



Dyn'Aéro S.A. 19, rue de l'Aviation 21121 DAROIS ☎ (33) 03 80 35 60 62 Fax: (33) 03 80 35 60 63

14/01/05

Exploitation

REF: M EX NO 11 00

**PROCEDURE DE DEMONTAGE-
REMONTAGE DU MCR SPORTSTER**
MCR SPORTSTER DE-RIGGING / RIGGING PROCEDURE

N° d'exemplaire

Edition de base:

Pages	Date	Rédigé par	Visa	Vérifié par	Visa
3	05/01/05	N. MAHUET		C. BELIN	

Mise à jour:

Pages	Date	Rédigé par	Visa	Vérifié par	Visa

Ce document est une synthèse qui permet aux utilisateurs de démonter rapidement l'avion afin, par exemple, de gagner de la place dans un hangar, ou de le charger dans sa remorque de transport. Pour de plus amples informations, se reporter aux manuels de montage et/ou aux manuels de maintenance concernés.

Démontage de la gouverne de profondeur :

- Déconnecter le guignol de commande du tab. (Vis + écrou de 4 mm).
- Déconnecter la bielle de commande de profondeur. (vis + écrou de 6 mm).
- Demander à une autre personne de vous aider à soutenir la profondeur,
- Et dévisser les 2 vis de 6 mm de l'axe de rotation.
- Déposer la gouverne en faisant **attention à la biellette de tab.**

Remontage : dans l'ordre inverse.

Couples de serrage (valable pour tout l'avion sauf indications particulières, pour de la visserie de classe 8.8) :

- **M4 : 0.3 daN.m**
- **M5 : 0.6 daN.m**
- **M6 : 0.99 daN.m**

Démontage des ailes :

1. Découper au cutter le joint silicone à l'emplanture. **Faire très attention au longeron !** (ne pas couper le joint entre 300 et 350 mm du bord d'attaque, le joint se déchirera en retirant l'aile).
2. Immobiliser les volets-ailerons sur l'aile avec du scotch, pour éviter qu'ils tombent.
3. Déconnecter les biellettes de commande des volets-ailerons (vis de 6 mm, ou rotule *l'Hôtelier* si équipé).
4. Déconnecter les tuyauteries de la sonde de pression totale (aile gauche).
5. Si équipé, déconnecter les prises électriques (feux de bouts d'ailes, trim d'ailerons...). Selon les cas, ces prises sont accessibles après avoir sorti l'aile de 10 cm environ.
6. Démontez l'aile **gauche** en premier :
 - 6.1. Dévisser les vis de 6 mm à l'intérieur des axes avant et arrière.
 - 6.2. Avec l'outil spécial ref. ZMAEQP900, sortir ces axes.
 - 6.3. Demander à d'autres personnes de "soulager" les bouts d'ailes pour limiter le porte-à-faux sur les axes principaux de voilure et faciliter leur extraction.
 - 6.4. Retirer les goupilles β.
 - 6.5. Sortir ces axes vers l'avant avec un chasse non métallique et un maillet en caoutchouc, **à moitié seulement** (pour que l'aile droite reste fixée). Commencer par l'axe droit (à l'extrémité du longeron).
 - 6.6. Sortir doucement l'aile.
 - 6.7. Vérifier que rien ne bloque (fil électrique).
7. Démontez l'aile droite ensuite :
 - 7.1. Axes avant / arrière.
 - 7.2. Axes principaux en commençant par le gauche.

Remontage : dans l'ordre inverse.

- NE PAS graisser les axes de voilure principaux (la graisse fait gonfler le bois). On peut utiliser de la cire, mais en principe les axes doivent rentrer sans forcer.
- Positionner l'aile précisément en face des trous avant d'engager les axes.
- Engager les axes de préférence à la main, ou avec un maillet en caoutchouc. NE PAS FORCER.

DE-RIGGING / RIGGING OF THE AEROPLANE

Translation to best knowledge,
In any case, only the French version is reliable.

The aim of that synthetic document is to help the user to quickly and safely disassemble his aeroplane in order to save room in a hangar for long period storage, put the plane in its trailer, or to carry out a maintenance check for example.

For more detailed information, refer to the related mounting and/or maintenance manuals.

De-rigging of the tailplane

- disconnect the tab control rod from the bracket (screw + nut M4).
- disconnect the elevator control rod (screw + nut M6).
- ask someone to help holding the elevator.
- and unscrew the two M6 screws on the hinges.
- remove the tailplane, **be careful with the tab rod.**

Rigging : in reverse order.

Tightening torques (valid for the whole aeroplane except specified for particular cases, for metric size class 8.8 screws) :

- M4 : 0.3 daN.m
- M5 : 0.6 daN.m
- M6 : 0.99 daN.m

(1 daN.m (deca.Newton-metre) = 7.39 ft.lbs)

De-rigging of the wings

1. Cut with a Stanley knife the silicon joint at the wing root. **Be very careful with the spar** (do not cut the joint between 300 to 350 mm from LE, the joint will crack when pulling the wing out).
2. Tape the flaperons on the wing, to prevent them from falling down on the TE).
3. Disconnect the flaperon rod ends (M6 screw, or "l'Hôtelier" rod ends if equipped).
4. Disconnect the air tubes from the total pressure probe (left wing).
5. If equipped, unplug the electrical device (wing tip strobes, aileron trim...). Depending on the cases those plugs may be accessible after having pulled the wing out by about 10 cm.
6. Remove the left wing first :
 - 6.1. Unscrew the 6 mm bolts inside the aft and front pins.
 - 6.2. With the special jig ref. ZMAEQP900, pull these pins out.
 - 6.3. Ask other people to lift the wing tips to reduce the overhang on the main wing pins and make them easier to remove.
 - 6.4. Remove the β locks from the main pins.
 - 6.5. With a non-metallic pin extractor and a rubber hammer, pull out the mains pins, but half way only (to keep the right wing held). Start with the right one (on the spar tip).
 - 6.6. Carefully pull the wing out.
 - 6.7. Check nothing is jamming (electric wire).
7. Then remove the right wing
 - 7.1. Front and rear small pins,
 - 7.2. Then main pins, starting with the left one.

Rigging : the other way round

- DO NOT grease the main pins : the grease may make the wood warp in the frames and spars. Wax can be used, however the pins should fit without forcing.
- Fit the spars exactly in their position before trying to insert the pins.
- Insert the pins preferably by hand, or with a rubber hammer, DO NOT FORCE.