



MCR ***two-seat series***

Kit & Ready-to-Fly High-Performance Aircraft



MCR-CLUB

MCR aircraft feature dual controls, centrally-mounted brake levers and electric flaps. Comfortable bucket seats and rudder pedals are both easily adjustable. The large instrument panel has been designed to accommodate full VFR instrumentation. The forward hinging bubble canopy gives unbeatable all-round visibility.



The **MCR** Two-Seat Range: Exceptional Performance, Low Running-Costs



MCR-M

MCR-VLA : The speedster of the family, « climbs like a fighter, capable of around 150 kt, and touring with two crew »
Available as a kit.

MCR-CLUB : The same made easier. Developed as a trainer, it has a specially designed wing, offering more benign handling with little loss in performance. Available as a kit.

MCR-ULC : « A 140-knot microlight that blurs the line between microlights and their heavier counterparts » and it's tail-dragger derivate: the **MCR-M**. Kit or ready-to-fly aircraft.



MCR VLA

Left: VLA - the wing has been optimized for high speed cruising : 6.66 m span and full-span slotted flaperons

Right: The ULC has a 8.64 m span wing equipped with double-slotted Fowler flaps, especially designed to attain the microlight 65 km/h minimum speed, they provide amazing STOL performance.....

Advanced technology

MCR aircraft are the result of 20 years of work to produce low-power, lightweight aircraft with high performance. They feature a mono-coque composite fuselage and fin, made of a carbon reinforced skin, two undercarriage options, and three different wing types. All have aerobatic-type carbon wing spars, tested to 10 G, foam ribs and a carbon, or aluminium skin.

Flexible Build Program

The MCR kits are available in three stages, from Standard Fast Build, which requires some supervised work in the factory, using special jigs for the initial structure, to Super Fast Build, with primary structure bonded, flying surfaces skinned and many parts ready assembled.

MCR VLA



MCR-ULC



MCR-ULC
MCR-CLUB

Right: A tough, tricycle undercarriage, with efficient brakes and a steerable nose-wheel, makes landing and taxiing safe and easy.

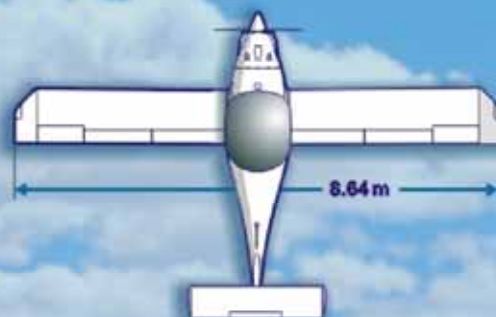
The ULC is also available as a tail dragger (MCR-M)



MCR VLA

MCR CLUB

MCR ULC



Dyn'Aero

Dyn'Aero SA 19, rue de l'Aviation 21121 DAROIS France
Tel 33(0)3 80 35 60 62 - Fax 33 (0)3 80 35 60 63
www.dynaero.com - contact: dynaero@aol.com

Dyn'Aero

Dyn'Aero Iberica Zona Industrial - Apdto 15
7400-909 PONTE-DE-SOR Portugal
Tel 351 242 201 306 - contact: dynaeroFF@aol.com

DYN'AÉRO MCR CLUB

Apparu en 1998, le MCR CLUB est un biplace directement dérivé du MCR VLA, dont il reprend le fuselage, l'installation moteur et la cabine.

Il a été développé sur la base d'un cahier des charges établi en 1997 par un aéro-club partenaire, pour sa propre utilisation.

Le MCR CLUB dispose d'une aérodynamique adaptée et d'une voilure spécifique, étudiées pour lui conférer un comportement à basse vitesse, une démonstrativité et une facilité de pilotage conformes à ce que l'on attend généralement d'un avion d'école classique.

Équipé d'un moteur de 80cv et d'une hélice à pas fixe, il représente l'avion économique idéal pour une exploitation intensive en école et en aéro-club.

