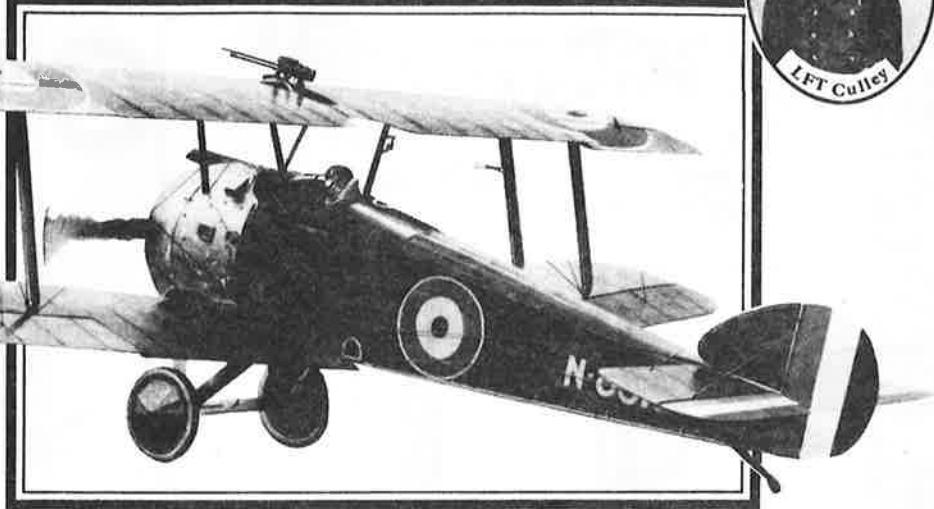


Lt. S. Culley

Sopwith 2F1 Camel 1918

N°01075



Sopwith Camel 2F1

The single-seater Sopwith Camel fighter was designed as a replacement for the Sopwith Pup. The name 'Camel' was derived from the shape of the aircraft, which had a 'hump' over the engine containing the machine guns.

The Sopwith Camel was very agile and manoeuvrable, which made it very difficult for the inexperienced pilot to fly. However, in the hands of a good pilot, it could outmanoeuvre almost any other aircraft of the time. This Airfix model kit is of the 2F1 version of the Camel, being a development of the basic Camel design to meet the special needs of the Royal Navy. The 2F1 went into production in early 1918, and the Royal Navy used them as an escort fighter and dive bomber (carrying 2x22kg bombs), serving during the First World War on 4 carriers, 10 battleships and 17 cruisers.

Stuart Culley

The Zeppelins gave Germany an excellent reconnaissance facility, with which they could watch the movements of the Royal Navy over the North Sea, reporting their position to the German Navy. The Zeppelins could safely patrol at very high altitude, beyond the reach of anti-aircraft fire, and above the limited operating ceiling of flying boats. To equip anti-submarine cruisers and destroyers with a shipboard fighter capable of high altitude flight, like the Camel 2F1, required the development of some form of special aircraft carrier. These various experiments were conducted with an aircraft being launched from small 'raft-like' vessels, called lighters, which could be towed behind naval vessels. On July 31st 1918, the first successful take-off was achieved by a Camel, from a lighter, after a number of earlier problems and accidents. The aircraft was piloted by Lt. Stuart Culley.

On August 10th 1918, the Royal Navy's Harwich Light Cruiser Force, set out to hunt for German warships in the Heligoland Bight area. At 08:30 an escorting flying boat spotted a Zeppelin (L53) to the North East, shadowing the Royal Navy ships. At 08:58, Lt. Stuart Culley, in Sopwith 2F1 Camel, number NG812, made another successful take-off from a lighter, towed behind the destroyer HMS Redoubt. With the sun behind him so as to avoid detection by the Zeppelin, Culley's Camel climbed for one hour to get within striking distance of the Zeppelin. Whilst still 300 ft. below the Zeppelin, Culley felt the controls of his Camel become sluggish, as it reached its effective operating ceiling in the thin air, around 17,000 ft. (5182m) above the North Sea.

Unable to climb any further, he bravely pulled up the nose of his aircraft, at the risk of it stalling and falling into a dangerous spin, to bring his guns to bear on the giant airship above him. He fired a full drum of ammunition into the airship, which caught fire and plunged seaward.

Stuart Culley eventually relocated the British Naval Force and ditched smoothly alongside Redoubt, so that his aircraft could be hoisted back on board the lighter.

For his action, which was officially described as "a most difficult undertaking", 22 year old Lt. Stuart Culley was awarded the DSO (Distinguished Service Order). The Sopwith Camel, NG812, is now displayed in the Imperial War Museum in London. L53 was the last Zeppelin to be destroyed in combat. Lt. Stuart Culley retired from the RAF in 1945, having risen to the rank of Group Captain. He died on 10th June 1975, aged 80.

