

**Aircombat-Events erfreuen sich ja bekanntermaßen steigender Beliebtheit. Meistens bringt man diese Wettbewerbsklasse mit kleineren Warbird-Modellen in Verbindung, die mit Glühzündern Motoren von 2,5 cm<sup>3</sup> Hubraum bestückt sind. In der nächsthöheren Klasse dürfen Motoren bis 4,07 cm<sup>3</sup> Hubraum eingesetzt werden. Hierin findet die vorgestellte Spitfire ihren Platz. Das ARF-Modell wird von Great Planes hergestellt und hierzulande von Simprop vertrieben. Das Modell ist für den Einbau eines Glühzünders der 25er Klasse (4,07 cm<sup>3</sup>) oder eines Elektromotors vorgesehen. Diese kleine Spitfire ist somit vielseitig einsetzbar und das macht natürlich neugierig.**

### Mustergültig komplett

Wie bereits erwähnt, ist das Modell auch für den Einsatz eines Verbrenners vorgesehen. Die Anleitung empfiehlt den O.S. 25FX als Antrieb. Da ich keine Wettbewerbsambitionen habe und noch einen neuen O.S. 32SX herumliegen hatte, war schnell klar, welcher Motor in der Spitfire Verwendung finden würde. Der O.S. 32SX ist nur geringfügig schwerer als der O.S. 25FX, hat aber ein deutliches Plus an Leistung zu bieten. Da auch die Abmessungen sehr kompakt sind, passt der 32er ohne Probleme unter die Haube – lediglich der Dämpfer schaut seitlich aus der Haube.

Die Ausstattung des Modells ist mustergültig. So liegen alle Teile sowohl für die Elektro- als auch für die Verbrennerversion bei. Man findet also einen Motorträger und einen Tank und ebenso Holzteile für einen Elektromotordom und die Akkualterung vor. Abgerundet wird das Ganze dann von einem passenden Spinner. Sämtliche Einschlagmutter sind bereits an ihrem Platz und haben, wie alle anderen Schrauben auch, metrisches Gewinde! Bemerkenswert für ein Modell eines amerikanischen Herstellers, wie ich finde. Da auch alle Anlenkungsteile enthalten sind, kann die Ausstattung als wirklich komplett bezeichnet werden.

Alle Holzteile sind sauber bespannt und von guter Passgenauigkeit. Lediglich die verwendete Folie muss man beim eventuellen Nachbügeln vorsichtig behandeln, da sie nicht so viel Hitze verträgt wie die üblichen Polyester-Bügelfolien.

Laut Kartonaufdruck ist das Modell nach sieben bis acht Stunden einsatzbereit. Diesen Rahmen konnte ich nicht ganz einhalten, aber auf etwas mehr Zeit kam es mir hier nicht an. Wer sich ranhält, kann das Modell wirklich freitags kaufen und sonntags fliegen.

### Völlig problemlos

Der Bau ist typisch für die ARF-Modelle heutiger Zeit und stellt einen vor keinerlei Probleme. Alles wirkt gut durchdacht und man kann eigentlich nichts falsch machen, da die Anleitung ausreichend viele Abbildungen enthält. Simprop legt außerdem eine Zusatzanleitung bei, in der man nützliche Tipps zum Aufbau von ARF-Modellen findet. Positiv fällt ebenfalls auf, dass in der Originalanleitung alle Maßangaben auch in Millimeter aufgeführt sind.

In Kurzform kann man den Aufbau etwa so beschreiben: Tragflächenhälften mit Sperrholzverbinder zusammen-, Leitwerke ein- und Kabinenhaube aufkleben. Der Rest besteht aus Montagearbeiten. Lediglich in die Motorhaube wurden einige Durchbrüche eingefräst.

Bei Verwendung des Verbrenners muss man darauf achten, dass das Modell nicht zu kopflastig gerät. Aus diesem Grund findet der fünfzellige Empfängerakku seinen Platz hinter den Servos für Höhen- und Seitenruder. Außer der Motordrossel werden alle Funktionen von Servos mit Metallgetriebe angesteuert, da diese auch mal eine unsanfte Landung wegstecken.

