

	SERVICE BULLETIN	Référence :	
	COMMANDE DE VOILETS MCR SPORTSTER MCR SPORTSTER FLAP MECHANISM	BS 12 F 0043	
		18/06/2012	Page 1 - 15

1. TITRE	<u>Title</u>
Commande de Volets MCR Sportster	<i>MCR Sportster Flap Control System</i>

2. CLASSEMENT	<u>Classification</u>
<input checked="" type="checkbox"/> Impératif <i>Mandatory</i>	<input type="checkbox"/> Recommandé <i>Recommended</i>
	<input type="checkbox"/> Optionnel <i>Optional</i>

3. VALIDATION	<u>Approval</u>
Ce BS a été rendu obligatoire par une Consigne de Navigabilité DGAC <i>This SB has been made mandatory by an AD issued by the French DGAC</i>	

4. APPLICABILITE	<u>Applicability</u>
TYPE – Modèle – S/N	
MCR Sportster (également connus sous les désignations « MCR 01 », « MCR VLA ») Tous numéros de série	<i>MCR Sportster (also known as “MCR-01”, “MCR VLA”) All serial numbers</i>

5. RAISON	<u>Reason</u>
Suite à la publication en Octobre 2011 de la Consigne de Navigabilité UF-2011-003 et de sa révision F-2011-003-R1 de Novembre 2011, Dyn'Aéro a conçu et validé par essais un système de commande de volets renforcé, « rétrofittable » sur les MCR Sportster en service. L'installation de ce système ainsi que les consignes de maintenance associées sont rendues obligatoires par le présent BS.	<i>Since the issue in the Octobre 2011 of French E-AD UF-2011-003, superseded by the F-2011-003-R1 in November 2011, Dyn'Aéro has designed, tested, and validated a reinforced control flap system, “retrofittable” on the MCR Sportsters in service. The installation of this system, and the related new maintenance procedures are made mandatory through this service bulletin.</i>

6. DESCRIPTION	<u>Description</u>
1 : Remplacement du système de commande des volets, 2 : Obligation d'un système de butées électriques de fin de course, 3 : Protection contre la poussière, 4 : Mise à jour du manuel de maintenance.	<i>1 : Retrofit of flap control system, 2 : Electric stops become mandatory, 3 : Protection against dust, 4 : Aircraft Maintenance Manual update.</i>

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.

7. ACTIONS REQUISES

1- **Installation des nouvelles pièces** de commandes de volets listées au §13 conformément aux instructions données au § 9

2- Fins de courses électriques

Un dispositif de fins de courses électriques qui empêche le système d'arriver en butées mécaniques est rendu obligatoire.

Le kit MPLPAQ1 est disponible auprès de Dyn'Aéro (voir § 13). Si le kit MPLPAQ0 a déjà été installé (selon le BS recommandé 21 K 0011 du 05/12/2000), ce système est conforme. Aucun autre système n'est approuvé.

3- Protection contre la poussière

Le passage de la lame de train dans le fuselage doit être rendu étanche afin d'éviter la contamination du système par des poussières qui remontent par le carénage. (des caches sont livrés dans le kit, cf §13, instructions de montage §9).

4- Mise à jour du manuel de maintenance

Suite aux essais d'usure réalisés, des consignes de maintenance particulières sur ces pièces ont été définies, et sont précisées dans le manuel de maintenance MEXNO0304. La prise en compte de ce manuel est rendue impérative (conformément au fascicule OSAC RP-42-50, §9.6.1.1).

Required Actions

1-Install **new flap control parts** listed in §13 in accordance with working instructions provided in §9.

2-Electrical stop switches :

An electrical device that stops the system before it jams in the mechanical stop position is mandatory. The kit MPLPAQ1 is available from Dyn'Aéro (see § 13) If the kit MPLPAQ0 had been installed previously (in accordance with recommended SB 21 K 0011 from 05/12/2000), this system is compliant. Any other device is not acceptable.

3-protection against dust

The hole in the fuselage where the landing gear exits must be closed tight to avoid contamination of the system with dust that comes from the leg pants. (some foam seals are provided in the kit, see §13 and instructions in §9).

4-Aircraft Maintenance Manual Update

Following the wear tests carried out, some specific maintenance procedures have been defined, they are precised in the maintenance manual ref. MEXNO0304. It is mandatory to use this new maintenance manual release.

