Wolseley Viper was finally chosen, giving the aircraft its characteristic square nose.

Conçu pour "exploiter" le moteur Hispano-Suiza V-8 de 150 HP en ligne, ce nouvel avion accomplit son premier vol en novembre 1916 en faisant d'emblée preuve de ses excellentes qualités de puissance et de souplesse. Après avoir simplement réduit la surface des ailes et redimensionné le pare-brise, l'avion entra dans les escadrilles de l'armée française. Le nouveau moteur de 200 HP augmenta sensiblement les performances du S.E.5A, mais sa production fut ralentie par l'approvisionnement insuffisant en moteurs et par des défauts techniques liés au réducteur. Après l'installation provisoire de différents autres moteurs, le choix définitif tomba sur le Wolseley Viper qui contribua à donner à l'avion son aspect caractéristique carré du museau.

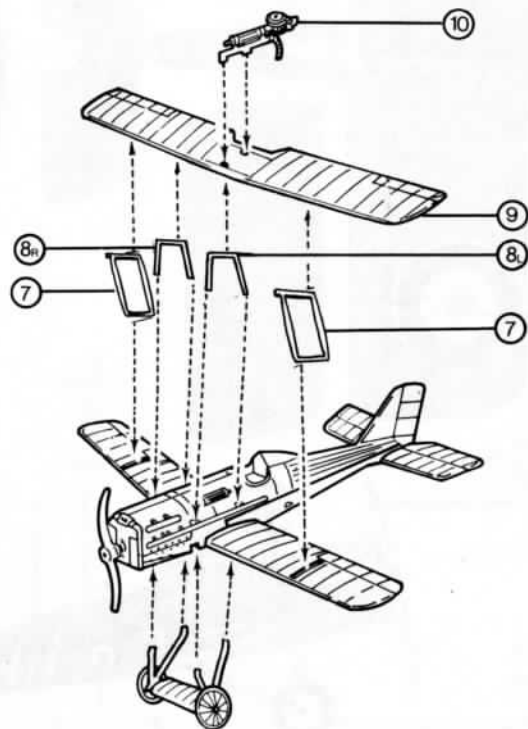
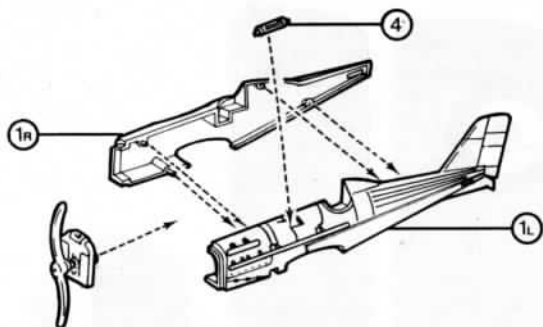
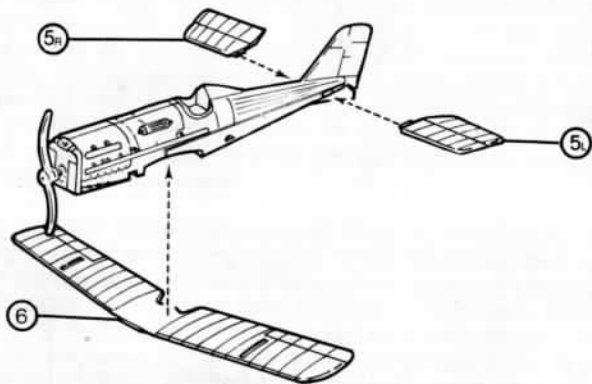
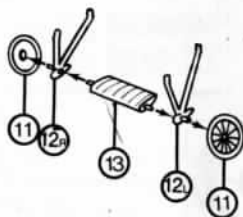
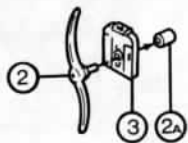
Dieses Flugzeug wurde für die "Nutzung" des Reihenmotors Hispano-Suiza V-8 mit 150 PS entwickelt und stieg im November 1916 zum erstenmal in die Lüfte, wobei es sofort eine beträchtliche Leistung und Beweglichkeit zeigte. Es wurde nach Verminderung der Flügelfläche und Umformung der Windschutzscheibe -einzige Veränderungen - in den französischen Luftfahrtabteilungen eingeführt.

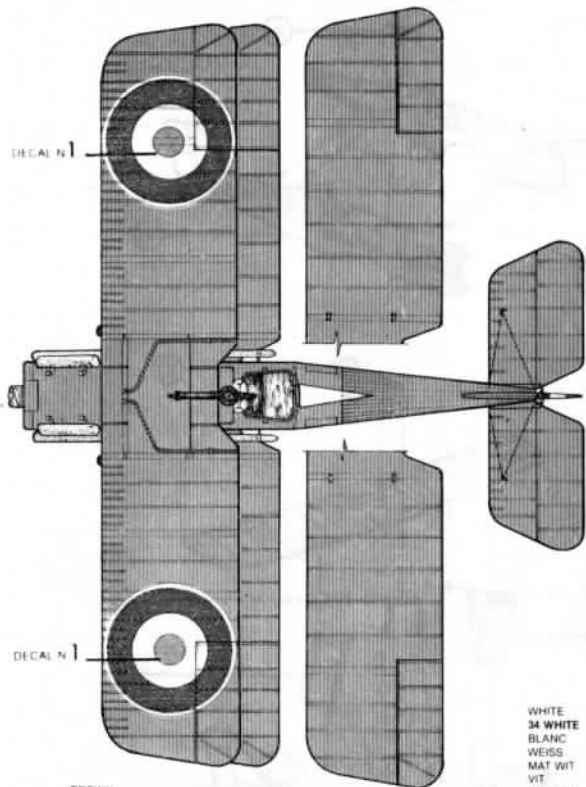
Dank den neuen Triebwerken mit 200 PS verbesserte sich die bereits gute Leistung des S.E.5A weiterhin, die Produktion wurde jedoch aufgrund der geringen Verfügbarkeit von Motoren und technischen Mängeln der Untersetzer vermindert. Nach provisorischem Einbau verschiedener anderer Triebwerke fiel die endgültige Wahl auf den Wolseley Viper, der dem Flugzeug ausserdem die typische eckige Form der Schnauze verlieh.