Sopwith Camel

L'avion de chasse monoplace Sopwith Camel avait été conçu en remplacement du Sopwith Pup. Le nom de "Camel" provenait de la forme de l'avion qui possédait une bosse au dessus du moteur pour loger les mitrailleuses.

Le Sopwith Camel était très agile et maniable ce qui le rendait très difficile à piloter pour un pilote non expérimenté. Cependant entre les mains d'un bon pilote, il pouvait surclasser en maniabilité presque tous les autres avions de cette époque. La munition Airfix de cet avion représente la version 2F1 qui est une version du modèle de base conçue spécialement pour répondre aux besoins de la Royal Navy. Le 2F1 fut placé en production au début de 1918, et la Royal Navy l'utilisa comme chasseur d'escorte et comme bombardier en piqué (2 bombes de 22 kgs), si bien qu'il fut en service pendant la première guerre mondiale sur 4 porte-avions, 10 cuirassés et 17 croiseurs.

Stuart Culley

Les dirigeables Zeppelins constituaient pour l'Allemagne un excellent outil de reconnaissance aérienne avec lequel elle pouvait observer les mouvements de la Royal Navy au Mer du Nord et rendre compte de la position des bâtiments ennemis à la marine allemande. Les Zeppelins pouvaient patrouiller en toute sécurité à très haute altitude, hors de portée de la D.C.A., et au dessus du plafond opérationnel des hydravions. Pour pouvoir équiper les petits croiseurs et les destroyers avec un chasseur embarqué capable de voler à haute altitude, comme le Camel 2F1, il fallait étudier et mettre au point un moyen quelconque de décollage nouveau. Ce fut, plusieurs essais furent effectués à cette époque avec des avions décollant à partir de bateaux plus ou moins en forme de radeau et appelées "Lighters", et qui pouvaient être remorqués par des navires de guerre. Le 31 juillet 1918, le premier décollage fut réussi par un Camel à partir l'un "lighter", après bon nombre d'accidents et de problèmes. L'avion était piloté par le Lieutenant Stuart Culley.

Le 10 août 1918, la police escadre Harwich de coursiers de la Royal Navy prit le départ pour une chasse aux navires allemands dans la région de la crique d'Heligoland. A 01:30 exactement, l'un des hydravions d'escorte repéra un Zeppelin (L53) vers le Nord-Est qui suivait et observait les bateaux anglais. A 08 h 58 du matin, le Lieutenant Stuart Culley sur un Sopwith 2F1 Camel, numéro NG812, réussit un autre décollage à partir d'un lighter remorqué par le destroyer Redoubt. Ayant le soleil derrière lui il manœuvra le mieux possible pour éviter de se faire repérer par le Zeppelin, le Camel de Culley se mit à grimper pendant une heure pour avoir le Zeppelin à portée de feu. Alors qu'il se trouvait encore à 100 m en dessous du dirigeable, Culley trouva incapable de continuer, son Camel ne réagissait plus aux commandes car l'avion avait atteint son plafond opérationnel à environ 5 200 mètres (17 000 pieds) au dessus de la Mer du Nord.

Incapable de grimper plus haut, il redressa courageusement le nez de son avion, au risque de tomber en perte de vitesse et de se mettre en vrille, afin de pointer ses mitrailleuses sur le dirigeable géant au dessus de lui. Il fit feu de toutes ses munitions et il vit le Zeppelin s'abîmer en flammes dans la mer.

Stuart Culley parvint ensuite à retrouver l'escadre anglaise et se posa sur l'eau doucement le long du Redoubt de manière que son avion puisse être repris par la grue et déposé sur le lighter.

Pour son action, qui fut officiellement décrite "comme une entreprise des plus difficiles", le Lieutenant Stuart Culley, âgé de 22 ans, reçut la DSO (Distinguished Service Order). Le Sopwith Camel NG812 est maintenant exposé à Londres à l'Imperial War Museum. Le L53 fut le dernier Zeppelin détruit en combat. Le Lieutenant Stuart Culley prit sa retraite de la RAF en 1945, ayant atteint la grade de Colonel ("Group Captain"). Il mourut le 10 juin 1975, âgé de 80 ans.

Sopwith Camel

Der Jagdeinsitzer Sopwith Camel wurde als Nachfolger der Sopwith PUP entwickelt und kam Mitte 1917 an die Front. Der Name 'Camel' kennzeichnet die Flugzeugform mit dem MG-Höcker über dem Motor. Die Camel war sehr wendig und leichtföhlig, füer Anfänger deshalb nicht leicht zu fliegen. Erfahrene Piloten vermochten damals jedoch fast alle damaligen Konkurrenz-Baumuster auszukürven. Dieser Airfix-Modellbausatz gibt die Camel 2F1-Version wieder, eine spätere Marineneinführung für die Royal Navy. Nach Produktionsanfangs anfangs 1918, wurde die Camel 2F1 von der Royal Navy als Begleitjäger und Sturzbomber (mit 2x22 kg Bomben), u.a. auf den Flugzeugträgern HMS Argus, Eagle, Furious und Pegasus, zehn Schlachtschiffen und 17 Kreuzern eingesetzt.