Avec un moteur de 100cv et une hélice à pas variable, il devient un biplace polyvalent, combinant des hautes performances avec une extrême facilité de pilotage.

En plus du choix de plusieurs motorisations, le MCR CLUB bénéficie de nombreuses options, comprenant notamment :

- ? Parachute de secours avion
 - ? Train oléopneumatique (utilisation intensive)
 - ? Réservoir de convoyage (fuselage)
- et, plus particulièrement pour l'utilisation en club :
- ? Freins hydrauliques aux palonniers
 - ? Marchepied

Du point de vue réglementaire : Disponible en kit, le MCR CLUB bénéficie du régime du CNSK (Certificat de Navigabilité Spécial Kit) ou de la catégorie « expérimentale », selon le pays d'immatriculation.

CARACTERISTIQUES principales

Envergure.....	6,72 m
Surface alaire	6,45 m ²
Allongement	7,00
Largeur cabine	1,12
Réservoir de carburant.....	80 l
Réservoirs de convoyage.....	2 X 40 l
Masse à vide, version de base	220 kg
Masse à vide, version toute équipée.....	260 kg
Masse maximum au décollage.....	490 kg
Charge alaire	76 kg/m ²

OPTIONS GMP

Hélice bipale ou tripale, à pas fixe ou à pas variable	
Moteur Rotax 912.....	80 hp
Moteur Rotax 912S.....	100 hp
Moteur Rotax 914 turbo	100 hp
Moteur Jabiru 2200	80 hp

DOMAINES DE VITESSES

Vitesse de décrochage	79 km/h
Vitesse de manœuvre (Va)	202 km/h
Vitesse à ne pas dépasser(Vne)	300 km/h
Vitesse de dimensionnement	333 km/h
Vitesse max.en air turbulent (Vno).....	255 km/h
Facteurs de charge d'utilisation	+4 /-2 g
Vitesse max. de sortie des volets (Vfe).....	165 km/h

PERFORMANCES

MOTEUR	R 912	R 912S
Puissance (hp)	80	100
Croisière 75%, FL 0 (km/h)	252	274
Croisière 75%, FL 80 (km/h)	271	295
Consommation à 75% (litres/h)	17.1	21.3
Rayon d'action, rés. std 75% (km)	1 253	1 105
Croisière 65% FL110 (km/h)	265	290
Consommation à 65% (litres/h)	14.8	18.5
Rayon d'action, rés.std, 65% (km)	1 432	1 269
Dist.de décollage, hélice à PV (m)	200	160
Taux de montée, FL 0, PV (ft/min)	1450	1650

DYN'AÉRO MCR VLA

Le MCR VLA « *Sportster* » est directement dérivé du MC100 de Michel Colomban, mais avec une technologie de construction adaptée à l'industrialisation et à la réalisation sous forme de kit.

Le programme initial a été lancé en 1994, et les premiers vols ont eu lieu en juillet 1996.

Le MCR VLA est un biplace de croisière rapide qui s'adresse aux passionnés de performance et aux amateurs de pilotage de précision.

Il offre les prestations d'un avion de haute performance (300 km/h) avec un moteur de 100 hp seulement, aux coûts de fonctionnement très réduits.

Grâce à des masses et des inerties très faibles, le VLA bénéficie de commandes très directes et extrêmement efficaces.

En plus du choix de plusieurs motorisations, le VLA peut recevoir diverses options, comprenant notamment :

- ? Parachute de secours avion
- ? Réservoirs supplémentaires de voilure.
- ? Freins hydrauliques aux palonniers

Du point de vue réglementaire :

Disponible en kit, le MCR VLA bénéficie du régime du CNSK (*Certificat de Navigabilité Spécial Kit*) ou de la catégorie « expérimentale », selon le pays d'immatriculation.

