



Durch den Umstieg auf den Sender Jeti DC-16 war Erich Bäcker auf der Suche nach neuen Empfängern, einem Kreisel und einer Stromversorgung für seine CARF J-10. Da kam ihm die Mercury SRS von PowerBox Systems als redundantes System mit integriertem iGyro und seriellen Empfängereingängen genau richtig. Man könnte sagen, dass die Mercury gewissermaßen den Brückenschlag zwischen dem High-End-System Royal SRS und der kleineren Cockpit/Competition darstellt.

Der kleine POWER-MANAGER

PowerBox Systems Mercury SRS

In die Mercury wurde viel Funktionalität gepackt: 15 Servoausgänge, ein iGyro mit GPS-Regelung, zwei serielle Empfängereingänge, zwei Akkuanschlüsse mit zwei redundanten Reglersystemen und jeweils 20 A Spitzenstrom, die Ausgangsspannung kann auf stabilisierte 5,9 oder 7,4 V

eingestellt werden, umfangreiche Telemetriefunktionen, Doorsequenzer, Servomatching und noch einiges mehr. Außerdem arbeitet die Mercury mit fast allen aktuellen Fernsteuersystemen zusammen und kann seriell 18 Kanäle dekodieren. Der bewährte iGyro bündelt die Erfahrungen aus den drei

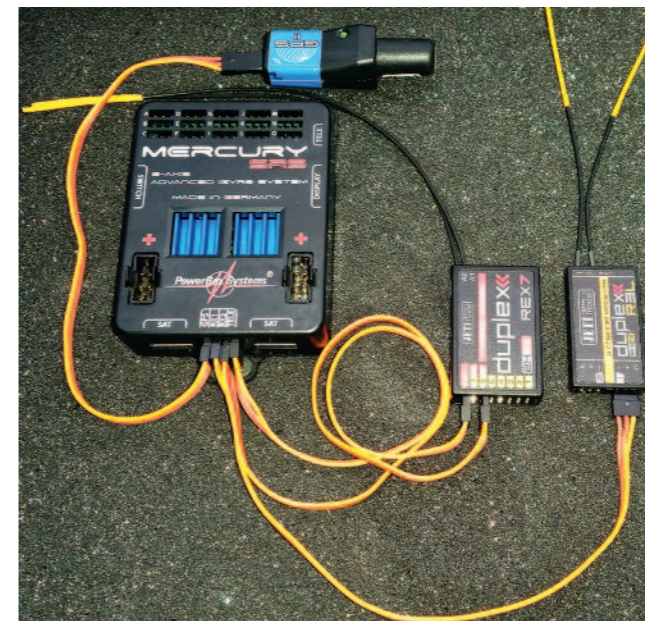
Varianten iGyro 3e, iGyro SRS und Royal SRS. Das externe OLED-Display ist ähnlich groß wie die integrierten Displays der Cockpit/Competition-Baureihe.

Die Mercury passt in alle Jets, die mit 15 Servoausgängen auskommen und bei denen alle Ströme durch den Empfänger ge-



Der Lieferumfang der Mercury SRS von PowerBox Systems mit GPS II-Sensor.

Der Startbildschirm der Mercury.



Um sich mit der Funktionsweise vertraut zu machen, wurde die Mercury teilweise mit zwei seriellen Empfängern und GPS-Sensor aufgebaut.

laufen sind. Ein Paradebeispiel für den Einsatz der Mercury ist die CARF J-10: Etwas zu viel Kanäle für einen Standardempfänger, schnelle und starke Servos mit großen Ausschlägen für die Schubvektorsteuerung und für den 3D-Flug ist Gyrounterstützung notwendig. Natürlich fliegt die J-10 mit auch nur einem Akku und einem Empfänger. Aufgrund diverser schlechter Erfahrungen fliege ich meine Jets aber fast ausschließlich mit Empfänger- und Akkuredundanz.

