

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!

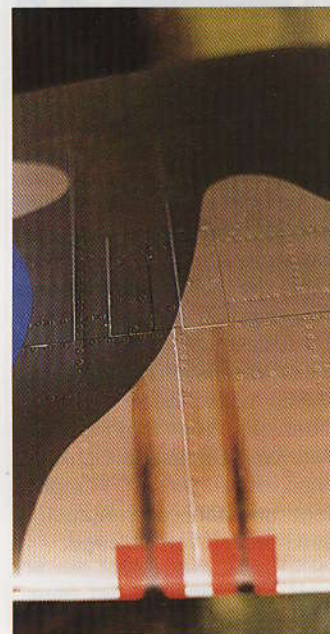
Im Gegensatz zu restaurierten Maschinen zeigen die im Kampf eingesetzten Flugzeuge deutliche Gebrauchsspuren. Den letzte Touch erhielt die *Spitfire* deshalb durch das Imitieren abgeplatzter Farbe vorwiegend an Blechstößen durch das Ankratzen des Finishes, zudem durch das Altern der Farbe mit dunkelbrauner 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 Kameratechnik 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-