CARACTERISTIQUES principales

Envergure.....	6,63 m
Surface alaire	5,20 m ²
Allongement	8,45
Largeur cabine	1,12 m
Réservoirs de carburant.....	80 l
Réservoirs supplém.de voilure (option)	2 X 50 l
Masse à vide, version de base	220 kg
Masse à vide, version toute équipée.....	260 kg
Masse maximum au décollage.....	490 kg
Charge alaire	86 kg/m ²

OPTIONS GMP

Hélice bipale ou tripale, à pas fixe ou à pas variable	
Moteur Rotax 912.....	80 hp
Moteur Rotax 912S	100 hp
Moteur Rotax 914 turbo	100 hp
Moteur Jabiru 2200 (à l'étude)	80 hp

DOMAINES DE VITESSES

Vitesse de décrochage	87 km/h
Vitesse de manœuvre (Va)	225 km/h
Vitesse à ne pas dépasser(Vne)	320 km/h
Vitesse de dimensionnement	355 km/h
Vitesse max.en air turbulent (Vno)	260 km/h
Facteurs de charge d'utilisation	+4 /-2 g
Vitesse max. de sortie des volets (Vfe).....	170 km/h

PERFORMANCES

MOTEUR	R 912	R 912S
Puissance (hp)	80	100
Croisière 75%, FL 0 (km/h)	272	295
Croisière 75%, FL 80 (km/h)	292	318
Consommation à 75% (litres/h)	17,1	21,3
Rayon d'action, rés. std, 75% (km)	1 366	1 194
Croisière 65% FL110 (km/h)	286	312
Consommation à 65% (litres/h)	14,8	18,5
Rayon d'action, rés. std, 65% (km)	1 545	1 375
Dist.de décollage, hélice à PV (m)	190	152
Taux de montée, FL 0, PV (ft/min)	1 550	1 750

DYN'AÉRO MCR ULC

Le cahier des charges de la version MCR ULC a été établi en 1996 sur la base de la définition d'un appareil ultra-léger répondant aux normes de la FAI, spécialement conçu pour l'Allemagne, premier pays à adopter ce règlement.

Les premiers vols ont eu lieu en Avril 1997.

Avec pour base la version VLA, dont il reprend en particulier le fuselage et l'installation moteur, l'ULM « FAI » a été optimisé pour les basses vitesses :

Il est équipé d'une voilure à l'aérodynamique très élaborée, avec des volets hypersustentateurs à double fente. Ces derniers lui procurent une plage de vitesses d'utilisation exceptionnelle, avec un rapport vitesse maxi. / vitesse mini. supérieur à 4, tout en préservant, grâce à une charge alaire élevée, un excellent comportement en air turbulent.

En plus du choix de plusieurs motorisations, le MCR ULC peut recevoir diverses options, comprenant notamment :

- ? Parachute de secours avion
- ? Réservoir de convoyage
- ? Freins hydrauliques aux palonniers
- ? Train oléopneumatique (utilisation intensive)
- ? Marchepied (utilisation club)

Le MCR ULC est livrable en kit ou monté, clefs en main.

Du point de vue réglementaire :

L'appareil en kit pourra voler soit sous le régime du CNSK (*Certificat de Navigabilité Spécial Kit*) soit en catégorie « expérimentale », selon le pays d'immatriculation.

Le modèle « clefs en main » bénéficie de l'inscription en catégorie ULM.

CARACTERISTIQUES principales

Envergure.....	8,64 m
Surface alaire	8,13 m ²
Allongement	9,18
Largeur cabine	1,12 m
Réservoirs de carburant.....	80 l
Réservoirs de convoyage (option)	2 X 40 l
Masse à vide, version de base	230 kg
Masse à vide, version toute équipée.....	270 kg
Masse maximum au décollage.....	472 kg
Charge alaire	58 kg/m ²