Sehr interessant sind die integrierten GPS-Telemetriefunktionen wie z.B. Höhe, Geschwindigkeit, Distanz, geflogene Strecke, Koordinaten, usw. Wie bei der Royal SRS werden die Daten durchgeschleift, damit steht der GPS-Sensor für die geschwindigkeitsabhängige Anpassung der Empfindlichkeit (Gain) des iGyros und die Telemetrie zur Verfügung. Das spart einiges an Sensoren und Verkabelung und macht die Installation einfacher.

Vor Einbau und Inbetriebnahme der Mercury SRS lohnt ein Blick in die sehr kompakt gehaltene Bedienungsanleitung, die auch als Download auf der PowerBox-Website zur Verfügung steht. Sollten Fragen auftauchen, lohnt sich ein Besuch des PowerBox-Expertenforums unter forum.powerbox-systems.com. Hier findet man viele Tipps und Tricks zu sämtlichen PowerBox-Produkten und Fragen werden schnell beantwortet. Es empfiehlt sich ein Testaufbau der Komponenten und einiger Testservos, um sich mit den Funktionen vertraut zu machen. Vor dem Einbau in den Jet sollte man die Mercury resetten, die Konfiguration geht dann um einiges schneller. Damit der integrierte iGyro fehlerfrei arbeiten kann, muss die Mercury rechtwinklig zu den

Hauptachsen auf einer festen Unterlage im Modell verschraubt werden. Die Lage wird vom Setup-Assistenten automatisch erkannt.

Bei der Bedienung hält sich die Mercury SRS an die bewährte Tradition. Der mitgelieferte Sensorschalter dient als Ein- und Ausschalter für beide Akkus und mit den drei Tasten in Verbindung mit dem externen Display kann die Box konfiguriert werden. Zum Aktivieren der Mercury steckt man den Schalter, das Display, zwei serielle Empfänger (vier Satelliten bei Spektrum) und den GPS II-Sensor an. Zur Stromversorgung sind

zwei Akkus mit Multiplex-Stecker notwendig. Die korrekte Polung der Akkus ist absolut wichtig, eine falsche Polung zerstört die Spannungsregler!

Auf dem Startdisplay werden neben der Spannung der beiden Akkus, der Status der beiden Empfänger, der GPS-Antenne und die Position des Flightmodes-Schalters, ein Betriebszeit-Timer sowie die Ausgangsspannung für Empfänger und Servos angezeigt. Bis auf den Timer können alle Infos über die Telemetriedisplays fast aller gängigen Fernsteuer-Systeme angezeigt werden. Die Mercury-Displays sind komplett in Englisch gehalten, in der Bedienungsanleitung werden die Fachbegriffe in Deutsch erklärt.

Damit die Mercury SRS mit der eigenen Anlage zusammenarbeiten kann, wird im Menüpunkt »General Settings« das RC-System ausgewählt. Zur Verständigung mit der Mercury müssen die Empfänger auf serielle Übertragung eingestellt werden. Sind zwei Empfänger angeschlossen, wählt die Mercury beim Einschalten einen aus und schaltet im Falle von Empfangsproblemen innerhalb weniger Millisekunden auf den anderen Empfänger. Zur Verbesserung der Empfangssituation setze ich meine Empfänger sehr weit auseinander. Bei Jets platziere ich einen Empfänger im Bereich des Cockpits, eine Antenne in Flugrichtung und eine quer dazu. Den zweiten Empfänger setze ich nach Möglichkeit in das meist hohle Seitenleitwerk, eine Antenne senkrecht und die andere waagrecht. Damit habe ich alle Empfangsrichtungen abgedeckt.

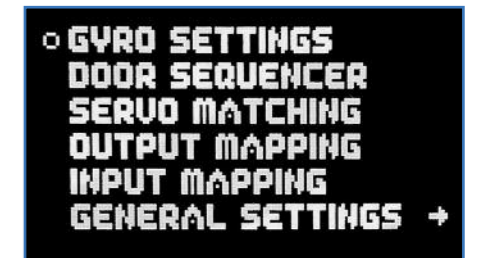
Abhängig von den eingesetzten Servos und Akkus werden in den nächsten Schritten die Framerate, der Akkutyp und die gewünschte Ausgangsspannung eingestellt.