8. DELAIS D'APPLICATION

- Avant le 01/01/2013
- Dans l'attente de l'application de ce BS, la totalité du BS 20 F 0010 R1 est applicable, y compris les intervalles entre inspections (25 h / 3 mois).

COMPLIANCE TIME

- Not later than the 1st of January, 2013
- Before the application of the present SB, the BS 20 F 0010 R1 remains totally applicable, including the inspection schedule (25 h / 3 months)

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aéro n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aéro.

9. INSTRUCTIONS

9.1 Démontage

Nota : Les illustrations représentent le coté droit.

9.1.1 Préparation

Démonter les sièges

9.1.2 Démontage des poulies

- Sortir les volets (commande électrique)
- Couper le contact.

Working Instructions

disassembly

Remark : the pictures below show the right hand side.

preparation

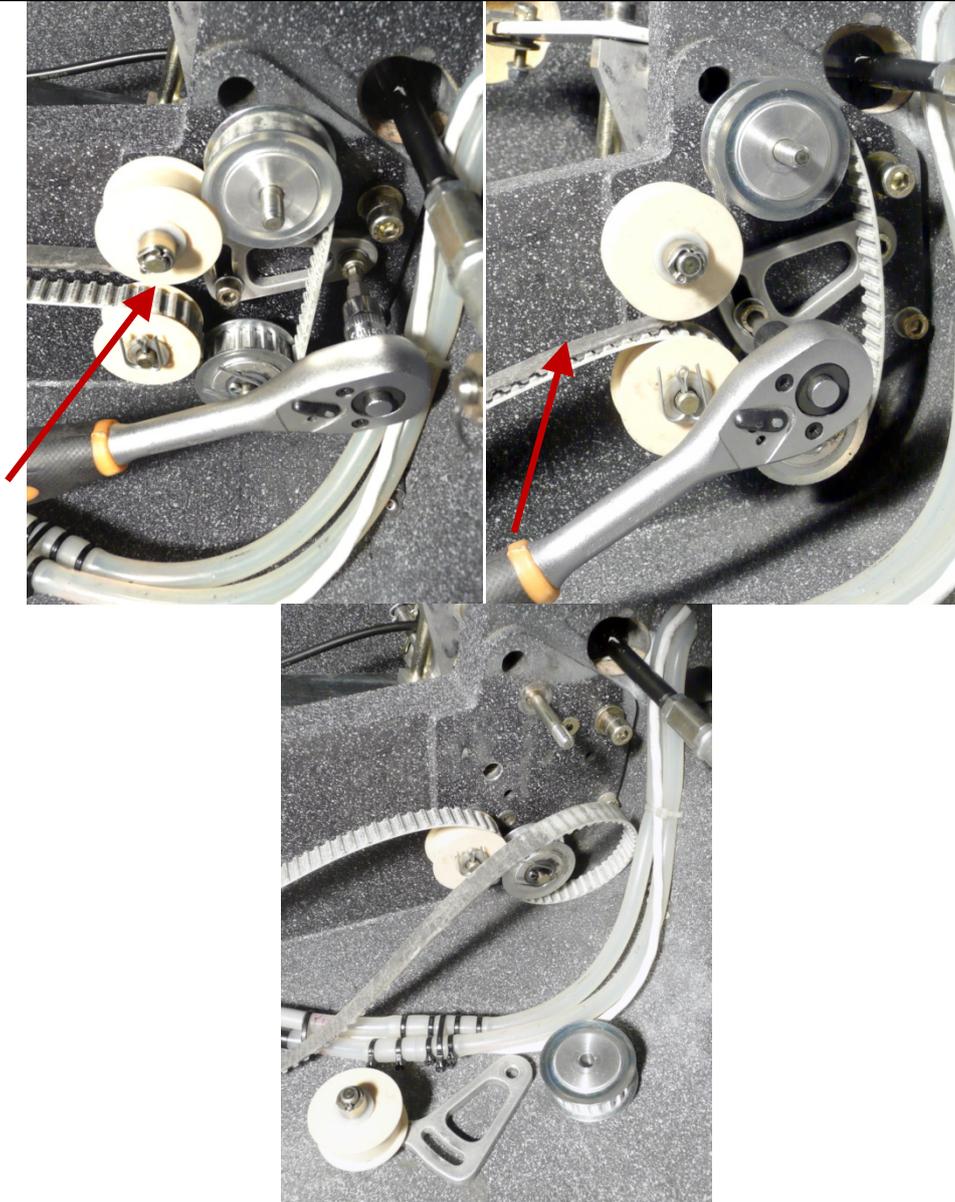
Remove the seats

Pulley removal

- *Lower the flaps (electrical control)*
- *Switch the main power off*



- Bloquer la poulie de la vis mère (tenir la courroie fermement à la main dans la partie centrale),
 - Dévisser l'écrou de fixation.
- *Immobilize the drive screw pulley (hold tight the belt in its central part),*
 - *Losen the fixation nut.*



- Desserrer la vis de pivot de la came de réglage,
 - Desserrer la vis de serrage de la fente haricot de la came,
 - Déposer la came de réglage,
 - Déposer la poulie.
 - Attention : le cas échéant, bien récupérer les rondelles de calage en clinquant (rattrapage de jeu axial entre la poulie et le palier « glycodur » du couple).
- *Loosen the bearing screw of the belt tightening cam*
 - *Loosen the pressure screw from the elongated hole in the cam*
 - *Remove the cam*
 - *Remove the pulley*
 - *Warning : if there are some set washers, don't loose them (compensation of axial play between the pulley and the "glycodur®" bearing in the frame)*

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.