Proyectado para "explotar" el motor Hispano-Suiza V-8 de 150 HP. El nuevo avión efectuó su primer vuelo en noviembre de 1916, poniendo de manifiesto inmediatamente sus notables cualidades de potencia y agilidad. Solamente con modificaciones de reducción de la superficie alar y de nuevo diseno del parabrisas, el avión entró en los repartos de vuelo en Francia. Con los nuevos propulsores de 200 HP las buenas prestaciones del S.E.5A se incrementaron ulteriormente, pero la producción se moderó por la poca disponibilidad de motores y por defectos técnicos relativos al reductor. Después de la instalación provisional de algunos otros propulsores, a la postre se eligió el Wolseley Viper que contribuyó a dar al avión el característico aspecto cuadrangular de su trompa.

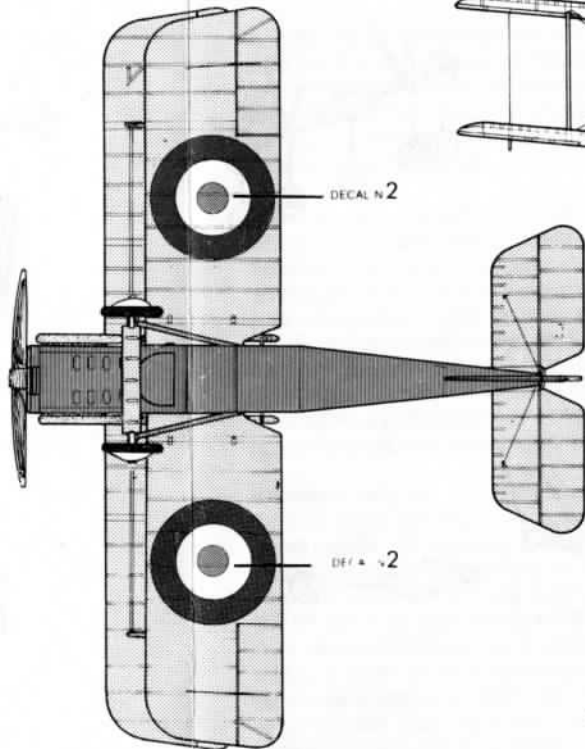
Het nieuwe vliegtuig, dat oorspronkelijk ontworpen was voor de Hispano-Suiza V-8 in lijn motor met 150 HP, voltooide in november 1916 zijn eerste vlucht, waarbij het dadelijk zijn aanzienlijke kracht en wendbaarheid toonde. Nadat enkel de vleugeloppervlakte gereduceerd en het voorruit geredimensioneerd waren, kwam het vliegtuig in de franse luchtmacht terecht. Met de nieuwe propellers van 200 HP namen de reeds goede prestaties van de S.E.5A nog meer in kwaliteit toe, maar het produktietempo werd verlaagd, daar de propellers niet voldoende beschikbaar waren en de reductor technische mankementen vertoonde. Na tijdelijk verscheidene andere propellers geïnstalleerd te hebben viel de uiteindelijke keus op de Wolseley Viper, die er mede de oorzaak van was dat het vliegtuig zijn karakteristieke vierkante neus kreeg.

Det nya flygplanet, planerat i avsikt att "utnyttja" radmotorn på 150 HP., Hispano-Suiza V-8, genomförde sin första flygning i november år 1916 och uppvisade genast sina anmärkningsvärda egenskaper beträffande kraft och rörlighet. Flygplanet togs i bruk av flygavdelningarna i Frankrike med en reduktion av vingytan och med en omdimensionering av vindrutan som enda modifieringar. Med de nya drivkrafterna på 200 HP. ökades S.E.5A's redan goda prestationer ytterligare, men produktionen försäktades genom dålig tillgång på motorer och genom tekniska besvär förbundna till reduktion av vingytan. Efter provisorisk installation av åtskilliga andra drivkrafter, så föll det definitiva valet på Wolseley Viper, som bidrog till att ge flygplanet dess karakteristiska fyrkantiga utseende.