OPTIONS GMP

Hélice bipale ou tripale, à pas fixe ou à pas variable

Moteur Rotax 912.....	80 hp
Moteur Rotax 912S	100 hp
Moteur Jabiru 2200	80 hp

DOMAINES DE VITESSES

Vitesse de décrochage	63 km/h
Vitesse de manœuvre (Va)	172 km/h
Vitesse à ne pas dépasser(Vne)	270 km/h
Vitesse de dimensionnement	300 km/h
Vitesse max.en air turbulent (Vno)	210 km/h
Facteurs de charge d'utilisation	+4 /-2 g
Vitesse max. de sortie des volets (Vfe).....	140 km/h

PERFORMANCES

MOTEUR	R 912	R 912S
Puissance (hp)	80	100
Croisière 75%, FL 0 (km/h)	250	271
Croisière 75%, FL 80 (km/h)	270	293
Consommation à 75% (litres/h)	17,1	21,3
Rayon d'action, rés. std, 75% (km)	1245	1097
Croisière 65% FL110 (km/h)	265	288
Consommation à 65% (litres/h)	14,8	18,5
Rayon d'action, rés. std, 65% (km)	1432	1264
Dist.de décollage, hélice à PV (m)	140	112
Taux de montée, FL 0, PV (ft/min)	1750	1950

DYN'AÉRO

STAGES DE CONSTRUCTION

Des stages de construction sont organisés dans nos ateliers de Darois.

Vous y bénéficierez de la mise à disposition gratuite (hors assurance) de nos outillages, ainsi que des conseils avisés de notre personnel de production.

Ces stages peuvent couvrir tous les stades de la fabrication de votre avion, depuis la réalisation des éléments structuraux, jusqu'à la finition en cabine de peinture agréée et la mise en vol de l'appareil. Une solution intéressante pour tous ceux qui ne disposent pas d'un local à domicile pour construire leur avion, et qui offre plusieurs avantages :

Rapidité de construction

Trois ou quatre semaines suffisent pour réaliser, à partir du *kit avancé*, l'ensemble de la structure, avec la voilure, les gouvernes et le fuselage.

Sécurité

Toutes les conditions matérielles sont réunies pour vous permettre de réaliser des assemblages sains, avec notamment l'assurance de pouvoir réaliser vos collages dans des conditions de température idéales.

INTERCHANGEABILITÉ EN EXPLOITATION

En réalisant tous les éléments sur gabarit, vous avez la certitude de pouvoir remplacer aisément, en cas de nécessité pendant l'exploitation de votre avion, un élément défectueux par un élément

standard, livré prêt à monter, ou que vous aurez assemblé vous même à partir d'un kit.

Convivialité

Nous recevons chaque semaine de nombreux clients français ou étrangers. Des passionnés d'aéronautique, constructeurs souvent expérimentés, avec lesquels vous pourrez échanger vos expériences, et nouer des relations qui se poursuivront souvent après la fabrication de votre avion, notamment à l'occasion des rassemblements.

DYN'AÉRO MCR CLUB

Apparu en 1998, le MCR CLUB est un biplace directement dérivé du MCR VLA, dont il reprend le fuselage, l'installation moteur et la cabine.

Il a été développé sur la base d'un cahier des charges établi en 1997 par un aéro-club partenaire, pour sa propre utilisation.

Le MCR CLUB dispose d'une aérodynamique adaptée et d'une voilure spécifique, étudiées pour lui conférer un comportement à basse vitesse, une démonstrativité et une facilité de pilotage conformes à ce que l'on attend généralement d'un avion d'école classique.

Équipé d'un moteur de 80cv et d'une hélice à pas fixe, il représente l'avion économique idéal pour une exploitation intensive en école et en aéro-club.

Avec un moteur de 100cv et une hélice à pas variable, il devient un biplace polyvalent, combinant des hautes performances avec une extrême facilité de pilotage.

En plus du choix de plusieurs motorisations, le MCR CLUB bénéficie de nombreuses options, comprenant notamment :

- ? Parachute de secours avion
 - ? Train oléopneumatique (utilisation intensive)
 - ? Réservoir de convoyage (fuselage)
- et, plus particulièrement pour l'utilisation en club :
- ? Freins hydrauliques aux palonniers
 - ? Marchepied

Du point de vue réglementaire : Disponible en kit, le MCR CLUB bénéficie du régime du CNSK (Certificat de Navigabilité Spécial Kit) ou de la catégorie « expérimentale », selon le pays d'immatriculation.