9.1.3 Démontez le guignol du chariot

Disassemble the bellcrank from the carriage



Nota : Il n'est pas nécessaire de débrancher les bielles du guignol.

Mettez la visserie et les entretoises de côté (réutilisées)

*Remark : it is not required to disconnect the pushrods from the bellcrank.
Keep the bolts and the sleeves, they will be used again.*

9.1.4 Dépose des anciens chariots / visières

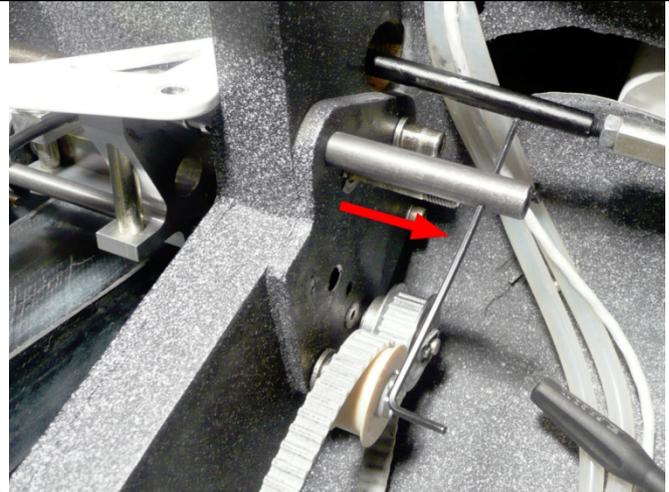
Disassembly of drive screws and carriages



- Repérer la position des entretoises de blocage du rail supérieur
- Retirer les goupilles cylindriques fendues

- *Mark the position of the sleeves on the upper guide tube*
- *Remove the cotter pins*

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.



- Dégager le rail supérieur en le reculant à travers le couple 5 :
- Glisser (par exemple) une petite clé allen dans le trou de la goupille avant,
- Dégager le rail par l'arrière en le pivotant en zig-zag
- Quand il débouche du cadre 5, le tirer par son extrémité pour dégager le chariot. (Il n'est pas nécessaire de le sortir complètement)
- Récupérer la bague avant

- To remove the upper guide tube, slide it backwards through the frame 5 :
- Put, for example, a little allen key in the front holes for the cotter pin
- Push the guide tube back through the frame with a "zig-zag" movement
- When it comes out from frame 5, catch the tip and pull it to be able to remove the carriage. (it's not required to completely remove the guide)
 - Don't loose the front sleeve.



- Dégager le chariot avec sa vis mère.

- Take the carriage and its drive screw out.

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.

9.2 Installation du nouveau système

Nota : ces instructions ne concernent pas le montage des switches électriques de fins de course. Si vous installez le système proposé par Dyn'Aéro les instructions de montage spécifiques sont fournies à part avec le kit optionnel.