Technische Daten Sopwith (sea) Camel 2F1

Spannweite, m.....	8,53
Länge, m.....	5,72
Startgewicht, kg.....	667
Geschwindigkeit, km/h.....	195
Steiggeschwindigkeit, m/s.....	3,7
Gleifhöhe, m.....	5.790
Triebwerk: 150 PS Bentley BR 1 Umlaufsternmotor o.a. Bewaffnung: 2x Vickers und 7,62 mm Lewis MG o.a.	

Lieutenant Stuart Culley

Deutsche Zeppeline bewohnten sich hervorragend bei der Aufklärung und Meldung der Bewegungen der Royal Navy in der Nordsee an die eigene Flottenführung. In grossen Höhe außerhalb der Reichweite von Flakfeuer und Gipfelhöhe damaliger Flugboote waren Zeppeline anfangs ungefährdet. Mit der Ausrüstung britischer Kleiner Kreuzer und Zerstörer mit höhenaufländigen Bordjaquern wie der Camel 2F1 mussten besondere Starteinrichtungen und Verfahren dafür entwickelt werden.

Von Luftfahrt Versuche. Flugzeuge von flossähnlichen Schleppleichtern zu starten, waren zunächst wenig erfolgreich. Nach vielen Problemen und mehreren Unfällen anderer Piloten gelang es Lt. Stuart Culley am 31. Juli 1918 als erstem, seine Sea Camel 2F1 glatt von einem solchen Leichter zu starten. Im Oktober 1918 verfügte die Royal Navy über 129 2F1, 112 davon waren an der RNAS Landstationen in Felixstowe, Great Yarmouth und Port Victoria eingezogen.

Am 10. August 1918 lief eine britische leichte Kreuzerguppe aus Harwich zur Jagd auf deutsche Kriegsschiffe in der Helgoländer Bucht aus. Ein, den britischen Verbänden begleitendes Aufklärungsflugboot meldete am 11. August um 08:30 Uhr das die Briten beobachtende deutsche Marine-Luftschiff L.53 unter dem Kommando von Korvettenkapitän Proels nordostwärts Terschelling. Um 08:58 Uhr startete Lt. Culley mit seiner Camel 2F1, NG812, erfolgreich von der Startrampe des vom Zerstörer HMS Redoubt schnell gegen den Wind geschleppten Leichters. Um vorzeitige Entdeckung zu vermeiden, versuchte Culley mit der Sonne im Rücken über eine Stunde lang, auf die Flughöhe des Zeppelins und in Schussentfernung zu kommen. Immer noch weit unter dem Luftschiff, ließ die Ruderwirkung seiner Maschine in der dünnen Höhe stark nach. Die Grenze seiner eigenen Gipfelhöhe war bei 5.180 m über der Nordsee erreicht. Auf die Gefahr hin abzuschirmieren und in gefährliches Trudeln zu geraten, zog er seine Camel kurz entschlossen hoch, schoss eine volle Trommel aus einem, auf dem Oberflügel montierten Lewis-MG (das andere hatte Lademehrung) auf das riesige Luftschiff ab, das danach in Brand geriet und in die See stürzte. Ein einziger, mit brennenden Kleiderln in 3.000 m abgesprungener

N°01075

EN

Sopwith Camel

Het gezichter jachtlievig Sopwith Camel was ontworpen als vervanger van de Sopwith Pup. De naam "Camel" was afgeleid van de vorm van het vliegtuig n.l. van "Bult" over de motorkap voor de machinegeweers.

De Sopwith Camel was erg vlug en wendbaar en daardoor voor een onervaren piloot moeilijk te besturen. Echter, in de handen van een goede piloot, kon het bijna ieder vliegtuig van die tijd eruit manöuvreren. Dit bouwmodel van Airfix is van de 2F1 versie van de Camel, namelijk ontwikkeld vanuit het basis model om aan de speciale wensen van de Royal Navy" te voldoen. De 2F1 ging begin 1918 in productie en in de Koninklijke Marine gebruikt als escorte-vliegtuig en als duik-bommenwerper (droeg 2 bommen van 22 KG). Ze dienden gedurende de eerste wereldoorlog op 4 vrachtschepen, 10 slagschepen en 17 kruisers.

