

Mit der F-35A schließt Kitty Hawk eine weitere Lücke im Modellbaumaßstab 1:48. Kann der Kit an die bisherige Qualität der beiden Vorgänger anknüpfen?



Erst seit 2009 ist die Firma Kitty Hawk auf dem Markt vertreten. Die F-35A ist bereits das dritte Modell, nach der F-94C Starfire und der F-35B, aus der chinesischen Modellschmiede. Beim Öffnen des Kartons fiel direkt auf: Hier wurde kein Platz verschwendet. Die ca. 210 Bauteile verteilten sich auf sieben Spritzlinge, wovon ein Spritzling die Klarsichtteile beinhaltete, zwei Rumpfhälften und eine Platine mit

Ätzteilen, die im Cockpit und an der Schubdüse verbaut wurden. Die Details wurden erstklassig wiedergegeben und die Bausatzteile waren ordentlich verpackt. Grat suchte man hier vergebens. Abgerundet wurde der Bausatz durch zwei Decalbögen, die die Möglichkeit zur Darstellung von zwei Maschinen boten: F-35A AF-01, stationiert auf Edwards AFB oder F-35A AF-06 des 58th FS, Eglin AFB Florida. Bei der letztgenannten Variante hat Kitty Hawk allerdings einen Fehler gemacht: Die am Modell dargestellte Seriennummer passte nicht zur Originalmaschine. Die dargestellte Seriennummer gehörte zur AF-09, #08-0747, des 33rd FW, Eglin AFB.

Das Cockpit

Der Bau der F-35A begann ganz klassisch mit dem Cockpit. Der Zusammenbau ging problemlos von der Hand. Man konnte sich hier getrost an die Bauanleitung halten. Gestartet wurde mit dem Schleudersitz, ein Martin Baker MK-16. Dieser bestand aus insgesamt 4 Bauteilen, die hervorragend zusammenpassen. Ergänzt wurden die Bauteile mit Ätzteilen in Form von Fallschirmbeutel, Sitzgurten und Auslösegriff. Das Armaturenbrett bestand aus zwei Bauteilen, die durch



ein Decal für den Multifunktions – Touchscreen der F-35 ergänzt wurden. An dieser Stelle kam ein wenig Spachtelmasse zum Einsatz, da die beiden Teile des Armaturenbretts nicht sauber zusammenpassten. Gerade bei solchen kleinen Spalten verwende ich gerne Liquid Green Stuff von Citadel. Dies ist eine zähflüssige Spachtelmasse, die schnell trocknet und sehr leicht nass verschliffen werden kann.

ein Decal für den Multifunktions – Touchscreen der F-35 ergänzt wurden. An dieser Stelle kam ein wenig Spachtelmasse zum Einsatz, da die beiden Teile des Armaturenbretts nicht sauber zusammenpassten. Gerade bei solchen kleinen Spalten verwende ich gerne Liquid Green Stuff von Citadel. Dies ist eine zähflüssige Spachtelmasse, die schnell trocknet und sehr leicht nass verschliffen werden kann.



Nun erfolgte eine erste Trockenanpassung der Cockpitteile (1). Sie passten hervorragend zusammen.

Der nächste Schritt war die Lackierung des Cockpits. Ich habe eine Grundierung von ALCLAD verwendet, um einen Haftgrund für die folgenden Farben zu schaffen. Als Grundfarbe für das Cockpit kam Gunze H308 Light Grey zum Einsatz, für Armaturen und Schleudersitz Gunze H12 Flat Black und Gunze H1 Black. Die Farben von Gunze verwende ich sehr gerne, da sie leicht zu verarbeiten sind. Abschluss der Arbeiten bildete sowohl das Herausarbeiten von Details wie diverse Knöpfe und Schalter. Auf ein starkes Altern verzichtete ich bewusst, da die F-35A noch relativ neu im Dienst der Air Force ist (2).

Das Triebwerk - Ätzteile oder Plastik ?