CARACTERISTIQUES principales

Envergure.....	6,72 m
Surface alaire	6,45 m ²
Allongement	7,00
Largeur cabine	1,12
Réservoir de carburant.....	80 l
Réservoirs de convoyage.....	2 X 40 l
Masse à vide, version de base	220 kg
Masse à vide, version toute équipée.....	260 kg
Masse maximum au décollage.....	490 kg
Charge alaire	76 kg/m ²

OPTIONS GMP

Hélice bipale ou tripale, à pas fixe ou à pas variable	
Moteur Rotax 912.....	80 hp
Moteur Rotax 912S.....	100 hp
Moteur Rotax 914 turbo	100 hp
Moteur Jabiru 2200	80 hp

DOMAINES DE VITESSES

Vitesse de décrochage	79 km/h
Vitesse de manœuvre (Va)	202 km/h
Vitesse à ne pas dépasser(Vne)	300 km/h
Vitesse de dimensionnement	333 km/h
Vitesse max.en air turbulent (Vno).....	255 km/h
Facteurs de charge d'utilisation	+4 /-2 g
Vitesse max. de sortie des volets (Vfe).....	165 km/h

PERFORMANCES

MOTEUR	R 912	R 912S
Puissance (hp)	80	100
Croisière 75%, FL 0 (km/h)	252	274
Croisière 75%, FL 80 (km/h)	271	295
Consommation à 75% (litres/h)	17.1	21.3
Rayon d'action, rés. std 75% (km)	1 253	1 105
Croisière 65% FL110 (km/h)	265	290
Consommation à 65% (litres/h)	14.8	18.5
Rayon d'action, rés.std, 65% (km)	1 432	1 269
Dist.de décollage, hélice à PV (m)	200	160
Taux de montée, FL 0, PV (ft/min)	1450	1650

DYN'AÉRO MCR VLA

Le MCR VLA « *Sportster* » est directement dérivé du MC100 de Michel Colomban, mais avec une technologie de construction adaptée à l'industrialisation et à la réalisation sous forme de kit.

Le programme initial a été lancé en 1994, et les premiers vols ont eu lieu en juillet 1996.

Le MCR VLA est un biplace de croisière rapide qui s'adresse aux passionnés de performance et aux amateurs de pilotage de précision.

Il offre les prestations d'un avion de haute performance (300 km/h) avec un moteur de 100 hp seulement, aux coûts de fonctionnement très réduits.

Grâce à des masses et des inerties très faibles, le VLA bénéficie de commandes très directes et extrêmement efficaces.

En plus du choix de plusieurs motorisations, le VLA peut recevoir diverses options, comprenant notamment :

- ? Parachute de secours avion
- ? Réservoirs supplémentaires de voilure.
- ? Freins hydrauliques aux palonniers

Du point de vue réglementaire :

Disponible en kit, le MCR VLA bénéficie du régime du CNSK (*Certificat de Navigabilité Spécial Kit*) ou de la catégorie « expérimentale », selon le pays d'immatriculation.

CARACTERISTIQUES principales

Envergure.....	6,63 m
Surface alaire	5,20 m ²
Allongement	8,45
Largeur cabine	1,12 m
Réservoirs de carburant.....	80 l
Réservoirs supplém.de voilure (option)	2 X 50 l
Masse à vide, version de base	220 kg
Masse à vide, version toute équipée.....	260 kg
Masse maximum au décollage.....	490 kg
Charge alaire	86 kg/m ²

OPTIONS GMP

Hélice bipale ou tripale, à pas fixe ou à pas variable	
Moteur Rotax 912.....	80 hp
Moteur Rotax 912S	100 hp
Moteur Rotax 914 turbo	100 hp
Moteur Jabiru 2200 (à l'étude)	80 hp