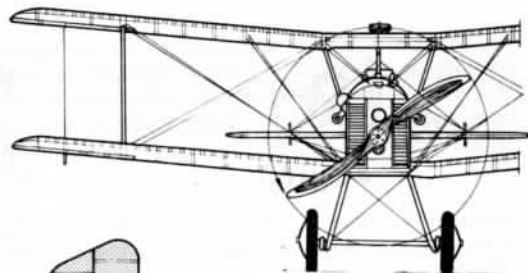


DECAL N 1



DECAL N 2

DECAL N 2



GREEN
HB 15 RFC GREEN
VERT
GRÜN
VAALGRÖEN
GRÜN
VERDE
VERDE

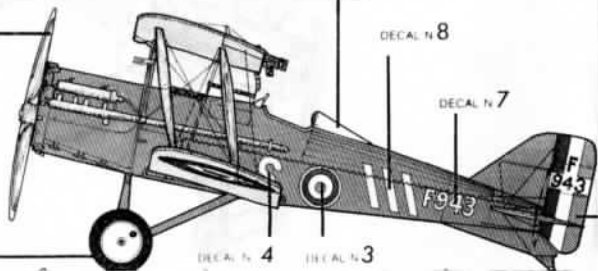


YELLOW
HB 16 CLEAR DOPED LINEN
JAUNE
GELB
GEL
AMARILLO
GIALLO

BROWN
HF 8 CHOCOLATE
MARRON
BRAUN
BRUN
BRUN
BRUN
MARRON
MARRONE
CIOCCOLATA

WHITE
34 WHITE
BLANC
WEISS
MAT WIT
VIT
BLANCO
BIANCO

BLACK
33 BLACK
NOIR
SCHWARZ
ZWAART
SVART
NEGRO
NERO



DECAL N 4

DECAL N 3

DECAL N 8

DECAL N 7

DECAL N 5

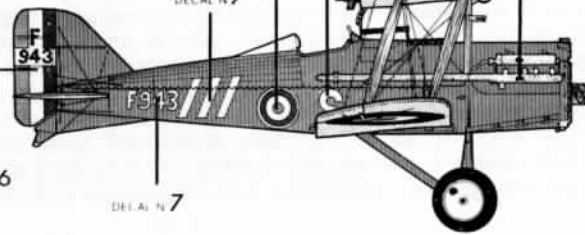
DECAL N 6

DECAL N 3

DECAL N 4

DECAL N 9

DECAL N 7



BURNISHED METAL
53 GUN METAL
METAL BRUNI
BRUNIERTER METALL
LIZERKLEUR
OXIDERAD METALL
METAL BRUNIDO
METALLO BRUNITO

SOPWITH CAMEL

1/72

ART. 9020

MADE IN ITALY



Il soprannome di "Camel" ("Cammello") attribuito a questo velivolo, deriva dalla caratteristica "gobba" posta subito dietro le due mitragliatrici Vickers. Il Sopwith Camel che compì il suo primo volo nel dicembre del 1916 si fece presso i piloti Alleati una triste fama per la sua discutibile stabilità; in mani inesperte l'aereo poteva infatti risultare "difficile", ma affidato ad un esperto pilota, in grado di sfruttare appieno le sue caratteristiche, la macchina risultava "docile" e "maneggevole"; ne sono riprova gli oltre 1.294 velivoli nemici abbattuti durante il Conflitto. Al Sopwith Camel va inoltre attribuito l'abbattimento del velivolo del "Barone Rosso" ad opera del canadese R. Brown.

The nickname of "Camel" given to this aircraft derives from the characteristics "hump" found just behind the two Vickers machine guns. The Sopwith Camel, which made its maiden flight in December 1916, acquired a bad reputation among Allied pilots because of its uncertain stability; in the hands of the non-experts, the aircraft could in fact prove to be "difficult", but given to an expert pilot, able to take full advantage of its characteristics, the plane was found to be "docile" and "easy to handle"; and this was confirmed by the more than 1,294 enemy aircraft shot down during the war. The defeat of the "Red Baron's" aircraft was also attributed to the Sopwith Camel piloted by Canadian R. Brown.

Le sobriquet de "Camel" ("Chameau") affublé à cet avion, dérive de la "bosse" caractéristique placée derrière ses deux mitrailleuses Vickers. Le Sopwith Camel vola pour la première fois en décembre 1916; il jouissait d'une mauvaise réputation auprès des pilotes alliés de par sa stabilité discutable. Aux mains d'un pilote inexpérimenté, l'avion pouvait en effet être "difficile"; mais confié à un pilote expérimenté en mesure d'exploiter en plein ses caractéristiques, l'engin était "docile" et "maniable": preuve en sont les 1.294 avions ennemis abattus pendant le conflit. En outre, c'est à bord d'un Sopwith Camel que le canadien R. Brown a abattu l'avion du "Baron Rouge".

