

# CLASSIC SPIT

## TEIL 2: FINISH UND FLUG

### Das Finish

Aus diesem Bausatz können Nachbildungen von Maschinen und Versionen erstellt werden, die noch heute fliegen. Gerade bei den restaurierten Originalen ist es möglich, gute Farbdokumentationen anhand von Fotomaterial selbst zu erstellen oder bei den einschlägigen Anbietern zu beziehen. Anders sieht es jedoch bei den ersten Ausführungen wie MK 1 und 2 aus, von denen – wenn überhaupt – nur noch vereinzelt Exemplare in Museen zu fin-

den sind. Ich wählte dennoch die Version MK 1 A mit der Kennung QV-I; diese Maschine hatte im No. 19 Squadron im September 1940 in Duxford ihren Einsatz. So standen mir leider nur ein Schwarzweißfoto des Originals und eine farbige Dreiseitenansicht zur Verfügung.

Vor dem Lackieren der *Spitfire* sollten zwecks der guten Haftung der Farbe alle GFK-Teile vorsichtig mit Aceton abgewaschen werden, so daß der Untergrund etwas angelöst und somit porenrein ist. Die original Standardfarbtöne können als 2K-Lacke ebenfalls bei Fiber Classics bezogen werden. Sie lassen sich, auch wenn man den Beruf des Lackierers nicht ge-

lernt hat, mit einer kleinen Lackierpistole sehr gut verarbeiten. Die Lacke sind glänzend und können bei Bedarf mit einem mitgelieferten 2K-Mattlack überlackiert werden.

Ein Dekorbogen für Kennung und Hoheitszeichen sind auf Wunsch ebenso ein Bestandteil des Zubehörs. Er besteht aus einer sehr hochwertigen und gut haftenden dünnen Klebefolie. Dieser Dekorbogen wird nach dem gewünschten Vorbild individuell hergestellt und ist daher nicht billig!

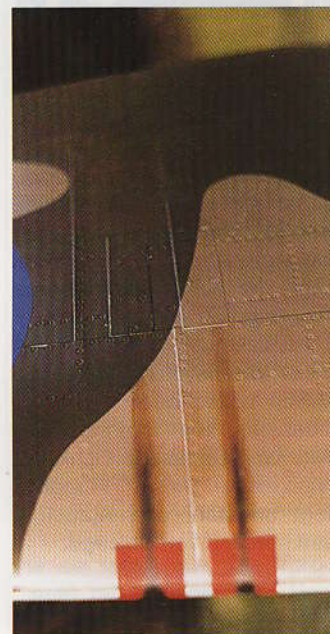
Im Gegensatz zu restaurierten Maschinen zeigen die im Kampf eingesetzten Flugzeuge deutliche Gebrauchsspuren. Den letzte Touch erhielt die *Spitfire* deshalb durch das Imitieren abgeplatzter Farbe vorwiegend an Blechstößen durch das Ankratzen des Finishes, zudem durch das Altern der Farbe mit dunkelbrauner Patina (Firma Wako, erhältlich im Kunsthandel); dadurch wird der Lack in seiner Intensität entkräftet. Mit dieser Patina können ebenfalls hervorragend Rost- und Schmutzspuren angedeutet werden.

### Flugeigenschaften

Bei meinem anfangs erwähnten Urlaub in England konnte ich bei einem Semiscale-Wettbewerb zahlreiche *Spitfire* in fast allen Varianten und Größen erleben und studieren. Kaum eines dieser mehr oder weniger schönen Modelle kam jedoch an das klassische Flugverhalten des Originals heran. Sehr überrascht war ich aber, als ich die "Classic Spit" das erste Mal am Himmel sah. Sie fliegt gutmütig und souverän ihre Manöver, so daß man auf den

ersten Blick eine "echte" vermuten könnte. Bei gezielter Kamertechnik wird es bestimmt möglich sein, das Modell kaum vom Original unterscheiden zu können.

Um diese allgemeinen Eigenschaften erfüllen zu können, muß vor dem Erstflug unbedingt auf einige Dinge geachtet werden. Unbestritten überlebenswichtig für jedes Flugzeug ist die Einhaltung des Schwerpunktes, der bei dem oft zu Unrecht verpönten Ellipsenflügel auf dem Blechstoß liegt, der über die ganze Flü-



Selbst die MG-Abdeckungen aus Stoff, die beim Flug vor Vereisung schützen sollten, sind aus rot eingefärbtem Leukosilk nachempfunden. Gut zu sehen auch Wartungsklappen, Blechstöße, Nieten und Gebrauchsspuren.

gelspannweite verläuft und sich somit auf der sicheren Seite befindet. Die Ruderauslässe sind vom Hersteller angegeben und sollten mit gutem Gewissen übernommen werden. Dabei ist zu beachten, daß das Höhenruder mit 30 mm Ausschlag veranschlagt und mit der Funktion Expo (Einstellung nach eigenem Ermessen) betrieben wird, da das Modell sehr stark auf das Höhenruder reagiert.

Für die Landeklappen gibt es im Grunde genommen nur zwei digitale Stellungen: Voll rein oder voll raus (75°–85°), wie es beim Original ohnehin der Fall war; denn der Aus-



schlag wirkt wie ein Tiefenruder, wenn er zu klein ist. Die Querruderausschläge sollten +30/-25 mm und das Seitenruder den maximal möglichen Ausschlag betragen. Gerade die Querruderausschläge müssen eingehalten werden, da das Modell (wiederum wie das Original) relativ schwerfällig um seine Längsachse rollt.