Stuart Culley

Met de Zeppelins konden de Duitsers de Royal Navy op de Noordzee uitstekend observeren en hun posities aan de Duitse marine doorgeven. De Zeppelins konden op grote hoogte veilig waarnemen, buiten het bereik van anti-vliegtuig-geschut en boven de beperkte werkhoogte van vliegtuigen. Om kleine kruisers en torpedojagers in staat te stellen tot het ontpoelen van jagers, welke op grote hoogte konden opereren, moest er een speciale lanceerafsluice worden ontworpen. Er werden verschillende experimenten met vliegtuigen uitgevoerd, galancering van een soort "vlot" achter de boten, lichter genaamd, welke achter de genoemde schepen werden gehangen. Op de 31ste Juli 1918 werd de eerste Camel met succes gelanceerd, na een aantal oerdere mislukkingen en ongelukken. Dit vliegtuig was bestemd voor Lt. Stuart Culley.

Op 10 Augustus 1918 zette de Royal Navy's Harwich lichter kruisersmacht koers om in de bocht van Helgoland te jagen op Duitse oorlogsschepen. Om 8:30 uur ontdekte een begeleidend hydroboot een Zeppelin (L53) ten Noord-Oosten, die de schepen van de Royal Navy schuwde. Om 08:58 luke de met Lt. Stuart Culley in de lichter van de Camel, de Camel 2F1, een succesvol lancering van een lichter die getrokken werd door de torpedojager HMS "Redoubt". Met de zon onderging de Camel 2F1, nadat de Zeppelin hem niet kon ontdekken, klein Culley's Camel gedurende een uur om binnen vuurstraat van de Zeppelin te komen. Terwijl hij nog steeds 300 voet onder de Zeppelin was, voerde Culley dat de Camel trager werd in zijn bewegingen, want de Camel had het platform van zijn operationele mogelijkheden rond 17.000 voet (5.182 Mtr) boven de Noordzee, in de duine lucht bereikt.

Niet meer in staat verder te klimmen, trok hij dapper de neus van zijn vliegtuig op, met het risico om in een gevaarlijke spin terug te komen. Het ontrekken van de neus maakte het mogelijk om op het rustige luchtschip te vuren. Hij vuurde een volle band met ammunitie in het luchtschip, dat vlam vatte en ze storie.

Stuart Culley localiseerde de Engelse Royal Navy weer en landde zachte op het water langs de Redoubt, zodat zijn vliegtuig weer aan boord van de lichter kon worden geboren.

Voor zijn actie, die officieel werd beschreven als "een zeer moeilijke opgave" kreeg de 22 jarige Lt. Stuart Culley de DSO (Distinguished Service Order). De Sopwith Camel NG812 staat nu in het Imperial War Museum te Londen. De Zeppelin L53 was de laatste zeppelin die in een gevecht werd vernietigd. Lt. Stuart Culley ging in 1945 met pensioen van de RAF en was inmiddels opgeklommen tot de rang van kolonel-vlieger. Hij stierf op 10 Juni 1975 op de leeftijd van 80 jr.

Sopwith Camel

El cazador Sopwith Camel de una sola plaza fue diseñado como sustituto del Sopwith Pup. El nombre "Camel" se debe a la configuración del avión que tenía una giba con el armamento encima del motor.

El Sopwith Camel fue muy ágil lo cual lo hizo muy difícil para el piloto poco experimentado. Sin embargo, en manos de un buen piloto podía vencer en maniobras a cualquier avión de su época. Este modelo de Airfix es de la versión 2F1 del Camel, siendo un desarrollo del diseño básico del Camel para satisfacer las necesidades especiales de la Royal Navy. El 2F1 comenzó a fabricarse a primeros de 1918 y la Royal Navy los empleó como cazadores de escolta y de bombarderos en picado (llevaba dos bombas de 22 kgs.) y sirvieron durante la Primera Guerra Mundial en 4 portaviones, 10 acorazados y 17 cruceros.

Stuart Culley

Los Zeppelins proporcionaron a Alemania una excelente facilidad de reconocimiento. Observaron los movimientos de la Royal Navy en el Mar del Norte e informaron de su posición a la Marina Alemana. Los Zeppelins podían patrullar con seguridad a grandes altitudes fuera del alcance del fuego antiaéreo y por encima del techo operacional de los hidroaviones. Para equipar a los pequeños cruceros y a los destructores con un cazador capaz de volar a grandes alturas, como el Camel 2F1, necesitaban el desarrollo de algún tipo de aparato especializado para lanzamiento. Así se llevaron a cabo varios experimentos lanzando aviones desde pequeñas embarcaciones como balsas, llamadas "lighters" (barcas), que podían ser remolcadas por buques de la marina. El 31 de Julio de 1918 tuvo lugar el primer éxito de un Camel desde una barcaza después de una serie de problemas y accidentes. El avión fue pilotado por el Teniente Stuart Culley.