Nach insgesamt zwölf Stunden „Komplettierungsvergnügen“ bildete das Aufbringen des Dekors dann den Abschluss. Die beiliegenden Aufkleber sind von sehr guter Qualität und bereits auf Kontur beschnitten. Zum Schluss folgte der obligatorische Gang zur Waage: 1.342 g Abfluggewicht ergeben 77 g/dm<sup>2</sup> Flächenbelastung, damit lässt es sich gut leben.

### Ohne Tücken

Der Motor bekam am Boden drei Tankfüllungen als Einlaufration spendiert und zeigte mit der montierten 9x6-Luftschaube, dass wohl mehr als genug Leistung zum Fliegen zur Verfügung steht. Da ich auf das optional zu verwendende Drahtfahrwerk verzichtete, muss das Modell aus der Hand in sein Element befördert werden. Beim vorliegenden Schubgewicht-Verhältnis stellt das allerdings kein Problem dar. Es bieten sich mehrere Möglichkeiten, die Spitfire beim Start zu halten. Am einfachsten hat sich das Halten des Rumpfes im Bereich des Schwerpunktes oberhalb der Tragfläche herausgestellt. Motor auf Vollgas und quasi „aus der Hüfte heraus“ wird das

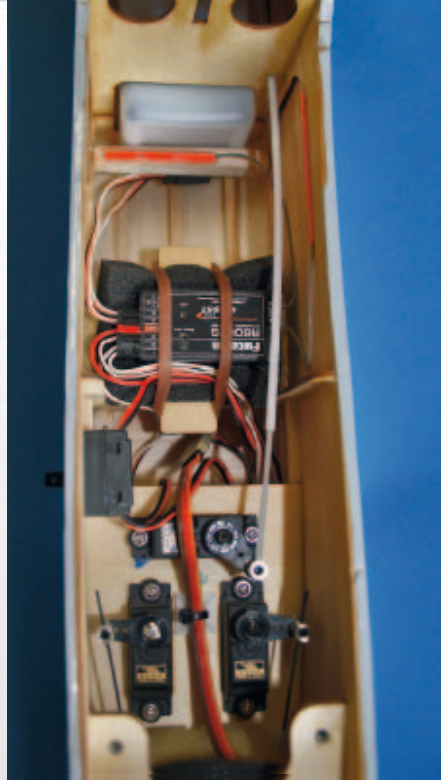


# SIMPROP'S COMBAT-



▲ Die Kabinenhaube muss noch mit dem Rumpf verklebt werden

► Der RC-Einbau ist herstellereitig fertig vorbereitet



Modell mit dem nötigen Schwung, etwa 30° nach oben gerichtet, seinem Element übergeben. Ein leichter Rechtstrim hilft hierbei, die anfängliche Rollbewegung nach links zu kompensieren. Die kleine Spitfire beschleunigt beachtlich und schon nach kurzer Zeit kann der Rechtstrim zurückgenommen werden.

Ausschläge und Schwerpunkt, nach Anleitung eingestellt, passen hervorragend. Das Modell fliegt ruhig und stabil und mit beachtlicher Geschwindigkeit. Motorsturz und Seitenzug sind herstellereitig berücksichtigt und haben sich ebenfalls als stimmig erwiesen.

Aus einem Abschwung heraus lasse ich die kleine Spitfire mit Vollgas über den Platz laufen, wobei sie nochmals gehörig an Fahrt zulegt. Dank des O.S. 32SX endet der anschließende senkrechte Steigflug erst dann, wenn der Pilot es möchte. Allerdings kann das Modell auch anders: In sicherer Höhe probiere

ich das Abrissverhalten aus. Wird die kleine Spitfire zu langsam, fängt sie an, um die Längsachse zu taumeln, um dann nickenderweise Fahrt aufzuholen. Die Geschwindigkeit ist dann allerdings so gering, dass man keinerlei Befürchtungen haben muss.