9.2.1 Assemblage des nouveaux chariots



- Poser une goutte de Loctite 243 sur les filets, et visser la douille en bronze sur le chariot de l'avant vers l'arrière, serrer modérément (6 N.m)
- Poser une goutte de Loctite 243 dans les filets, et visser le contre-écrou (à l'arrière du chariot), bloquer à 6 N.m.

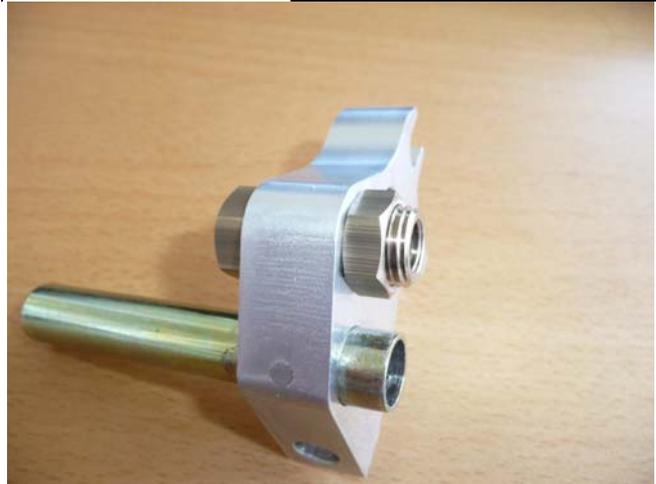
9.2.2 Contrôle des paliers du couple 5

- Nettoyer soigneusement les paliers de la vis mère dans le couple 5
- Les inspecter visuellement avec une lampe et un petit miroir : ils ne doivent pas présenter de signes d'usure.
Ce sont des coussinets « glycodur ® » : à l'état normal, on doit voir une surface brun-vert (état neuf = PTFE) ou jaune orangé (usure normale = bronze fritté).
En cas d'usure anormale la couche de bronze a disparu et on peut voir le « métal blanc » du coussinet.
- Contrôler l'usure et l'ovalisation : nous proposons la méthode suivante :
 - Prendre un (vieux) foret de 8.5 mm et meuler deux plats sur la queue du foret pour lui donner une épaisseur de 4 mm environ.
 - Essayez de faire entrer cette « pige » dans les paliers, sans forcer, dans toutes les directions. Elle ne doit pas rentrer.
- Si les paliers présentent des signes d'usure ou s'ils sont ovalisés hors tolérance, les remplacer (contacter Dyn'Aéro).

Installation of the new parts

Remark : these instructions do not include the installation of the electrical switches. If you install the system proposed by Dyn'Aéro, the specific installation instructions will be provided with this optional kit.

New flap carriage assembly



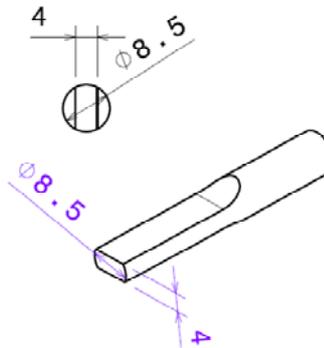
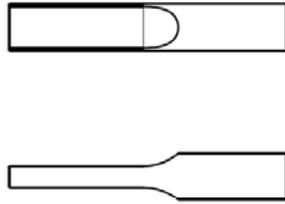
- *Put a drop of Loctite 243 Threadlocker on the bronze bushing outer threads and screw it into the carriage, from the back to the front. Moderate tightening (6 N.m)*
- *Put a drop of Loctite 243 in the bronze set nut and screw it (at the back of the carriage) and tighten to 6 N.m*

Control of the bushings in frame #5

- *Carefully clean the lead screw bushings in frame number 5.*
 - *Make a visual check with a torch and a little mirror : they must not show evidence of excessive wear.*
- *These are "Glycodur ®" bushings, when they are good they must show a green-brownish color (PTFE coating, when new) or goldy surface (sintered bronze) If they're damaged, the sintered bronze layer has been worn off and you can see the "tin" base metal of the bushing.*
- *Control the wear and "ovalisation" :we suggest the following method :*
 - *Take an (old) drill bit and grind its cylindrical part to get a approx. 4 mm thick flat.*
 - *Try to fit that « control gauge » inside the bushing in any orientation. It must not get in.*
- *If the bushings show evidence of excessive wear or if they're ovalised beyond tolerance, replace them (contact Dyn'Aéro).*

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aéro n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aéro.