El 10 de Agosto de 1918, la Fuerza de Cruceros Ligeros de S. Harwich de la Royal Navy envió la búsqueda de buques de guerra alemanes en la zona de la ensenada de Helgoland. A las 08:30 horas un hidroavión de escolta divisó a un Zeppelin (L53) al noreste, siguiendo a los buques de la Royal Navy. A las 08:58 horas el Teniente Stuart Culley en Sopwith Camel 2F1 matrícula NG812 despegó correctamente de una barcaza remolcada por el destructor HMS Redoubt. Con el sol tras él, así evitando que el Zeppelin le viera, el Camel de Culley subió durante una hora con el fin de estar al alcance del Zeppelin. Mientras estaba a unos 300 pies por debajo del Zeppelin, Culley notó que los controles de su aparato se volvieron débiles a medida que se acercaba a su techo operacional en el aire rarificado, a unos 5182 metros por encima del mar.

No pudiendo subir más, el valiente Culley levantó el morro del avión corriendo así al riesgo de pérdida de velocidad y de entrada en barrera, dirigió su armamento a la enorme nave encima de él. Disparó un tiro entero de munición a la aeronave que se incendió y cayó en picado al mar.

Stuart Culley consiguió encontrar a la Fuerza Naval Británica y aterrizar sin problemas al lado del HMS Redoubt para que su avión pudiera ser izado a bordo de la barcaza.

Por esta acción, que fue calificada oficialmente como "una empresa difícilísima" a Stuart Culley, de 22 años, se le concedió con el DSO (Orden de Servicio Distinguido). El Sopwith Camel NG812 se expone en el Museo Imperial de Guerra en Londres. El L53 fue el último Zeppelin destruido en combate. El Teniente Stuart Culley se retiró de la RAF en 1945 habiendo ascendido al rango de Capitán de Grupo. Murió el 10 de Junio de 1975 a la edad de 80 años.

Sopwith Camel

Il monoplano da caccia Sopwith Camel fu progettato in sostituzione del Sopwith Pup. Il nome "Camel" proviene dalla forma dell'apparecchio che aveva una giba sopra il motore che allungava le mitragliatrici.

Il Sopwith Camel era molto agile e maneggevole, e questo ne rendeva molto difficile per il pilota poco esperto. Sin embargo, en manos de un buen piloto podía vencer en maniobras a cualquier avión de su época. Este modelo de Airfix es de la versión 2F1 del Camel, siendo un desarrollo del diseño básico del Camel para satisfacer las necesidades especiales de la Royal Navy. El 2F1 comenzó a fabricarse a primeros de 1918 y la Royal Navy los empleó como cazadores de escolta y de bombarderos en picado (llevaba dos bombas de 22 kgs.) y sirvieron durante la Primera Guerra Mundial en 4 portaviones, 10 acorazados y 17 cruceros.

Stuart Culley

Già Zepelin diedero alla Germania un eccellente mezzo di ricognizione, per poter osservare i movimenti della Royal Navy sul Mare del Nord, notificando la loro posizione alla Marina da guerra tedesca. Gli Zeppelin potevano pattugliare senza pericolo ad una quota molto elevata, fuori della sfera di tiro antiaerea ed a più di sopra della limitata tangenza di esercizio degli idrovolanti. Per potere piccoli incrociatori e cacciatorpediniere di un caccia capace di voli ad alta quota, come il Camel 2F1, si rendeva necessario sviluppare un particolare mezzo d'ancora. Così fece vari esperimenti con aerei lanciati da piccole navi "simili a zattere", chiamate chiatte (lighters), che potevano essere rimorchiate dalle navi da guerra stesse. Il primo successo di un Camel da una chiatte, l'aereo pilotato dal Teniente Stuart Culley.

Il 10 agosto 1918, l'incrociatore leggero Harwich della Marina militare Britannica partì alla ricerca di navi da guerra tedesche nella zona della baia di Helgoland. Alle 08:30, un idrovolante di scorta individuò uno Zeppelin (L53) a nord-est, che seguiva le navi della Marina da guerra britannica. Alle 08:58, il Teniente Stuart Culley, in un Sopwith 2F1 Camel, numero NG812, si levò in volo, con successo, da una chiatte rimorchiata dal cacciatorpediniere HMS Redoubt. Col solo alle spalle per evitare di essere scoperto dal Zeppelin, il Camel di Culley prese quota per un'ora in modo da arrivare ad una distanza tale da poter colpire lo Zeppelin. Mentre si trovava a circa 90 m sotto il Zeppelin, Culley si accorse che i comandi del suo Camel si erano rallentati, mentre raggiungeva la sua effettiva tangenza di esercizio di circa 5.182 m sopra il Mare del Nord.

Non potendo salire ulteriormente, egli alzò audacemente il musone del suo aereo, a rischio di perdere velocità e di cadere in vite, per far sì che le sue mitraglie potessero colpire il dirigibile gigante. Egli sparò un caricatore completo di munizioni contro il dirigibile, mentre si trovava a circa 100 m sopra il dirigibile gigante.

In fine Stuart Culley individuò nuovamente la flotta inglese e ammiraglia dolcemente a fianco del Redoubt. Il 10 giugno 1918, all'età di 80 anni, Stuart Culley divenne il secondo Sopwith Camel a servire nel Regno Unito.