JP TECHNISCHE DATEN

Maße	93 x 67 x 19 mm
Gewicht	85 g
Gewicht Sensorschalter	15 g
Gewicht Display	15 g
Betriebsspannung	4,0 - 9,0 V
Stromversorgung	2s LiPo / Lilon / LiFePo, 5s NiCd / NiMH
Stromaufnahme Betrieb	99 mA (mit OLED)
Stromaufnahme Standby	3 µA
Strombelastbarkeit	Spitze 2 x 20 A
Dropout-Spannung	0,3 V
Ausgangsspannung	5,9 oder 7,4 V stabilisiert
Signaleingang	seriell
Unterstützte Fernsteuersysteme	Jeti, Futaba, Spektrum, HoTT, M-Link, JR Propo
Empfänger-Redundanz	SRS
Kanäle	15 (18)
Servoausgänge	15
Auflösung Servoimpulse	0,5 µs
Impulswiederholrate	12, 15, 18, 21 ms
Kreiselsystem	iGyro
Kreisel-Regelung	Heading- und Normalmodus
Kreiselsensor-Typ	MEMS
Anzahl Sensorachsen	6
Unterstützte Telemetriesysteme	Jeti, Futaba, Spektrum, HoTT, M-Link, JR Propo
Preis	€ 499,-
Hersteller	PowerBox Systems
www.powerbox-systems.com	

Die Mercury kann auf Lilon, LiPo, LiFePo oder NiMh eingestellt werden. Sollte der falsche Akkutyp eingestellt sein, funktioniert die Weiche trotzdem, nur die grafische Balkenanzeige stimmt nicht genau.

Der Menü-Bildschirm ist klar und übersichtlich.



Zuordnung der Ausgänge bei Aircraft Type Delta +VT										
A	Delta Right	D	Delta Left	G	Rudder	A	J	---	M	---
B	Throttle	E	Flap	H	---	K	Flap	N	---	
C	DS1	F	DS2	I	DS3	L	VT-Elevator	O	VT-Rudder	

Zuordnungsbeispiel Delta VT.

Die 15 beschrifteten Servoausgänge der Mercury SRS.

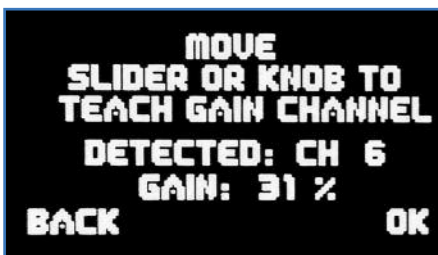
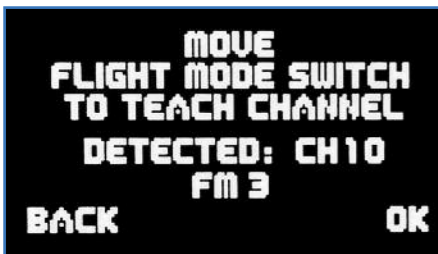


Die Assistenten

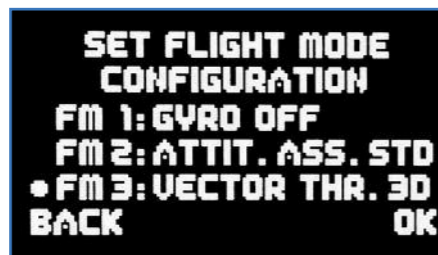
Die schon bekannten Assistenten wurden konsequent weiterentwickelt, um die Einstellarbeiten so weit wie möglich zu erleichtern. Voraussetzung ist natürlich ein vorbereiteter RC-Sender, sprich alle Funktionen und Geber sind konfiguriert und mit dem Servomonitor überprüft. Passen diese Punkte, ist die Grundprogrammierung in wenigen Minuten erledigt. Bei der Mercury werden erstmalig auch Standard-Funktionen wie Flaps und Gas während des Setups eingestellt und zugewiesen. Zur Ermittlung des entsprechenden Senderkanals bewegt man im entsprechenden Menüpunkt den gewünschten Geber am Sender und der Kanal wird erkannt und übernommen, einfacher geht es eigentlich nicht mehr. Damit ist die Grundkonfiguration erledigt und man kann sich den Zusatzfunktionen und der exakten Einstellung der Servos über die Servo-matchfunktion zuwenden.