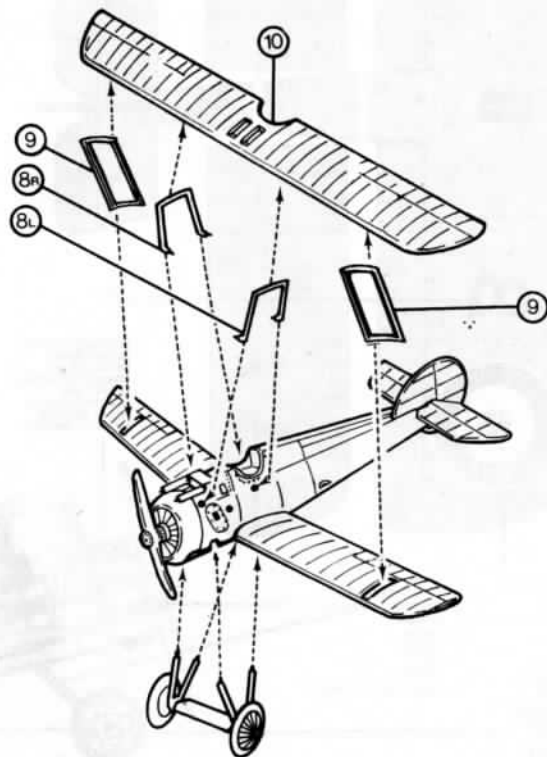
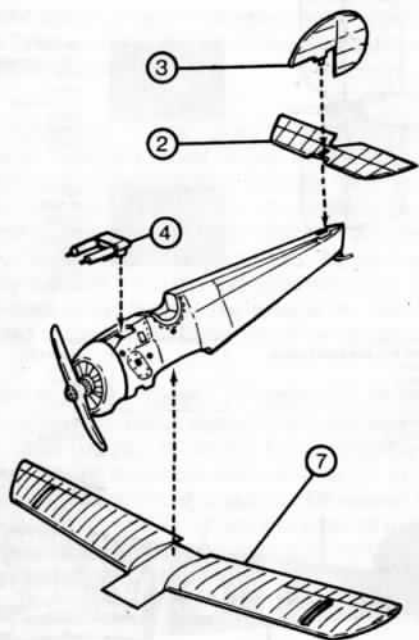
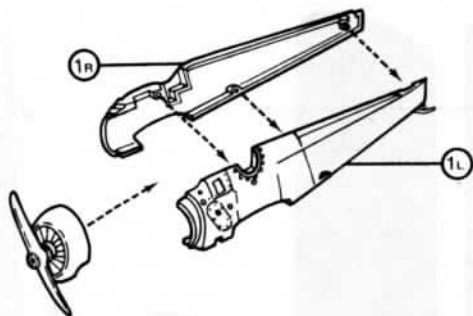
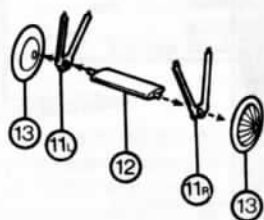
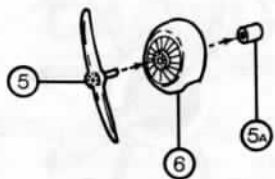
Der Spitzname "Camel" (Kamel) dieses Flugzeugs wurde von dem "Buckel" abgeleitet, den es direkt hinter den beiden Maschinengewehren Vickers aufweist. Der Sopwith Camel, der im Dezember 1916 zum ersten Male flog, hatte bei den

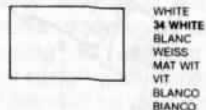
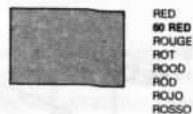
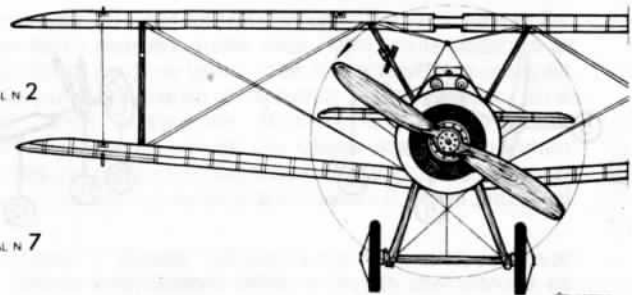
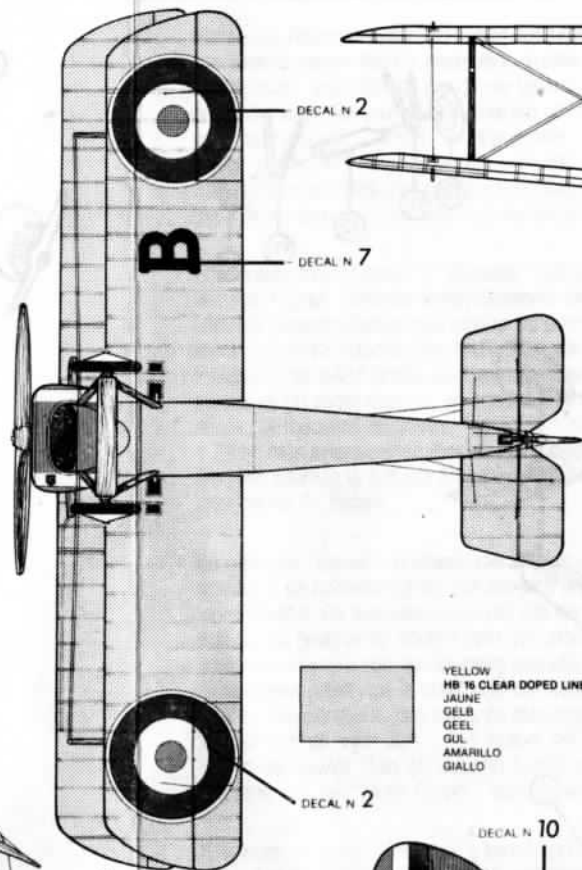
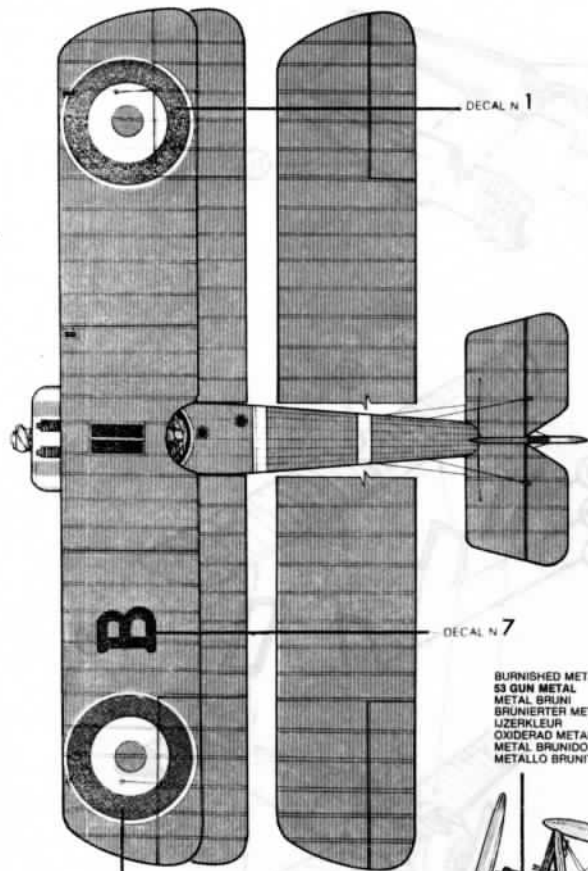
Piloten der Alliierten aufgrund seiner bestreitbaren Stabilität einen schlechten Ruf; von unerfahrenen Piloten gesteuert, konnte diese Flugmaschine tatsächlich als "schwierig" erscheinen, wurde sie jedoch einem erfahrenen Piloten anvertraut, der in der Lage war, ihre Möglichkeiten voll zu nutzen, so handelte es sich um eine "nachgiebige" "leicht zu steuernde" Maschine; davon zeugen die über 1.294 feindlichen Flugzeuge, die während des Krieges abgeschossen wurden. Desweiteren schreibt man dem Sopwith Camel auch den Abschuss des Flugzeugs des "Roten Barons" zu - was auf das Werk des Kanadiers R. Brown zurückgeht.