Exemple de pige de contrôle



control gauge example

Si la pige rentre dans le trou :
changer les paliers.

Si la pige ne rentre pas,
quelque soit l'orientation, les
paliers sont bons.



If the control gauge can get in
the hole, change the bushings.

If it can't get in any direction,
the bushings are OK.

9.2.3 Installation des chariots dans l'avion

- Graisser l'intérieur de la douille fileté en bronze avec de la graisse Aeroshell Grease 33.

Installation of new carriages in the plane

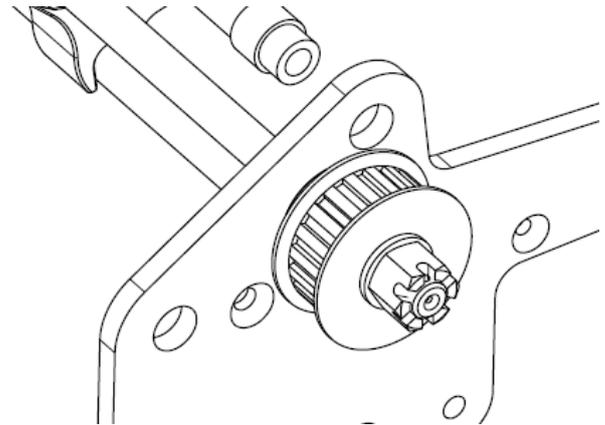
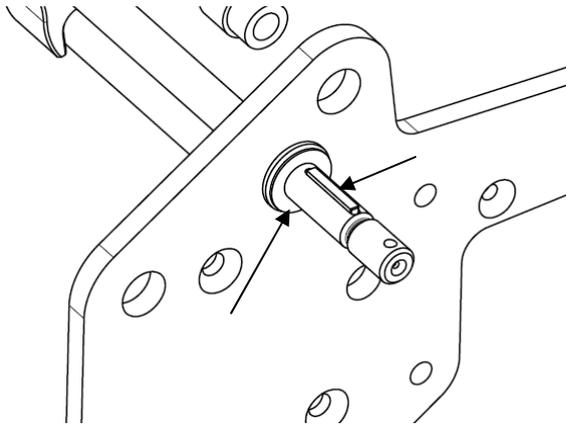
- Grease inside the threaded brass bushing with Aeroshell Grease 33.



- Visser la vis mère de l'arrière vers l'avant (amener l'extrémité de la vis à hauteur de l'extrémité du tube guide du chariot)
- Graisser le palier dans le C5 et la zone correspondante sur la vis
- Graisser l'intérieur du tube guide du chariot
- Présenter l'ensemble chariot + vis.
- Graisser puis remettre le tube guide Ø10 en place, avec ses entretoises de blocage. Attention de remettre les entretoises de blocage dans la même position sur le rail supérieur
- Fixer ces entretoises avec les goupilles cylindriques fendues Ø2.

- Screw in the lead screw from the back to the front (bring the front tip at the same level as the carriage tube front tip)
 - Grease the frame 5 bushing and the corresponding area on the scrow.
 - Grease inside the carriage tube
 - Set the assembly in place
 - Grease, then slide in the Ø10 guide tube in place, with its sleeves. Make sure you fit the sleeves in the same position on the upper guide.
 - Hold these sleeves with Ø2 cotter pins.

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.



- Mettre la rondelle de calage de 0.5mm sur l'arbre, contre l'épaulement du palier glycodur.
- Mettre la clavette en place.
- Installer la nouvelle poulie.
- Mettre une rondelle plate de 8x16 et l'écrou à créneaux.
- Visser l'écrou à la main, pour annuler le jeu axial sans serrer (l'ensemble doit tourner facilement). Bloquer l'écrou avec une goupille cylindrique fendue de Ø2.5.
- Tourner les poulies à la main pour amener les deux chariots en butée mécanique avant.
- Puis, réinstaller et tendre la courroie.
- Remonter les renvois de commandes sur les chariots.
- Graisser la vis avec un pinceau
- Faire fonctionner quelques cycles pour répartir la graisse, essuyer l'excédent.