Im Gegensatz zu den kleineren Air-Combat-Modellen besitzt die Spitfire ein angelenktes Seitenruder, was sie zu einem vollwertigen Kunstflugmodell macht. Davon abgesehen machen Überflüge mit hängender Fläche und dabei abstützendem Seitenruder riesigen Spaß. Das Modell ist sehr wendig und auch in engen, hart geflogenen Kurven absolut unkritisch.

Zum Landen wird der Motor dann im Endteil abgestellt und im „Joggetempo“ lässt sich die kleine Spitfire aufsetzen. All diese Eigenschaften machen sie zu einem alltagstauglichen Modell mit extrem hohem Spaßfaktor ohne jegliche Tücken.



Der OS 32SX passt bis auf den Dämpfer vollständig unter die Haube – die Montage erfolgt hängend



**Modellname:** Spitfire

**Verwendungszweck:** Air-Combat-Modell

**Vertrieb/Hersteller:** Simprop / Great Planes

**Modelltyp:** ARF-Modell in Holzbauweise

**Lieferumfang:** Rumpf, Tragflächen, Leitwerke, Motorhaube, Fahrwerk, Räder, Kabinenhaube, Tank, Motorträger und Anlenkungsmaterial

**Bau- u. Betriebsanleitung:** englisch, 31 Seiten, 112 Fotos und Abbildungen, alle Einstellwerte angegeben

**Aufbau:**

**Rumpf:** Holz, komplett beplankt, mehrfarbig gebügelt

**Tragfläche:** einteilig, Holz, teilbeplankt, mehrfarbig gebügelt

**Leitwerk:** fest, Holz, Vollmaterial, mehrfarbig gebügelt

**Motorhaube:** GFK, abnehmbar, mehrfarbig lackiert

**Kabinenhaube:** lackiert, nicht abnehmbar

**Schalldämpfereinbau:** außerhalb der Motorhaube

**Preis:** 135,80 Euro

**Technische Daten:**

**Spannweite:** 990 mm

**Länge:** 890 mm

**Spannweite HLW:** 330 mm

**Flächentiefe an der Wurzel:** 220 mm

**Flächentiefe am Randbogen:** 105 mm

**Tragflächeninhalt:** 17,5 dm<sup>2</sup>

**Flächenbelastung:** 77 g/dm<sup>2</sup>

**Tragflächenprofil Wurzel:** halbsymmetrisch

**Tragflächenprofil Rand:** halbsymmetrisch

**Profil des HLW:** ebene Platte

**Gewicht Herstellerangabe:** 1.130–1.360 g

**Rohbaugewicht Testmodell ohne RC und Antrieb:** 645 g

**Fluggewicht Testmodell ohne Kraftstoff:** 1.260 g

**mit 120 ml Kraftstoff:** 1.342 g

**Antrieb vom Hersteller empfohlen:**

**Motor:** 4,07 cm<sup>3</sup> Zweitakter / Elektro

**Propeller:** k.A.

**Antrieb im Testmodell verwendet:**

**Motor:** O.S. 32SX (5,23 cm<sup>3</sup>)

**Propeller:** Graupner Super Nylon 9x6

**RC-Funktionen und Komponenten:**

**Höhe:** robbe/Futaba S5102

**Seite:** robbe/Futaba S5102

**Querruder:** 2x robbe/Futaba S5102

**Motordrossel:** robbe/Futaba S3101

**verwendete Mischer:** keine

**Fernsteueranlage:** robbe/Futaba T6EX 2,4 Ghz

**Empfänger:** robbe/Futaba R617FS

**Empf.-Akku:** 800 mAh, 6 V

**Erforderl. Zubehör:** keins

**Bezug:** Fachhandel

Zum Start wird die Spitfire im Schwerpunkt über der Fläche gegriffen und im 30°-Winkel mit einem leichten Schubs freigegeben



# SPITFIRE