El sobrenombre "Camel" ("Camello") atribuido a este avión, deriva de la característica "giba" situada inmediatamente detrás de las dos ametralladoras Vickers. El Sopwith Camel que realizó su primer vuelo en diciembre de 1916 tenía entre los pilotos aliados una triste fama por su discutible estabilidad; en manos inexpertas el avión podía efectivamente resultar "difícil", pero confiado en las manos de un piloto experto, en condiciones de explotar plenamente sus características, la máquina resultaba "dócil" y "manejable"; la prueba de ello son los 1.294 o más aviones enemigos abatidos durante la guerra. Al Sopwith Camel se le atribuye además la echada a tierra del velivolo del "Barone Rosso" hecha por el canadiense R. Brown.

De bijnaam "Camel" (kameel) die ann dit vliegtuig gegeven werd, had zijn oorsprong in de karakteristieke bult die zich onmiddellijk achter de 2 Vickers mitrailleurs bevond. De Sopwith Camel die zijn eerste vlucht in december 1916 voltooide had bij de geallieerde piloten door zijn onzekere stabiliteit een slechte naam; in onervaren handen kon het vliegtuig dan ook "moeilijk" lijken, maar werd het aan een ervaren piloot, die in staat was zijn karakteristieke kwaliteiten ten volle te benutten, toevertrouwd, dan bleek de machine "gewillig" en "wendbaar" te zijn; hiervan zijn de meer dan 1.294 tijdens het conflict neergehaalde vijandige vliegtuigen het bewijs. Aan de Sopwith Camel wordt bovendien het neerhalen van de machine van de "Rode Baron" door de kanadees R. Brown toegeschreven.

Binamnet "Camel" ("kamel") som tillskrivits detta flygplan, har sitt ursprung i dent karakteristiska "puckeln" placerad direkt bakom de två Vickerskulsprutorna. Sopwith Camel, som genomförde sin första flygning i december år 1916, fick hos de allierade piloterna ett tråkigt rykte på grund av dess diskutabla stabilitet; flygplanet kunde nämligen verka "svårt" i oerfarna händer, men anförtrött åt en erfaren pilot, i stånd att fullständigt utnyttja dess egenskaper, så blev resultatet ett "lydigt" och "lätthanterligt" plan; därom vittnar de mer än 1.294 nedskjutna fiendeflygplanen under första världskriget. Dessutom kan Sopwith Camel göra anspråk på nedskjutningen av "Röda Baronens" flygplan, vilken genomfördes av kanadensaren R. Brown.



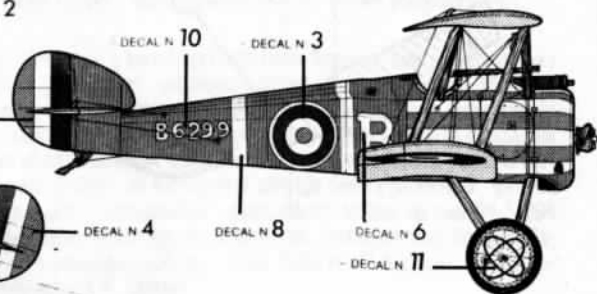
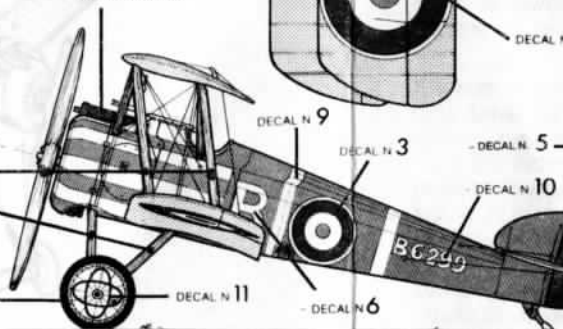


BURNISHED METAL
53 GUN METAL
METAL BRUNI
GRÜNIERTER METALL
LÜZERKLEUR
OXIDERAD METALL
METAL BRUNIDO
METALLO BRUNITO

DECAL N 1

SHOWN
HF 6 CHOCOLATE
MARRON
BRÄUN
BRUN
BRÜN
BRUN
MARRON
MARRONE CIOCCOLATA

33 ACK
33 BLACK
NOIR
SCHWARZ
ZWART
SVART
NEGRO
NERO



SPAD S.XIII

1/72

ART. 9018

MADE IN ITALY



Proseguendo il successo ottenuto dallo S.VII, la SPAD, grazie alla disponibilità del nuovo motore Hispano-Suiza 8 Be da 220 HP, progettò il suo naturale sostituto, chiamandolo S.XIII. Il primo prototipo (S 392) volò nell'aprile del 1917 ed entrò immediatamente in produzione, assemblato non solo dalla Casa-madre, ma anche da altre otto ditte subappaltatrici.