9.2.4 Tests de fonctionnement et réglages

- Vérifier que le switch de fin de course avant arrête la commande à 1 mm de la butée mécanique avant.
- Vérifier que le switch de fin de course arrière arrête la commande pour un braquage des volets de 25 ° (+/-1°).
- Si nécessaire, agir sur le réglage des flaperons (symétrie et braquage au neutre) en réglant la longueur des biellettes.

9.2.5 Vérifications

Couples de serrage :

- vis M6 : 10N.m
- vis M5 : 6 N.m
- Symétrie : bien vérifier la symétrie de montage des deux chariots

Fonctionnement :

- Tester le fonctionnement de butée à butée :
- Fonctionnement fluide sans point dur, dans les deux sens
- Pas de sauts de dents de courroie.

- Install the shim washer Ø8x14x0.5 on the shaft, against the bushing shoulder
 - Install the cotter
 - Install the new pulley
 - Put a flat washer Ø8x16 and the castel nut
 - Screw the castel nut by hand to remove the axial play but don't tighten (the shaft must turn easily). Lock the castle nut with a cotter pin Ø2.5
- Turn both pulleys by hand to drive both carriages in front stop position together.
 - Then, reinstall and tighten the belt
- Reinstall the bellcranks on the carriages
 - Grease the lead screw with a pencil
- Run it a few cycles to spread the grease and wipe the excess off.

Running test and settings

- Check the front electrical switch stops the system 1 mm before the mechanical stop
- Check the rear electric switch stops the system for a 25° flap deflection (+/-1°)
- If required adjust the flap settings (symmetry and deflection at neutral position) by setting the length of the pushrods.

9.2.6 final checks

Tightening torques :

- M6 : 10 N.m
- M5 : 6 N.m
- Symmetry : make sure both carriages are mounted symmetrical

Operating test :

- Operating test on whole flap deflection :
- Friction – free movement, in both direction
 - No drive belt tooth jump

9.3 Installation des mousses d'étanchéité

Dust protection foam covers installation



- Retirer les vis de fixation des karmans de jambe de train supérieurs, et les faire glisser vers le bas le long du pantalon de train
- Coller les mousses de protection sur la jambe de train et sur le fuselage avec un peu de colle néoprène
- Remonter les karmans

- *Remove the landing gear leg fairing karmans fixation screws and slide them down along the leg pant*
- *Glue the foams onto the leg and the fuselage with a little bit of contact glue (neoprene)*
 - *Reinstall the karmans*

10. MAIN D'OEUVRE

MANPOWER

Main d'œuvre estimée à 6 heures. Cette durée peut varier en fonction de la configuration de l'appareil concerné (options installées, etc...) et de l'expérience de l'opérateur.

Manpower time estimated to 6 hours. This time may vary with the configuration of the aircraft (installed options, etc ...) and with the operator's experience.

11. DOCUMENTS DE REFERENCE

Reference Publications

Voir les Tableaux de Composants Illustrés,
- révisions précédentes de la planche MPL28 (selon config. avion) pour les anciennes commandes de volets
- MPLPAQ1 pour les butées électriques de fins de course.

*See Illustrated Parts Catalog,
- Previous issues of page MPL28 (according to aircraft config.) for the previous control flap system,
- MPLPAQ1 for the electrical switch stops.*

Voir également la consigne de navigabilité DGAC

See also DGAC Airworthiness Directive

12. DOCUMENTS AFFECTES

Updated Documents

- Manuel de maintenance : prendre en compte la nouvelle référence M EX NO 03 04
- L'application du présent BS rend les BS suivants obsolètes :
 - BS 20 F 0010
 - BS 20 F 0010 R1
 - BS 21 K 0011
 - BS 22 I 0014

- *Aircraft Maintenance Manual : use now the new update M EX NO 03 04*
- *Complying with the present Service Bulletin make the following SBs obsolete :*
 - *BS 20 F 0010*
 - *BS 20 F 0010 R1*
 - *BS 21 K 0011*
 - *BS 22 I 0014*

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.