Los ging der Bau des Triebwerks mit den Lufteinläufen. Diese bestanden aus vier Bauteilen, die miteinander verklebt wurden und dadurch den Lufteinlauf für das P&W F135-100 der F-35A bildeten. Ganz fehlerfrei ist die Bauanleitung leider nicht geblieben. Kitty Hawk schrieb, dass Bauteil B1 und C2 sowie B2 und C1 miteinander verklebt werden müssen. Diese passten so nicht



zusammen. Richtig war die Verklebung von B1 mit C1 sowie B2 mit C2. Der nächste Schritt beinhaltete den eigentlichen Bau des Triebwerks. Die einzelnen Triebwerksteile wurden schnell zusammengesetzt, jedoch sollte man Bauteile B7 und B8 verspachteln und verschleifen, da dieser Bereich sehr gut eingesehen werden kann. Als Nächstes folgte der Bau der Schubdüse. Hier hat Kitty Hawk dem

Erbauer die Wahl zwischen einer Schubdüse aus Plastik oder Ätzteilen gelassen. Ich habe mich für die letzte Variante entschieden, da die Schubdüse aus Ätzteilen mehr Details aufweist als das Pendant aus Plastik. Die Ätzteile sollten sehr vorsichtig gebogen werden, da sie sehr leicht brechen. Eine erste Passprobe deutete auf sehr gute Qualität (3).

Nun konnte das Triebwerk lackiert werden. Wieder fand die Grundierung von ALCLAD Verwendung. Anschließend wurde das Triebwerk mit ALCLAD Aluminium und ALCLAD Magnesium lackiert, die Schubdüse mit dem Abgasbereich innen matt Weiss, Gunze H11, außen ebenfalls mit



ALCLAD Aluminium. Der äußere Bereich der Schubdüse wurde mit Gunze H76, Burnt Iron, lackiert (4). Zu guter Letzt bekam der Flammhalterring seine Lackierung mit Metallic Blue von Tamiya und erhielt eine Behandlung mit weißen Pigmenten.

Rumpfarbeiten - Was für´s Grobe

Nachdem Cockpit und Triebwerk fertig sind, konnten die ersten Arbeiten am Rumpf der F-35A beginnen. Hierbei wurden zuerst die Fahrwerk- und Bombenschächte zusammengebaut. Im Anschluss erfolgte wiederum eine Grundierung mit ALCLAD. Nach Trocknung der Grundierung wurden die Schächte matt schwarz lackiert. Dies erzeugte bei der weißen Lackierung eine Tiefenwirkung (5, 6). Danach konnten die Schächte eingebaut werden.



Der nächste Schritt umfasste die Lufteinläufe: Bei der Lackierung bin ich genauso vorgegangen wie bei den Schächten. Zuerst Grundierung, anschließend matt schwarz vorschattieren, um die Lackierung mit weis (H-316) abzuschließen.



Jetzt erfolgte die erste Passprobe der Lufteinläufe. Der Versatz war recht groß, sodass ich mich schon bei Spachtel und Schleifarbeiten auf engstem Raum sah. Jedoch änderte sich die Passung, als die Fahrwerk- und Bombenschächte verbaut waren. Dadurch haben die Lufteinläufe Führung erhalten und passten sehr gut in den Rumpf.

Rumpf geschlossen werden. Kleinere Spalten an der Klebnaht wurden mit White Putty verschlossen und verschliffen. Um Fehlstellen in der Spachtelmasse zu vermeiden, die erst bei der Grundierung sichtbar werden, strich ich jede Spachtelstelle zusätzlich mit Liquid Green Stuff ein. Sie legte sich in die kleinsten Fehlstellen und deckte diese ab. Diese Spachtelstellen wurden danach mit 8.000er Körnung verschliffen.

Nach Einbau des Triebwerks konnte der

Weiter ging es mit den Flügeln. Diese wurden zuerst zusammengesetzt und zur Seite gelegt.



Die Flaps und Slats wurden zusammengebaut, welche Kitty Hawk als extra Bauteile mit beilegt hat. Auch hier mussten die Klebestellen verspachtelt und verschliffen werden. Bei den Flaps ist zu beachten, dass Kitty Hawk wieder die Bauteilnummern vertauscht hat. Zu Bauteil E6 gehörte E11 und zu Bauteil E5 das Bauteil E7.

Im nächsten Schritt wurden die Flügel an den Rumpf geklebt. Es zeigten sich zum ersten Mal gravierende Passprobleme: Die Flügel ließen sich weder auf Unter- noch auf Oberseite sauber mit dem Rumpf abschließen. Außerdem gab es einen Höhenversatz auf der Oberseite zwischen Rumpf und Flügel, der bearbeitet werden musste. Hierfür schob ich durch die Triebwerksöffnung jeweils 2,0 x 2,0mm starkes Sheetmaterial an die entsprechende Stelle im

Rumpf und hob diesen leicht an. Dadurch wurde der Höhenunterschied beseitigt und der Rumpf blieb stabil für die nachfolgenden Arbeiten. Nach etlichen Spachtel- und Schleifdurchgängen (7, 8) ist der Rumpf fertig geworden.