Als weitere Vereinfachung sind die Servoausgänge vorbelegt, man steckt die Servos in die mit Buchstaben versehenen Steckplätze gemäß ausgewähltem Flugzeugtyp und spart sich damit die manuelle Zuweisung. Natürlich können alle Einstellungen und Vorbelegungen auch ohne As-

Erkennung des Flightmode-Switch und des Gain-Reglers über den Setup-Assistenten.



Die vorbelegten Flightmode-Konfigurationen des iGyro für verschiedene Flugzeugtypen. Im Bild oben das Standard-Setup, darunter Vector Thrust.



Zuordnungsbeispiel Delta VT

Im nächsten Schritt des Setup Assistant werden ein Dreistufen-Schalter als Flightmode-Schalter für den iGyro und ein Dreh- oder Schieberegler für die Kreiselempfindlichkeit festgelegt. Mit dem Schalter kann der iGyro

während des Flugs zwischen den drei Modes FM1 bis FM3 umgeschaltet werden. Mit dem Gain-Regler wird während des Setup-Flugs die Kreisel-Empfindlichkeit ermittelt, er deaktiviert sich danach über den Test Fly Assistant automatisch. Damit die Erkennung der beiden Geber funktioniert, müssen sie im Sen-

der vorbereitet und auf einen Servokanal eingestellt sein. Einmal alle drei Positionen durchschalten bzw. den Regler einmal komplett bewegen – erkannt, gespeichert, fertig.

Der Heading-Mode des iGyro ist nur bei Knüppel-Nullstellung aktiv. Sobald der Pilot wieder steuert, arbeitet der iGyro im Rate Mode (Normal Mode). Es ist also kein Schalter für diese Funktion notwendig und die Piloten müssen nicht ständig gegen den Gyro »ankämpfen«, der iGyro versucht im Attitude Assist Mode, die vom Piloten gesteuerte Fluglage zu halten. Um Verwechslungen mit dem aus der Heli-Szene bekannten »Heading Lock-Modus« auszuschließen, hat PowerBox den Headig-Modus im iGyro als »Attitude Assist Mode« bezeichnet, denn das Steuerverhalten des iGyro ist anders als der Heading Lock-Modus der Helis.

Das Flugverhalten mit Attitude Assist macht sich in erster Linie dadurch bemerkbar, dass der Jet sein oft zappeliges Eigenleben verliert, z.B. das selbständige Zurückdrehen aus der Kurvenlage, ein selbständiges Abfangen aus dem Abschwung oder das Abtauchen im Rückflug. Solange der Pilot nicht steuert, fliegt das Modell wie auf Schienen, das Eigenleben ist fast neutralisiert. Gerade bei Jets ist damit ein viel exakteres Fliegen möglich, deshalb bezeichnen viele Piloten den Attitude Assist Mode als eine Art »Gyro Deluxe-Modus«. Der Jet kann mit dem Attitude Assist Mode bequem gelandet werden und der Pilot kann sich ganz auf die Landeinteilung und den sauberen Anflug konzentrieren. Eventuelle Strömungsabrissse werden vom iGyro ausgeglichen, ein zu langsamer Flieger kippt nicht sofort ab, sondern sackt eher durch und kann durch beherzten Gaseinsatz oft noch gerettet werden.