	SERVICE BULLETIN	Référence :	
	COMMANDE DE VOLETS MCR SPORTSTER MCR SPORTSTER FLAP MECHANISM	BS 12 F 0043	
		18/06/2012	Page 11 - 15

13. <u>LISTE DES PIECES NECESSAIRES</u>	<u>Parts required</u>
--	------------------------------

Désignation	Référence <i>Part Number</i>	Quantité <i>Quantity</i>
Pièces obligatoires : <i>mandatory parts:</i>	000007-G	1 kit :
• Vis mère commande volets inox M8x1.00	08-27-0002	2
• Ecrou bronze chariot volet	08-27-0003	2
• Contre écrou bronze chariot volet	08-27-0004	2
• Chariot volet Gauche	08-27-0005	1
• Chariot volet Droit	08-27-0006	1
• Poulie vis mère D8 clavette	08-27-0007	2
• Clavette 2*2*15	MFUAC4M02	2
• Rondelle calage Ø8 e 0.5	ZMARO6100	2
• Ecrou créneaux HK M8 BZD	ZMAEP1200	2
• Rondelle plate Ø8x16 e1.5	ZMARO2000	2
• Goupille cylindrique fendue Ø 2.5	ZMAGP0400	2
• Goupille cylindrique fendue Ø2	ZMAGP0100	4
• Cache mousse passage train	000006-F	2
Pièces optionnelles : Kit fins de courses électriques <i>Optional parts : electrical stop switches kit</i>	MPLPAQ1	1 kit
Consommables (non fournis)		
• Graisse Aeroshell Grease 33		
• Loctite 243 Freinfillet		
• Colle néoprène		

14. <u>LISTE DES PIECES A DEMONTER</u>	<u>Parts to be removed</u>
---	-----------------------------------

Désignation	Référence <i>Part Number</i>	Quantité <i>Quantity</i>
VIS ENTRAINEMENT GLISSIERE	MFUVP6901	2
COMMANDE VOLET GLISSIERE GAUCHE	MFUAL3705	1
COMMANDE VOLET GLISSIERE DROITE	MFUAL3704	1
POULIE CRANTEE RAINUREE	MFURR4601	2

15. <u>LISTE DES OUTILLAGES SPECIFIQUES NECESSAIRES</u>	<u>LIST OF SPECIFIC TOOLS REQUIRED</u>
Néant	None

16. <u>LISTE DES BANCS DE MESURES OU DE CONTROLE NECESSAIRES</u>	<u>LIST OF MEASUREMENT OR CONTROL EQUIPEMENT</u>
Néant	None

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.

	SERVICE BULLETIN	Référence :	
	COMMANDE DE VOLETS MCR SPORTSTER MCR SPORTSTER FLAP MECHANISM	BS 12 F 0043	
		18/06/2012	Page 12 - 15

17. REMONTEE D'INFORMATIONS

*MERCI DE REMPLIR LES FORMULAIRES
PAGES SUIVANTES*

FEEDBACK INFORMATION

*THANK YOU TO FILL IN THE FORMS IN THE NEXT
PAGES*

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.

	SERVICE BULLETIN	Référence :	
	COMMANDE DE VOLETS MCR SPORTSTER MCR SPORTSTER FLAP MECHANISM	BS 12 F 0043	
		18/06/2012	Page 13 - 15

Formulaire de Remontée d'Information
Operator Feedback

Veillez compléter le paragraphe qui vous concerne (A ou B) : ***Please complete the following paragraph concerned (A or B):***

<p>A – Le SB <u>SERA</u> appliquéOui/Non</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Si Non, merci de vos commentaires ▪ Si Oui, avion concerné (<i>selon l'applicabilité du SB par défaut</i>) et dates prévues (<i>mois/année</i>) de l'application : 	<p>A – The SB <u>will be</u> appliedYes/No</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ If No, Thanks for your comments ▪ If Yes, Aircraft concerned (in accordance with SB applicability) and date planed (moths/year) of application :
--	--

<p>B - Le SB <u>A ETE</u> appliqué sur l'avion :</p> <p><u>Commentaires de l'opérateur :</u></p>	<p>B – The SB has been applied on the Aircraft :</p> <p><u>Operator's comments :</u></p>
--	---

Société/company :

Nom/Name/Fonction/Position :

Signature : date :

Veillez renvoyer ce formulaire complété à : Please sent this form completed to :

Dyn'Aero
19, Rue de l'aviation
21121 Darois – France
Tél : 00 33 (0)3 80 35 60 62
Fax : 00 33 (0)3 80 60 63
@ : contact@dyn.aero

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.