Abschließend wurden die Höhen- und Seitenrunder angebaut, die ebenfalls verspachtelt und verschliffen werden mussten.

Die Lackierung



Die Lackierung der F-35A startete mit einer Reihe von Abklebarbeiten im Fahrwerk, Waffenschacht und Cockpit. Dann erfolgte eine erste Grundierung, um noch eventuelle Fehlstellen zu finden. Diese gab es leider, vor allem im Bereich der Flügel und im Bereich des Triebwerks. Nachdem diese verspachtelt und verschliffen waren, erfolgte eine erneute Grundierung. Danach konnte endlich die

eigentliche Lackierung starten. Ich begann ganz klassisch mit einem Preshadding, bestehend aus matt schwarzer Farbe (9). Nach kurzer Trocknungszeit des Preshaddings erfolgte der erste Farbauftrag: Die Farbe ist eine Mischung aus Gunze H305 (30 %) und Gunze H306 (70 %). Nachdem die Farbe ein paar Tage trocknen konnte, wurden die lackierten Bereiche abgeklebt (10, 11). Die



Arbeit zog sich über mehrere Tage hin, bevor die eigentliche Farbe aufgetragen werden konnte, ist aber notwendig, um die F-35A in Einsatzlackierung zu zeigen. Weiter ging es mit der Lackierung des dunkleren Grautons (FS36118). Dabei hat Kitty Hawk mit seiner Farbangebe wieder richtig gelegen: Gunze H305. Die Farbe wurde in mehreren dünnen

Schichten lasierend aufgetragen, damit das Preshadding später noch leicht durchschimmern konnte. Jetzt konnte die Maskierung abgezogen werden. Die Arbeit hatte sich gelohnt. Der Farbunterschied kam sehr gut zum Vorschein (12). Um die Oberfläche für die Decals vorzubereiten, erfolgte eine Versiegelung mit glänzendem Klarlack.



Die Kanzel wurde ähnlich vorbereitet. Zuerst wurde die Kanzel innen und außen maskiert (13). Dann wurden die beiliegenden Ätzteile für die Kanzel verbaut (14). Um ein Unterlaufen der

Farbe unter das Maskierband zu verhindern, bestrich ich die abgeklebten Bereiche zusätzlich mit einer Maskierflüssigkeit von Gunze. Als Nächstes wurde die Kanzel grundiert, innen matt schwarz und außen mit H305 lackiert. Zum Schluss wurde der Lack mit Klarlack versiegelt.

Die Decals

Der Lack benötigte genügend Zeit zum Durchhärten, erst dann konnten die Decals aufgebracht werden. Diese waren sehr gut gedruckt, aber auch hauchdünn, was leider auch zum Reißen der Decals führte. Ich entschied mich, trotz falscher Kennung, für die Maschine der Eglin AFB, da mir die Lackierung besser gefiel. Die Decals waren in rund zwei Stunden auf dem Modell aufgebracht. Etwas problematisch war auch hier die Anleitung von Kitty Hawk, da einige Decals nicht beschrieben waren und man Mühe hatte, diese zu identifizieren.

Nach getaner Arbeit wurde das Modell mit mattem Klarlack von Gunze endversiegelt.

Endmontage

Die letzten Schritte beinhalteten das Vervollständigen des Fahrwerks, die



Bewaffnung und die Kanzel. Die Reifen für das Fahrwerk wurden erst grundiert, die Felgen mit Weis, die Reifen mit Wheel Tire Black von Gunze lackiert. Nun konnten die Reifen an die Fahrwerke geklebt werden. Die Bewaffnung meiner F-35A besteht aus zwei AIM-120 und zwei GBU-32, ebenfalls mit Gunze lackiert.

Eine kleine Änderung musste noch an der Kanzel vorgenommen werden: Der Montagezapfen passten nicht sauber in die vorgesehene Öffnung im Rumpf. Kurzerhand habe ich diesen abgetrennt, gekürzt und in einem schrägen Winkel neu verklebt. So konnte die Kanzel im richtigen Winkel an den Rumpf geklebt werden.

Fazit

Mit der F-35A brachte Kitty Hawk ein Modell auf den Markt, welches die Lücke im 48er Maßstab geschlossen hat. Der Bausatz ist qualitativ auf der Höhe der Zeit, weist aber technische Unzulänglichkeiten, wie die schlechte Passung an den Flügeln, auf. Dies muss heutzutage eigentlich nicht mehr sein. Bleiben wir gespannt, wie die weiteren Modelle von Kitty Hawk zu bauen sind.