Per questo motivo il velivolo francese fu senz'altro il più diffuso nei reparti di volo Alleati: adottato non solo dall'Aviation Militaire, ma anche dalle Forze Aeree belghe, inglesi, americane e italiane (in Italia l'S.VII acquistò la sua popolarità pilota-to dall'indimenticabile asso: Francesco Baracca).

Following up the success of the S.VII, SPAD, thanks to the newly available Hispano-Suiza 8 Be 220 HP engine, designed its natural successor, calling it the S.XIII. The first prototype (S 392) made its maiden flight in April 1917 and was immediately put into production, being assembled not only by SPAD itself, but also by eight sub-contracting companies.

For this reason, the French aircraft was without a doubt the most widely used aircraft in the Allied air units: it was adopted not only by Aviation Militaire, but by the Belgian, English, American and Italian air forces (in Italy, the S.VII gained popularity by being piloted by the unforgettable ace: Francesco Baracca).

En poursuivant le succès obtenu avec le S.VII et grâce à la disponibilité du nouveau moteur Hispano-Suiza 8 Be de 220 HP, SPAD mis au point son successeur appelé S.XIII.

Le premier prototype (S 392) vola en avril 1917 et entra immédiatement en production non seulement à la maison-mère mais également auprès de huit autres firmes sous-traitantes.

C'est la raison pour laquelle l'avion français fut sans conteste le plus répandu dans les escadrilles alliées, adopté non seulement par l'Aviation Militaire, mais également par les Forces Aériennes belges, anglaises, américaines et italiennes (en Italie, le S.VII doit sa popolarité à un as inoubliable: Francesco Baracca).

Als Fortführung des mit dem Modell S.VII erzielten Erfolges und dank der Produktion des neuen Motors Hispano-Suiza 8 Be mit 220 PS, entwickelte die SPAD den natürlichen Nachfolger dieses Flugzeugtyps und bezeichnete ihn als S.XIII.

Der erste Prototyp (S 392) flog zum ersten Mal im April 1917, und es wurde sofort die Produktion aufgenommen; die Montage erfolgte nicht nur in der Muttergesell-

schafft, sondern auch in weiteren acht Unterpächterfirmen.

Aus diesem Grund war dieses französische Flugzeug ohne Zweifel das in den Luftfahrtabteilungen der Alliierten am stärksten verbreitete Flugzeug: es wurde nicht nur von der Aviation Militaire, sondern auch von der Militärluftfahrt Belgiens, Englands, der USA und Italiens eingesetzt (in Italien wurde das Modell S.VII durch den unvergesslichen Piloten Francesco Baracca berühmt).

Prosiguiendo con el éxito obtenido por el S.VII, la SPAD, gracias a la disponibilidad del nuevo motor Hispano-Suizo 8 Be de 220 HP, proyectò su reemplazo natural llamándolo S.XIII.

El primer prototipo (S 392) volò en abril de 1917 y entrò inmediatamente en producción, siendo ensamblado no solamente por la Casa madre sino también por otras ocho firmas sub-li-citadoras. Por este motivo el avión francés fue sin duda el más difundido en los repartos de vuelo de los Aliados: fue adoptado no solamente por la "Aviation Militaire" sino también por las fuerzas aéreas belgas, inglesas, norteamericanas e italianas (en Italia el S.VII adquirió su popularidad al ser pilotado por el inolvidable aviador: Francesco Baracca).