Damit der iGyro seine volle Leistungsfähigkeit entfalten kann, verfügt er über die Möglichkeit der geschwindigkeitsabhängi-

gen Empfindlichkeitsanpassung per GPS II-Sensor. Der Einfluss der Geschwindigkeit auf das Regelverhalten des Kreisels ist dabei nicht zu unterschätzen. Bei mittlerer Geschwindigkeit eingeflogen, korrigiert der iGyro mit der dafür notwendigen Empfindlichkeit und entsprechend angepassten Ruderausschlägen. Im Langsamflug sind größere Ausschläge notwendig, im Schnellflug dagegen nur minimale Korrekturen. Das GPS II kann auch als Stand-alone-Telemetriesensor mit fast allen telemetriefähigen 2,4 GHz-Systemen verwendet werden. Für Jets mit besonders breitem Geschwindigkeitsspektrum kann mit dem Airspeed Factor noch etwas feingetunt werden. Sollte sich der Flieger bei höheren Geschwindigkeiten aufschwingen, bei mittleren und niedrigen Geschwindigkeiten aber nicht, kann der Faktor stufenweise erhöht werden. Mit höheren Werten wird der Kreisel bei zunehmender Geschwindigkeit schneller ausgeblendet.

«Damit der iGyro seine volle Leistungsfähigkeit entfalten kann, verfügt er über die Möglichkeit der geschwindigkeitsabhängigen Empfindlichkeitsanpassung per GPS-II-Sensor.»

Um die vorbelegten Flightmodes FM 1 bis 3 individuell einzustellen, wird per FM-Schalter am Sender der entsprechende Flightmode angewählt und mit den Sensortasten verändert. Folgende Einstellungsmöglichkeiten stehen zur Verfügung: GYRO OFF (vorbelegt auf FM 1) Der iGyro ist deaktiviert, die Signale werden durchgeschleift. • RATE MODE Der iGyro arbeitet im Normal-Modus und kann manuell in allen Flightmodes aktiviert werden. • ATTITUDE ASSIST STD (vorbelegt auf FM 2) Diese Einstellung wirkt nur auf Quer- und Höhenruder, Seite arbeitet im Rate Mode. Im Normalflug würde das Seitenruderservo sonst bei einer querrudergesteuerten Kurve dagegen arbeiten. • ATTITUDE ASSIST ALL Die Lagehaltung für Quer-, Höhen- und Seitenruder wird aktiviert. Damit lassen sich langsame Rollen fliegen, das Seitenruder hält die korrekte Lage. • VECTOR THRUST 3D Die Schubvektorsteuerung wird bei diesem Mode automatisch aktiviert, somit müssen im Sender keine Mischer auf Seite und Höhe eingestellt werden. Alle Kreiselachsen einschließlich Vector sind auf 100% Gain voreingestellt, ATTITUDE ASSIST ist deaktiviert, ganz wichtig bei Vector-Jets. • TORQUE ROLL (nicht vorbelegt, wird während des Setups ausgewählt, vorzugsweise für FM 3) Diese Option klingt zwar sehr interessant, ist aber für Jets mit Vektor-Steuerung nicht zu gebrauchen – ein Absturz wäre vorprogrammiert. Die drei Kreiselachsen sind auf 100% voreingestellt, ATTITUDE ASSIST ist für alle Ruder aktiviert. Zum Aktivieren

muss die Fahrt des Jets fast Null sein, mit Querruder kann man ihn sogar um die eigene Achse drehen.

Durch die fertigen Optionen sind annähernd alle möglichen iGyro-Konfigurationen inklusive der sonst zeitaufwendigen Einstellung der Vektorsteuerung in kürzester Zeit erledigt.