	SERVICE BULLETIN		Référence :	
	COMMANDE DE VOLETS MCR SPORTSTER MCR SPORTSTER FLAP MECHANISM		BS 12 F 0043	
			18/06/2012	Page 14 - 15

Formulaire d'information Qualité <i>Quality Management Feedback</i>

Utiliser ce formulaire pour nous dire ce qui est votre perception de la qualité de ce Bulletin de Service. Les données que vous nous fournirez seront utilisées pour analyser des points problématiques et pour entreprendre des actions correctives afin d'améliorer la qualité de nos Bulletins de Service.

Nous vous remercions du temps que vous avez consacré pour compléter ce formulaire.

Use this form to inform us your perception regarding the quality of this Service Bulletin. The information you provide will be used to analyze problem areas and take corrective actions to improve the quality of our Service Bulletins.

We appreciate the time you spent to complete this form.

<u>Merci d'évaluer sur une échelle de 1 à 4, 4 étant le point le plus élevé</u>	<u>Thank you mark on a scale from 1 to 4, 4 is the highest score.</u>
Estimation de la qualité de ce SB <i>Overall quality of this SB</i>	4 3 2 1
estimation de la qualité des instructions d'application <i>Quality of working instructions provided</i>	4 3 2 1
Estimation de la qualité des illustrations <i>Quality of the illustrations</i>	4 3 2 1
Ce SB est-il facile à comprendre ? <i>Is this SB easy to understand ?</i>	OUI / NON Yes/No

	SERVICE BULLETIN		Référence :	
	COMMANDE DE VOILETS MCR SPORTSTER MCR SPORTSTER FLAP MECHANISM		BS 12 F 0043	
			18/06/2012	Page 15 - 15

<p>Si vous avez eu des difficultés pour appliquer ce SB, merci de citer ci-dessous le domaine et donnez une brève description du problème.</p>	<p><i>If you are you have had difficulties to apply this SB, thank you quote below the field and provide a brief description of the problem.</i></p>
--	--

- | Planification/ <i>Plan</i> | Matériel/ <i>Material</i> | Instructions/ <i>Instructions</i> |
|---|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> effectivité/ <i>effectivity</i> | <input checked="" type="checkbox"/> contenu du kit/ <i>content of kit</i> | <input checked="" type="checkbox"/> préparation/ <i>preparation</i> |
| <input checked="" type="checkbox"/> objet/ <i>object</i> | <input checked="" type="checkbox"/> liste des matériels/ <i>list of material</i> | <input checked="" type="checkbox"/> Inspection/ <i>Inspection</i> |
| <input checked="" type="checkbox"/> main d'œuvre/ <i>manpower</i> | <input checked="" type="checkbox"/> aspect électrique/ <i>electrical aspect</i> | <input checked="" type="checkbox"/> Essai/ <i>test</i> |
| <input checked="" type="checkbox"/> références/ <i>reference</i> | <input checked="" type="checkbox"/> aspect mécanique/ <i>mechanical aspect</i> | <input checked="" type="checkbox"/> Plan/ <i>drawings</i> |
| <input checked="" type="checkbox"/> publication/ <i>publication</i> | | <input checked="" type="checkbox"/> Illustrations/ <i>illustrations</i> |

Commentaires/*comments* :

.....
.....
.....

Opérateur/operator : date :

Nom/*Name* / Fonction/*Position*:

Veillez renvoyer ce formulaire complété à : Please sent this form completed to :

Dyn'Aero
19, Rue de l'aviation
21121 Darois – France
Tél : 00 33 (0) 3 80 35 60 62
Fax : 00 33 (0) 3 80 60 63
@ : contact@dyn.aero

Afin d'obtenir des résultats satisfaisants, les procédures spécifiées dans le présent document doivent être appliquées en accord avec les pratiques de maintenance en aéronautique (règles de l'art, AC-43-13) et en accord avec la réglementation en vigueur. Dyn'Aero n'est pas responsable de la qualité du travail accompli concernant les exigences ci-dessus si le travail est réalisé par une entité autre que Dyn'Aero.

AUPA Dyn'Aero – 19, Rue de l'aviation–21121 Darois– France
Tél : 00 33 (0) 3 80 35 60 62 – Fax : 00 33 (0) 3 80 35 60 63- @ : contact@dyn.aero