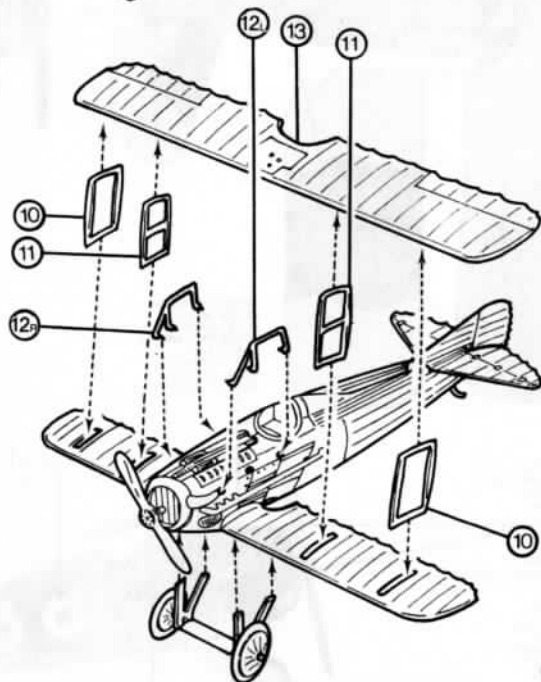
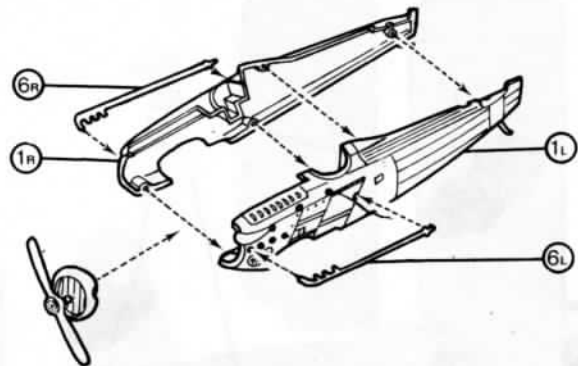
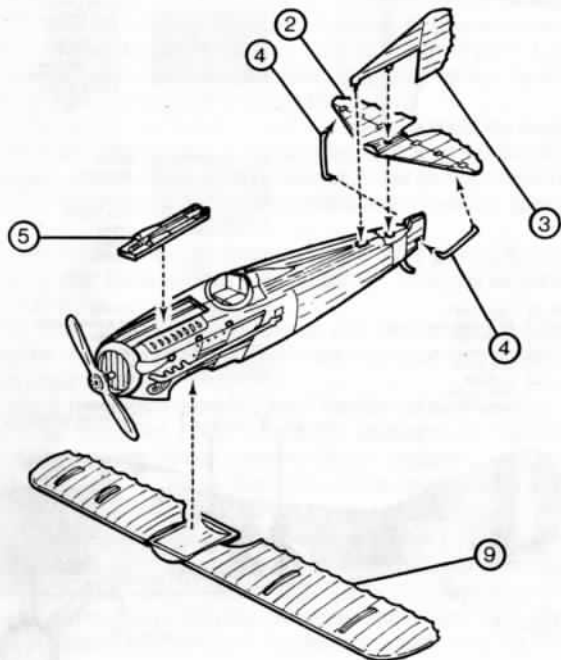
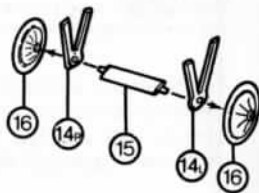
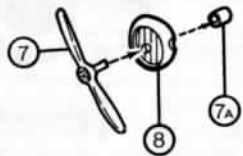
Het met de S.VII behaalde sukses voortzettend, ontwierp de SPAD zijn natuurlijke opvolger, dankzij de beschikbaarheid van de nieuwe motor Hispano Suiza 8 Be van 220 HP, en gaf het de naam S.XIII.

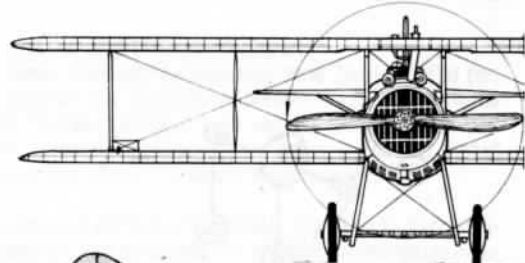
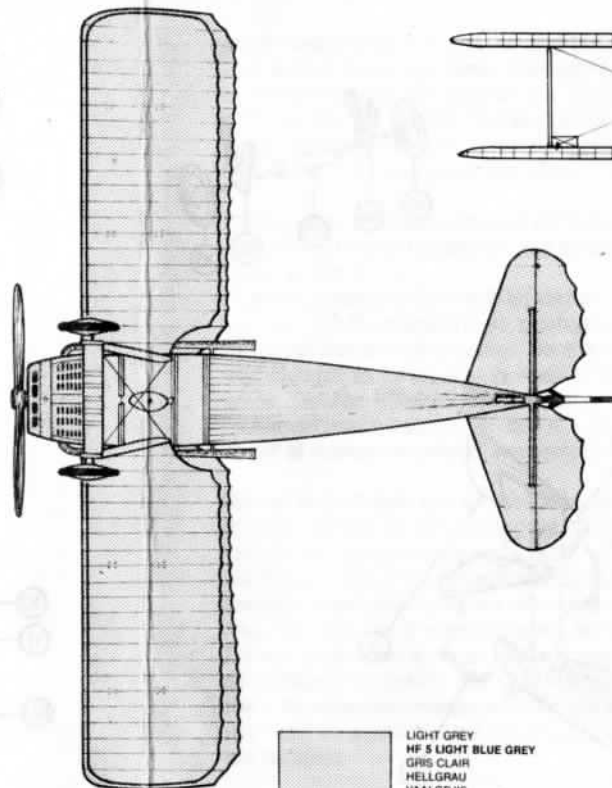
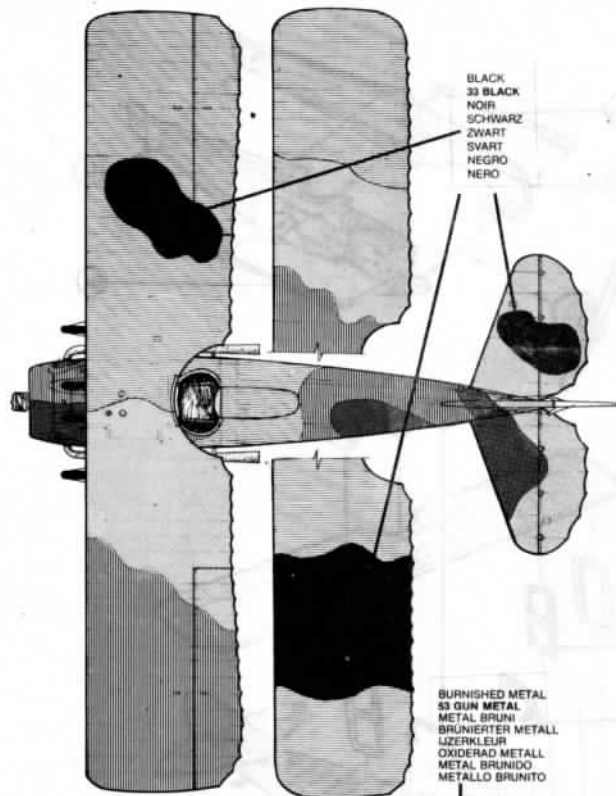
Het eerste prototype (S 392) voltooide zijn eerste vlucht in april 1917 en werd onmiddellijk in productie genomen, waarbij de assemblatie niet alleen door de SPAD, maar ook door nog 8 onderaannemers ter hand genomen werd.