Per queste azioni, che fu ufficialmente descritta come "una difficilissima impresa" il ventiduenne tenente Stuart Culley ricevette il DSO (Distinguished Service Order). Il Sopwith Camel, NG812, è ora esposto nell'Imperial War Museum di Londra. L53 è stato l'ultimo Zeppelin distrutto in combattimento. Il tenente Stuart Culley lasciò la RAF nel 1945, dopo essere stato elevato al grado di Colonnello d'Aviazione. Egli morì il 10 giugno 1975, all'età di 80 anni.

Sopwith Camel

Det ensätta jaktplanet Sopwith Camel konstruerades som en ersättare för Sopwith Pup. Namnet "Camel" fick det på grund av sin form. Det hade en puckel över motorn som innhöll kulsprutorna.

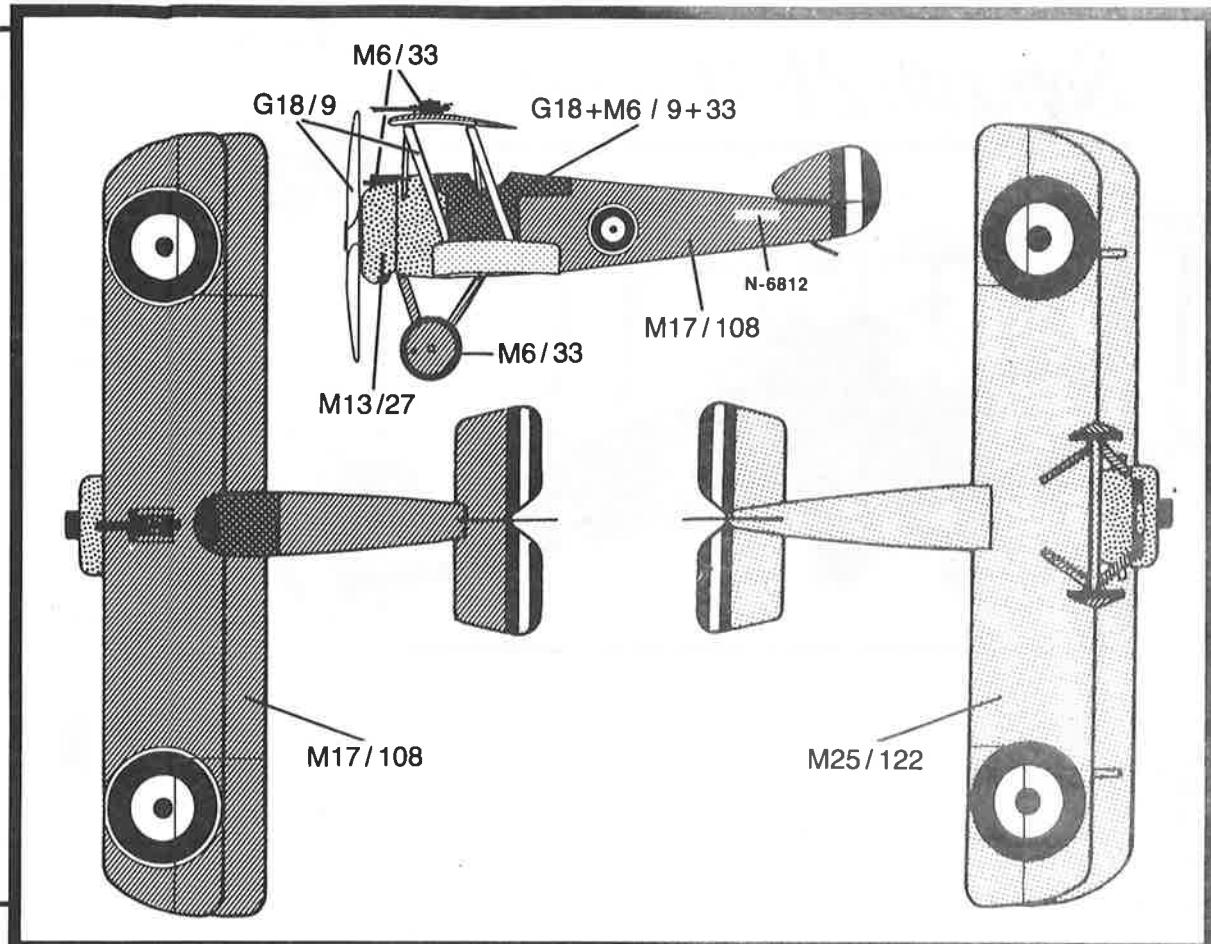
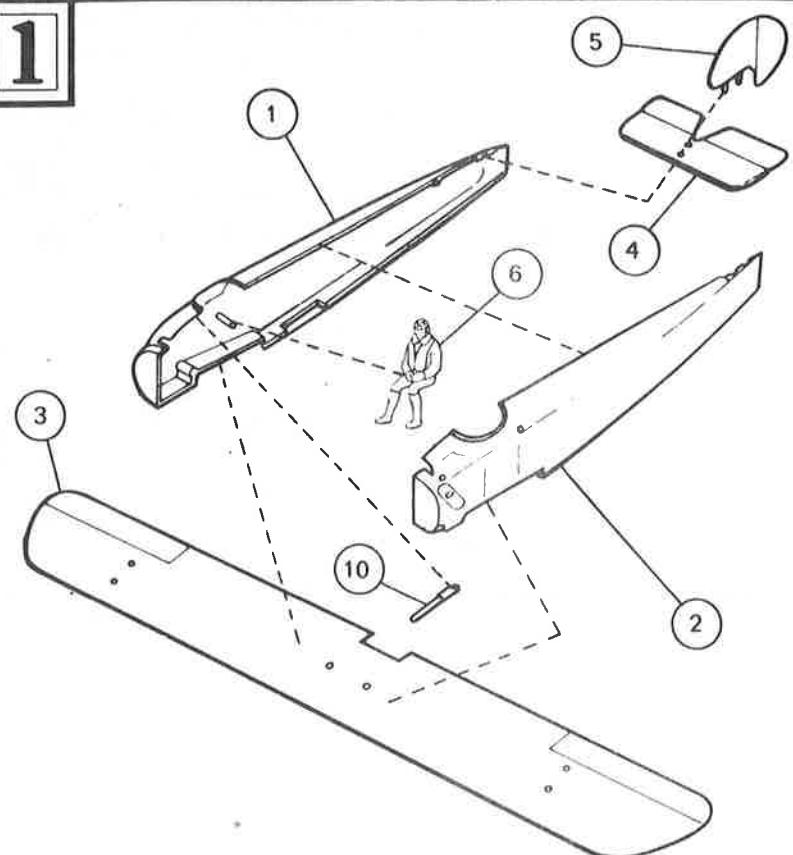
Sopwith Camel var ett mycket rörligt och manöverbart plan, vilket gjorde det svart att flyga för certa piloter. I händerna på en bra pilot däremot, kunde det utmärkande nästan vilket annat sätt som helst. Den Airfix-byggsets föreställer marinversionen 2F1, som är en utveckling av det ursprungliga Camel-planet. Det var avsett för flottan och dess speciella behov. 2F1:ta producerades tidigt år 1918 och användes i flottan som eskortjaktplan och störtbombare (med 2x22 kg bomblast).