Setup der Standardfunktionen

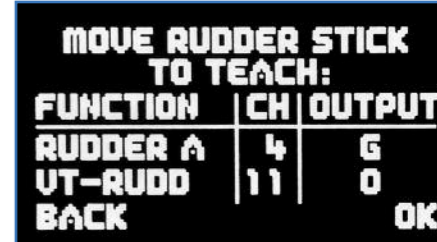
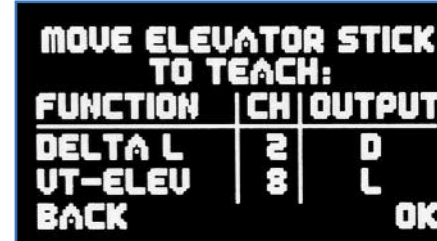
Nun werden die Standardfunktionen eingelesen und den Servo-Steckplätzen Quer- (Aileron), Höhen- (Elevator) und Seitenruder (Rudder) sowie Landeklappen (Flaps) und Gas (Throttle) zugewiesen. Man bewegt den gewünschten Knüppel oder Geber zur angezeigten Funktion, die dann von

der Mercury erkannt und einem Ausgang zugewiesen wird. Sollten einer Funktion sendenseitig zwei Kanäle zugewiesen sein, erkennt dies die Mercury. Noch offene Funktionen oder Kanäle können im Output Mapping freien Servo-

ausgängen zugewiesen werden. Im Falle eines Failsafes beider Empfänger kann jede der zur Verfügung stehenden Funktionen individuell auf Hold (HD) oder vorprogrammierbare Positionen eingestellt werden (Failsafe FS). Ganz wichtig sind korrekt eingestellte und überprüfte Wirkrichtungen des iGyros, der Kreisel muss die ungesteuerten Bewegungen in die richtige Richtung kompensieren. Die Wirkrichtung darf nicht mit der Laufrichtung der Servos im Sendermenü verwechselt werden. Die einfache Regel lautet: Die Ruder müssen immer in Richtung der Bewegung ausschlagen. Hebt man zum Beispiel das Leitwerk nach oben, gehen die Höhenruder nach oben (bei der J-10 in FM 3 auch der Höhenvektor), usw. Über das Menü lassen sich die Wirkrichtungen einfach umdrehen.

Der Test Fly Assistant

Zum Erliegen der Grundeinstellung des iGyro steht der Test Fly Assistant zur Verfügung. Damit werden in nur einem Flug die notwendigen Empfindlichkeiten für alle Kreiselachsen erflogen. Der iGyro wird kurz initialisiert und zurückgestellt, wobei sich das Modell nicht bewegen sollte. Um die Senderwege neu einzulernen, werden alle drei Kreiselachsen Quer, Höhe, Seite auf Anschlag bewegt. Um den iGyro korrekt einstellen zu können, muss das Modell eingeflogen und ausgetrimmt sein. Wichtig sind außerdem spielfreie und rechtwinklig montierte Anlenkungen an Servohebeln und Rudern. Der Jet wird bei mittlerer Geschwindigkeit parallel zur Landebahn ge-

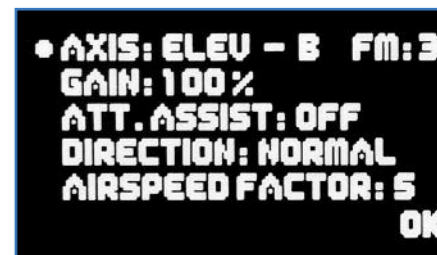


Das Einlernen der Steuerfunktionen – hier Elevator und Vector sowie Rudder und Vector Thrust – geht schnell von der Hand.

fliegen und im Flightmode 2 langsam die Empfindlichkeit über den festgelegten Regler erhöht, sobald das Flugzeug auf einer der drei Gyro-Achsen zu schwingen beginnt. Schnelle Stickbewegungen oder ein Messerflug können ein Aufschaukeln provozieren. Ist kein Aufschaukeln mehr erkennbar, werden über FM 1 (Gyro AUS) am Flightmode-Schalter die erflogenen Gain-Werte automatisch ins Setup übertragen und gespeichert. Der dafür ausgewählte Regler wird deaktiviert, so besteht keine Gefahr, dass das Setup aus Versehen wieder verstellt wird. Danach kann der iGyro per Flightmode-Schalter auf FM 2 wieder aktiviert werden und die erste Landung erfolgt schon mit Gyro-Unterstützung.