Did was ongetwijfeld de reden, dat het franse vliegtuig het meest verspreid was in de geallieerde luchtvloot; men vond het niet alleen in de Aviation Militaire, maar ook in de belgischen engelse, amerikaanse en italiaanse luchtmacht. (In Italië verwerfde de S.VII populariteit met aan de knuppel de onvergetelijke kampioen Francesco Baracca).

SPAD fortsatte succén som uppnåtts med S.VII, och projekterade, tack vare tillgång till den nya motorn Hispano-Suiza 8 Be på 220 HP, dennes naturliga ersättare, som blev kallad för S.XIII.

Den första prototypen (S. 392) flög i april år 1917 och infördes genast i produktion. Hopmonteringen utfördes förutom av moderbolaget, även av åtta andra sidos-entreprenörer. Av detta skäl blev utan tvekan det franska flygplanet det, som fick mest spridning i de allierades flygavdelningar: det togs i bruk inte bara av Aviation Militaire, men även av de belgiska, engelska, amerikanska och italienska flygvagnen (i Italien erhöill S.VII sin popularitet manövrerat av den oförgätliga mästaren: Francesco Baracca).





EARTH
HF 3 DARK EARTH
MARRON
BRAUN
BRUN
BRUN
MARRON
MARRONE TERRA SCURA



DARK GREEN
HI 13 OVERALL GREEN
VERT FORCE
MITTELGRÜN
MIDDELGRÖEN
MELLANGRÖEN
VERDE OSCURO
VERDE SCURO



GREEN
HF 2 VERT
VERT
GRÜN
VAALGRÖEN
GRÖN
VERDE



BROWN
HF 6 CHOCOLATE
MARRON
BRAUN
BRUN
BRUN
BRUN
MARRON
MARRONE CIOCCOLATA



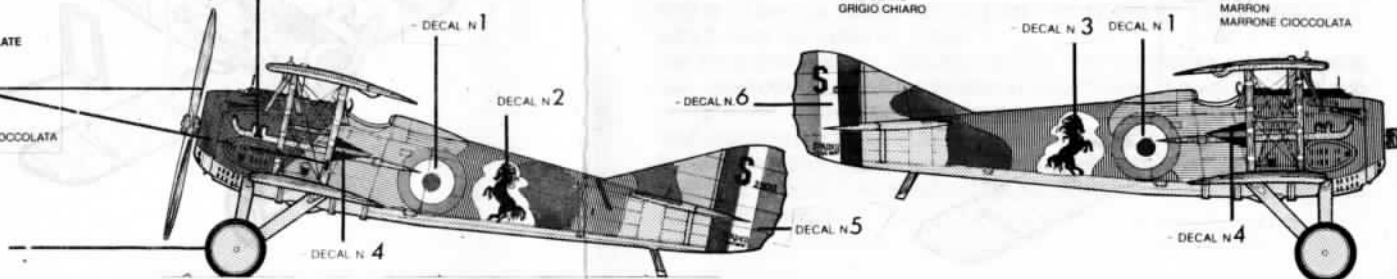
BURNISHED METAL
S3 GUN METAL
METAL BRUNI
BRUNNIERTER METALL
LIZERKLEUR
OXIDERAD METALL
METAL BRUNITO
METALLO BRUNITO

LIGHT GREY
HF 5 LIGHT BLUE GREY
GRIS CLAIR
HELLGRAU
VAALGRIS
LJUSGRÅ
GRIS CLARO
GRIGIO CHIARO



BROWN
HF 6 CHOCOLATE
MARRON
BRAUN
BRUN
BRUN
BRUN
MARRON
MARRONE CIOCCOLATA

BLACK 33
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SWART
NEGRO
NERO





ESCI ART. 9015-FOKKER D - VII

MADE IN ITALY



ESCI ART. 9021-ALBATROS - D III

MADE IN ITALY

MADE IN ITALY ART. 9016 - S. E. 5 A

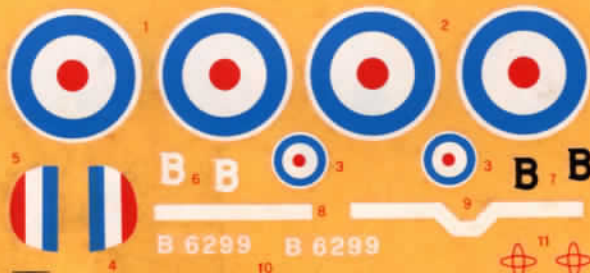


MADE IN ITALY ART. 9017 - NIEUPORT 17



ESCI ART.9018 SPAD S. XII

MADE IN ITALY



ESCI ART. 9020-SOPWITH CAMEL

MADE IN ITALY

CONTROLLATO DA
CHECKED BY
CONTROLE PAR
KONTROLLIERT VON
REVISADO PARA
KONTROLLERAT AV

2