Stuart Culley gav tyskanerna en umärkt spanningsmöjlighet och gjorde där till kunde följa den brittiska Nordsjö-flottans rörelser, och sedan rapportera dess positioner till den tyska flottan. Lufsstyrkorna kunde patrullera säkert på hög höjd, utan räckvidd för luftvärns- och övervakningsflugor.

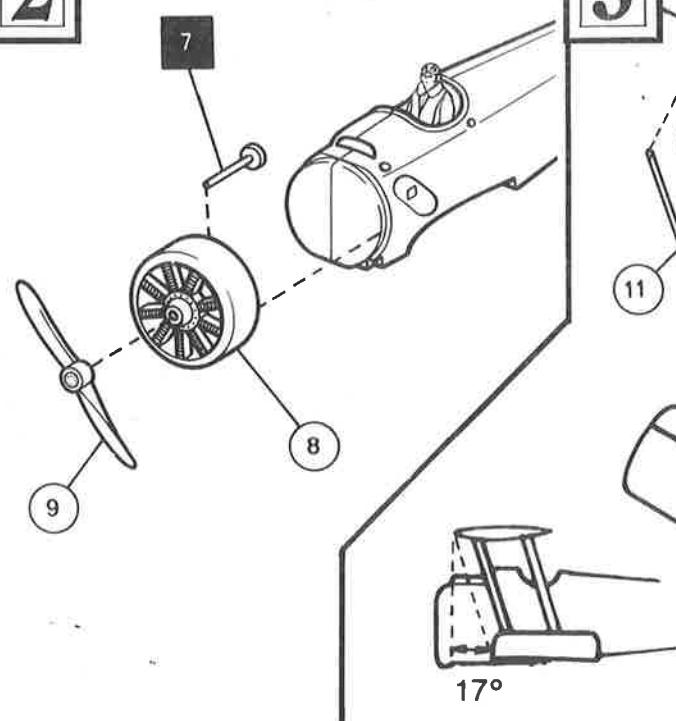
För att kunna utrusta små kryssare och jagare med ett jaktplan som klarade flygning på hög höjd (t ex Camel 2F1) var man tvunget att uppskatta den flygningstiderna. Den 19:e juli 1918 gjordes den första lyckade starten med en Camel, efter att antarbeten och oljekontrollerna var klara. Planet tog sig upp i luften och kom ihop med den brittiska jagaren HMS Redoubt. Med solen i ryggen, far att unika uppståndet från Zepplinen, kände Culley hur kontrollerna hamnade nära sin markhöjd i den tunna luften, ungefär 17000 f (5182 m) över Nordanj. Utan möjlighet att sliga högre tog han istället risken att över-stegla planet och hamna i en luftvärn dykning. Han ste格rade sitt plan för att komma in i luftskicket som följd av Redoubt. Stuart Culley lyckades slutfölja starten från den brittiska skrynkeln och landade snabbt med brevid Redoubt, så att hans plan kunde fås upp i luften.