Nach Durchgang der Checkliste steht dem Erstflug nichts mehr im Weg. Man gibt einfach Vollgas, zieht das Höhenruder im ersten Augenblick voll und nimmt es nach dem Anrollen bis zum Abheben um ca. 2/3 zurück. Man mag es glauben oder nicht, die Maschine verläßt den Boden, als würde sie auf Händen getragen. Ausgetrimmt und nach kurzer Gewöhnungsdauer entfaltet die Spitfire mit eingezogenem Fahrwerk ihre ganze Dynamik.

Einfacher Kunstflug ist überhaupt kein Problem. Eine langsame Rolle erfolgt, dem Original entsprechend, auf einer leicht gekrümmten Flugbahn. Dazu benötigt man nach leichtem Anziehen der Höhe etwa den halben Querruderausschlag und wartet einfach, bis die Maschine wieder ihre normale Fluglage hat. Ebenso spielend fliegt man einen Looping, der sehr groß angesetzt werden sollte: Der Höhenruderausschlag wird kontinuierlich und gleichmäßig vergrößert, wobei der volle Ausschlag mit Erreichen der Rückenfluglage erfolgen sollte. Danach wird das Gas langsam mit dem Höhenruderausschlag um ca. 3/4 zurückgenommen. Kurz vor Erreichen der Horizontalfluglage gibt man langsam



Die Maschine besticht durch ihre detailreiche Oberfläche. Trimmruderansteuerung oder Positionsleuchte am Seitenruder sind leicht zu ergänzen; Beschriftungen für Klappen und Wartungseinheiten wurden aus kopierfähiger Klarsichtfolie hergestellt.

wieder Vollgas, und eine der leichtesten Flugfiguren wird zu einem Erlebnis.

Mit gesetzten Klappen und ausgefahrenem Fahrgestell kann nun die Landung eingeleitet werden. Bedingt durch ihre enorme Flächentiefe und ihre Profildicke werden verhältnismäßig geringe Landegeschwindigkeiten erreicht, wobei das majestätische Flugbild dieses Jagdflugzeuges bleibende Eindrücke hinterläßt.

### Resümee

Der Preis von rund 2.000 Mark für den Grundbausatz ohne Zubehör ist sicherlich eine Investition, die man sich schon zweimal überlegt. Aber Qualität hat bekanntlich ihren Preis, der hier - bedingt durch den hohen Entwicklungsstandard, den hohen Vorfertigungsgrad und die Materialauswahl - durchaus

berechtigt ist. Es ist auch für einen handwerklich nicht so begabten Modellbauer möglich, dieses Modell fertigzustellen. Beim Fliegen ist es jedoch angebracht, trotz der Gutmütigkeit des Modells ein wenig Erfahrung im Großmodellflug mitzubringen. Man hat mit der beschriebenen Kombination ein High-Tech-Gerät zur Verfügung, von dem viele nicht zu träumen wagen.

Ein Wermutstropfen ist mir dennoch aufgefallen. Cockpit-Fetischisten werden bei diesem Modell leider enttäuscht, da bei Verwendung eines Resonanzrohres, das fast mitten durch das Cockpit verläuft, eine Ausstattung nahezu unmöglich ist. Das ist aber, schon bedingt durch das äußere Erscheinungsbild, für Liebhaber solcher Maschinen kein Argument, die Hand von diesem Modell zu lassen. Darüber hinwegtrösten könnte man sich mit einer sehr leichten "englischen" Vollkörper-Pilotenpuppe der Firma Petrusch im Maßstab 1:4, die in ihrer detaillierten Form bei einer solchen Maschine nicht fehlen sollte.

Zusammenfassend kann man sagen, daß Andreas Gietz mit seinem immer größer werdenden Angebot an Voll-GFK-Modellen Maßstäbe gesetzt hat. Das Preis-Leistungs-Verhältnis seiner Produkte ist enorm, und man kann sagen: Die Spitfire kostet zwar eine Menge Geld, ist aber dennoch preiswerter als manch andere, viel billigere Bausätze.

Klaus Seemann



Modellflug international 5/95

# BOHLER

Elektro-Kleinwerkzeuge

Es wird vieles einfacher, einiges schneller und manches erst möglich!



**Technische Daten**  
 Spannung: 12 Volt  
 Leistung: 100 Watt  
 Motordrehzahl: 7000 U/min  
 Untersetzungsverhältnis: 4:1

**BOHLER**  
 Pendelschleifer  
 Bestell-Nr. 320780

- Dreipunktauflage
- Drei pendelnde Schleifteller
- Paßt sich der Kontur an
- Schleift bis an die Kanten
- Kraftvoller Motor
- 6-fach kugelgelagert
- Starke Untersetzung für gleichmäßigen Lauf
- Drehzahl über Netzgerät stufenlos einstellbar
- Schleift konkav, plan und konvex

Zu beziehen über Ihren Fachhändler oder bei:

# BOHLER

Günther Böhler GmbH  
 Carl-Benz-Straße 6 · D-79211 Denzlingen  
 Telefon 07666-2652, Fax 07666-1032