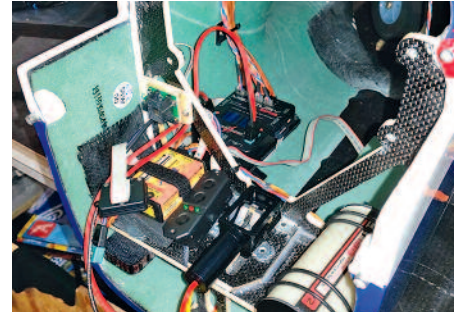
Sollten am Sender hohe Expo-Werte für Quer, Höhe und Seite eingestellt sein, kann das Flugverhalten des Flugzeugs nach dem iGyro-Setup als etwas schwammig empfunden werden. Die Korrektur des iGyros in der Nähe der Neutralstellung wirkt sich wie höhere Expowerte aus, denn die Kreiselwirkung wird erst mit zunehmendem Ausschlag ausgeblendet. In diesem Fall genügt es, die Expoeinstellungen am Sender um ca. 10 bis 20% zu reduzieren.

Das Standard-Setting für Schubvektor-Modelle im Flightmode 3: Im iGyro-Menü erscheint der Vector Höhe unter der Bezeichnung Elevator-B und der Vector Seite als Rudder-B.





Die Mercury SRS fand ihren Platz vibrationsgeschützt auf einem GfK-Träger hinter dem Canard-Spant der J-10. Die Kartonhalterung kann als Bohrschablone verwendet werden (Bilder rechts).



Bei manchen Modellen kann es auch vorkommen, dass die normale Kreiselempfindlichkeit von 100% nicht ausreicht. Hier kann die Gain um den Faktor 4 erhöht werden (Gyro Sense x 4). Normalerweise ist das nur bei großen und trägen Modellen und nicht bei Jets notwendig.

Servomatching und Doorsequencer

Sollen zwei oder mehrere Servos exakt aufeinander abgestimmt werden, z.B. zwei Flap- oder Höhenruderservos oder zwei Servos auf einem Querruder, kann das mit der Matching-Funktion bequem erledigt werden. Über die Matching-Funktion kann der Servoweg begrenzt oder die Drehrichtung geändert werden. Zuerst wird eines der Servos als Referenz über den Sender korrekt eingestellt. Mit der Funktion Servomatching werden die Neutral- und die beiden Endpositionen eingelernt und das zweite (oder dritte) Servo mit dem Sensorschalter auf den Millimeter genau angepasst.

Ähnlich komfortabel können die Fahrwerksklappen angesteuert werden. Die Klappen werden normalerweise über Servos, Pneumatikzylinder oder elektrische Aktuatoren geöffnet und geschlossen und müssen dem Timing des Fahrwerks angepasst werden. Der Doorsequencer ist ein mächtiges Werkzeug und kann verschiedene Schritte der Reihe nach abarbeiten. Der Start erfolgt über den Fahrwerksschalter, die zeitliche Abfolge kann dem Original angepasst werden. Als weitere Funktion bietet der Doorsequencer die Möglichkeit, das Bugradservo nach dem Einfahren abzuschalten und in einer vordefinierten Position zu parken. Somit erspart man sich die Einstellerei von Mischern im Sender.

Im Setup Assistent des Doorsequencers werden der Fahrwerksschalter und die Servos/Aktuatoren/Ventile einzeln definiert und den Ausgängen der Mercury zugewiesen. Die einzelnen Abläufe werden als Tasks (Aufgaben) bezeichnet, insgesamt stehen

24 verschiedene Tasks zur Verfügung (je 12 EIN und AUS). Damit kann man annähernd alle möglichen Abläufe eines Fahrwerks abdecken. Daneben stehen drei vordefinierte Modes (Motion Sequence) zur Verfügung.