Sopwith 2F1 Camel 1918

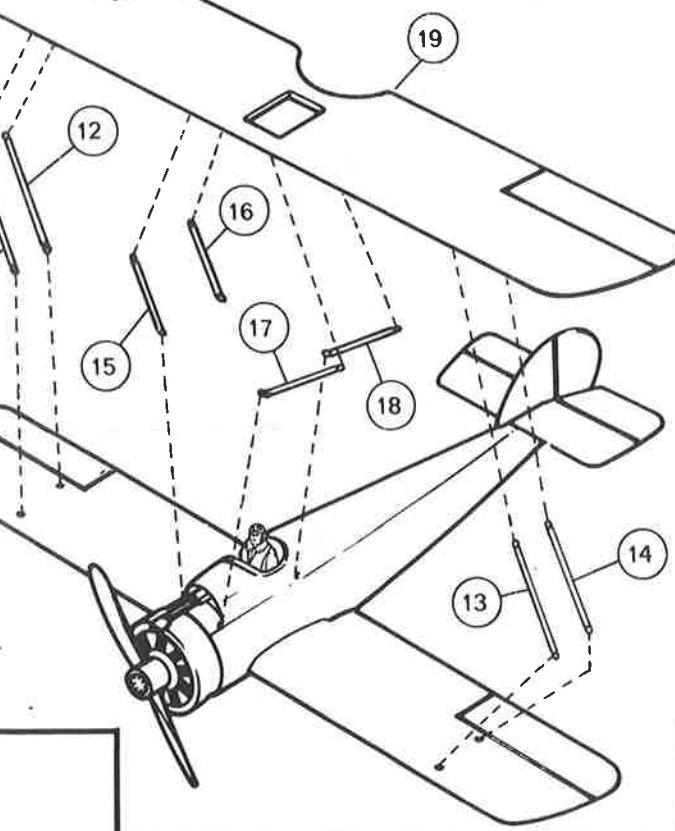
1



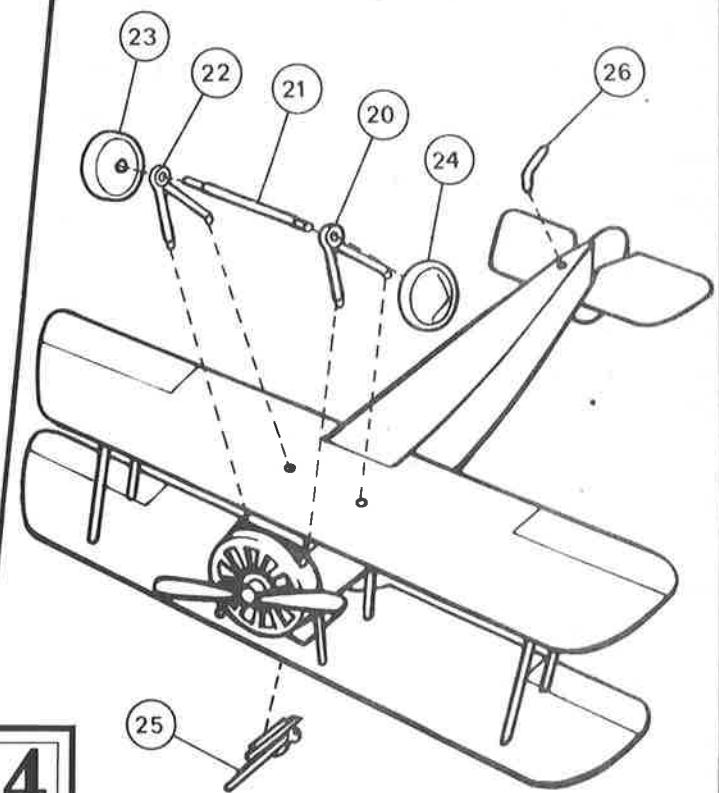
2



3



4



A HUMBROL PRODUCT © 1987

CEMENT
COLLEZ
KLEBEN
UNIRE CON ADESIVO
CON PEGAMENTO
VASTPLAKKEN
VAMM



DO NOT CEMENT
NE COLLEZ PAS
NICHT VERKLEBEN
NON APPLICARE ADESIVO
SIN PEGAMENTO
NIET VASTPLAKKEN





01075

SOPWITH 2F1 CAMEL