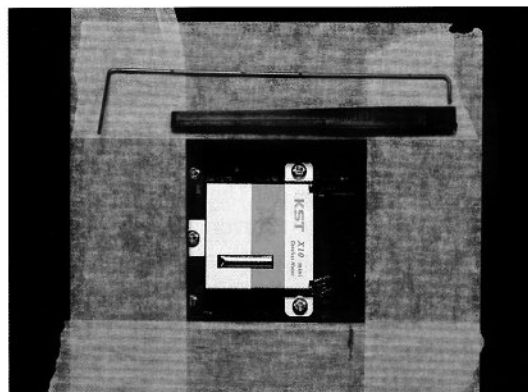


Neutral und schaue, wo der Stahldraht mit dem Servohebel in der Flucht steht und markiere den Punkt mit einem wasserfesten Filzschreiber. Nun ist es ein leichtes, die korrekte Länge der Servoschubstange millimetergenau auszuwählen. Das ist effektiv, sehr genau und schnell bei den vier Servos zu bewerkstelligen. Ich war an einem Nachmittag damit komplett fertig. Tipp: Unbedingt sollte man darauf achten, dass die beiden IDS-Anlenkungsstifte zum Fixieren der Ruderanlenkung und des Ruderarms einseitig angefast sind! Wer das nicht beachtet, hat erhebliche Schwierigkeiten die Stifte in die Löcher zu schieben.

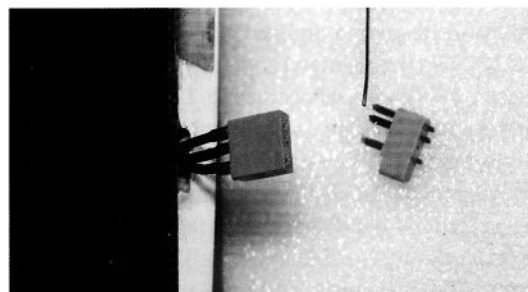
Bei den Wölbklappen muss man darauf achten, dass der Ausschlag nach unten erheblich größer als nach oben (asymmetrisch) ausfällt. Hier muss also der Servoarm in Rückstellung (Schub bedeutet, Ausschlag nach unten) gebracht werden. Die Servoarme habe ich nach den benötigten Ausschlag (plus ein wenig Reserve) ausgesucht und dass sie nicht an die Servoabdeckung anstoßen. Ich habe auf Antrieb die vorgegeben Maximalausschläge erreichen können mit ein klein wenig Reserve bei der Servoansteuerung von $\pm 100\%$ (die Reserve wäre bis $\pm 125\%$).

Nun stand die Verkabelung auf dem Plan. Als Servokabel-Verlängerungen verwende ich nur noch die »Premium-Kabel« von PowerBox System. Auch werden die Kabel ab Servo auf Länge konfektioniert. JR-Stecker/Buchsen-Verlängerungen meide ich, um keine zusätzlichen Störquellen zu erhalten. Das hochflexible Kabel von PowerBox Systems ist gewichtsreduziert und sogar leichter als ein $0,25 \text{ mm}^2$

Das Hilfswerkzeug zum exakten Ablängen der Servoschubstangen. Später wurden die abgewinkelten Enden des Stahldrahts noch deutlich gekürzt.



Die dreipoligen MPX-Stecker/Buchsen eignen sich ideal als Flächenverbinder.



Standard PVC-Kabel und dennoch $0,35 \text{ mm}^2$ stark. Ummantelt ist die Litze mit einer äußerst widerstandsfähigen Isolierung, die zudem noch schwer entflammbar ist und beim Lötten nicht schrumpft.

Den Schlusspunkt setzt das Verkleben der MPX-Stecker und -Buchsen an den Flügelen. In den Flügeln wurden die dreipoligen MPX-Buchsen fest verklebt. Im Mittelteil habe ich den dazugehörigen Stecker verarbeitet. Der ist nicht fest verklebt, weil starre Verbindungen zusätzliche Fehlerquellen sind, wenn der Flügel im Flug arbeitet. Die Buchse ist mit einem ca. 7 cm langen Schrumpfschlauch verstärkt. Das Hantieren bei der Montage ist so spielend einfach und beim Zusammenstecken der Flächen kann sich kein Kabel verheddern, da das Kabelende durch den Schrumpfschlauch sauber in die Flügelöffnung geführt wird.

Etwas aufwendiger ist die Flächen-/Rumpfverbindung herzustellen. Die wurden mit einem Standard-MPX-Verbinder (Hochstrom MPX Kombi) hergestellt. Zuvor wurde die MPX-Buchse mit den Servokabeln fertig verlötet, korrekt abgelängt und mit JR-Buchsen vercrimpt. Am Rumpf sollte die MPX-Buchse verschraubt werden. Dazu eignen sich die kurzen MPX-Gehäuse sehr gut. Zum Verkleben in das Gehäuse nehme ich gerne Silikonkleber (z. B. Wacker Elastosil E46), er klebt super und die Verbindung ist nicht zu starr. Im Mittelflügel wird das Gegenstück (MPX-Stecker) eingearbeitet. Die vorherige »Anprobe« zeigte, dass die in der Fläche angedeutete Öffnung exakt passt. Die Flächen um die Buchse und Stecker herum wurde dünn mit Vaseline eingerieben, um später ein Anhaften des Silikons zu vermeiden. In die Buchsenöffnung habe ich reichlich Silikon eingespritzt, dann die Fläche möglichst nah an den Rumpf gebracht, nun die Buchse fest in den Stecker eingesteckt und dann die Fläche langsam mit leichtem Druck aufgesetzt und verschraubt. Nach 24 Stunden Abluftzeit saß alles bombenfest und vor allem exakt zueinander! Das Säubern der herausgequollenen Silikonreste war anschließend reine Formsache.

Zum Schluss widmete ich mich noch den Cfk-Vierkant-Verbindern, die nach meinem Geschmack etwas zu stramm sitzen. Es bedarf schon einiger Schleifhübe mit feinem Sandpapier (360 Körnung) auf allen Seiten. Wichtig auch hier das kurze Anfa-

Der REX10 von Jeti sitzt in seinem von mir gedruckten Gehäuse. Das Gehäuse ist im Rumpf fest verklebt.