Mode 1: Die Fahrwerksklappen öffnen sich vor dem Ausfahren und schließen sich nach dem Einfahren des Fahrwerks.

Mode 2: Nach dem Ausfahren des Fahrwerks schliessen sich die Hauptfahrwerksklappen wieder.

Mode 3: Neben den Hauptfahrwerks- werden auch die Bugfahrwerksklappen bei ausgefahrenem Fahrwerk wieder geschlossen.

Flightrecorder und Telemetrie

Der Flightrecorder überwacht und zeichnet die Empfangsqualität auf. Dokumentiert werden Antenna Fades, Lost Frames und Holds bzw. Failsafes. Sollten sich Auffälligkeiten ergeben, muss die Einbaulage der Antennen oder Empfänger verändert werden. In der JETPOWER 3/2016 habe ich die Möglichkeiten der PowerBox-Weichen, unter anderem auch der Mercury SRS, in Verbindung mit Jeti-Telemetrie und dem Sender DC-16 genauer erläutert. Die Mercury ist natürlich auch updatefähig und kann über einen PC mit dem kostenlosen Terminalprogramm und einem optionalen USB-Adapter auf dem neuesten Stand gehalten werden. Eleganter funktioniert das mit einem BlueCom-Adapter und ein Smartphone oder Tablet, so ist auch ein Update auf dem Flugfeld möglich.

Die Installation

Die Mercury fand ihren Platz auf einem CfK-Sandwich-Träger hinter dem Canard-Spant meiner CARF J-10. Beim Einbau lässt sich übrigens die Kartonhalterung aus der Verpackung als Schablone nutzen. Je nach Auslegung werden für die J-10 zwischen 9 und 14 Servos/Kanäle benötigt, die Konfiguration ist mit dem Setup-Assistenten und Aircraft Type DELTA VT schnell erledigt. Im Sender habe ich

dafür keinen einzigen Mischer gebraucht. Die Canards der J-10 müssen nicht zwingend gekreist werden, man kann sie einfach auf Höhe mitlaufen lassen, z.B. über die direkte Anbindung im Output Mapping der Mercury. Nach einem Tipp von Enrico Thäter sind die Canards in meiner J-10 mittlerweile in Neutralstellung fixiert. Ursprünglich waren sie über einen separaten Heading-Gyro für einen sauberen Geradeausflug zuständig, diese Aufgabe übernimmt nun der iGyro über die Höhenfunktion der Deltaruder.

Fazit

Die neue PowerBox Mercury SRS ist eine kleine Box mit sehr vielen wichtigen und modernen Funktionalitäten. Sie ist platzsparend für mittelgroße Flieger konzipiert und schnell eingebaut. Durch die Redundanz und den integrierten iGyro macht sie das Handling von Modelljets sicherer und bequemer. Die Kreiselunterstützung trägt nicht nur zur Entspannung des Piloten bei, sondern gerade bei der Landung auch zur Sicherheit. Das Setup ist mit den Assistenten flott erledigt und obwohl ich lieber alles selbst einstellen möchte, muss ich gestehen, dass ich bei der Mercury SRS die Assistenten schätzen gelernt habe.

Durch die Unterstützung des integrierten iGyro fliegt sich mein Eurosport wie ein ganz anderes Flugzeug. Das Flugbild wird runder und weicher, einfach mehr »Jet-like«. Die Landungen sind bei Wind genauso unkompliziert wie bei Windstille. Bei der J-10 vereinfacht die Mercury SRS die Verkabelung und das Setup, speziell des Vector-Thrust-Systems. Mithilfe des Setup Assistent ist in wenigen Minuten alles eingestellt und man braucht sich nicht mit Mischern oder zusätzlichen Flugzuständen am Sender herumzuschlagen. Das Fliegen mit iGyro-Unterstützung ist speziell im 3D-Mode ein Genuss. Fliegen können muss man aber trotzdem noch, das nimmt einem die Mercury nicht ab!

JP