DOMAINES DE VITESSES

Vitesse de décrochage	87 km/h
Vitesse de manœuvre (Va)	225 km/h
Vitesse à ne pas dépasser(Vne)	320 km/h
Vitesse de dimensionnement	355 km/h
Vitesse max.en air turbulent (Vno).....	260 km/h
Facteurs de charge d'utilisation	+4 /-2 g
Vitesse max. de sortie des volets (Vfe).....	170 km/h

PERFORMANCES

MOTEUR	R 912	R 912S
Puissance (hp)	80	100
Croisière 75%, FL 0 (km/h)	272	295
Croisière 75%, FL 80 (km/h)	292	318
Consommation à 75% (litres/h)	17,1	21,3
Rayon d'action, rés. std, 75% (km)	1 366	1 194
Croisière 65% FL110 (km/h)	286	312
Consommation à 65% (litres/h)	14,8	18,5
Rayon d'action, rés. std, 65% (km)	1 545	1 375
Dist.de décollage, hélice à PV (m)	190	152
Taux de montée, FL 0, PV (ft/min)	1 550	1 750

DYN'AÉRO MCR ULC

Le cahier des charges de la version MCR ULC a été établi en 1996 sur la base de la définition d'un appareil ultra-léger répondant aux normes de la FAI, spécialement conçu pour l'Allemagne, premier pays à adopter ce règlement.

Les premiers vols ont eu lieu en Avril 1997.

Avec pour base la version VLA, dont il reprend en particulier le fuselage et l'installation moteur, l'ULM « FAI » a été optimisé pour les basses vitesses :

Il est équipé d'une voilure à l'aérodynamique très élaborée, avec des volets hypersustentateurs à double fente. Ces derniers lui procurent une plage de vitesses d'utilisation exceptionnelle, avec un rapport vitesse maxi. / vitesse mini. supérieur à 4, tout en préservant, grâce à une charge alaire élevée, un excellent comportement en air turbulent.

En plus du choix de plusieurs motorisations, le MCR ULC peut recevoir diverses options, comprenant notamment :

- ? Parachute de secours avion
- ? Réservoir de convoyage
- ? Freins hydrauliques aux palonniers
- ? Train oléopneumatique (utilisation intensive)
- ? Marchepied (utilisation club)

Le MCR ULC est livrable en kit ou monté, clefs en main.

Du point de vue réglementaire :

L'appareil en kit pourra voler soit sous le régime du CNSK (*Certificat de Navigabilité Spécial Kit*) soit en catégorie « expérimentale », selon le pays d'immatriculation.

Le modèle « clefs en main » bénéficie de l'inscription en catégorie ULM.

CARACTERISTIQUES principales

Envergure.....	8,64 m
Surface alaire	8,13 m ²
Allongement	9,18
Largeur cabine	1,12 m
Réservoirs de carburant.....	80 l
Réservoirs de convoyage (option)	2 X 40 l
Masse à vide, version de base	230 kg
Masse à vide, version toute équipée.....	270 kg
Masse maximum au décollage.....	472 kg
Charge alaire	58 kg/m ²

OPTIONS GMP

Hélice bipale ou tripale, à pas fixe ou à pas variable

Moteur Rotax 912.....	80 hp
Moteur Rotax 912S	100 hp
Moteur Jabiru 2200	80 hp

DOMAINES DE VITESSES

Vitesse de décrochage	63 km/h
Vitesse de manœuvre (Va)	172 km/h
Vitesse à ne pas dépasser(Vne)	270 km/h
Vitesse de dimensionnement	300 km/h
Vitesse max.en air turbulent (Vno)	210 km/h
Facteurs de charge d'utilisation	+4 /-2 g
Vitesse max. de sortie des volets (Vfe).....	140 km/h

PERFORMANCES

MOTEUR	R 912	R 912S
Puissance (hp)	80	100
Croisière 75%, FL 0 (km/h)	250	271
Croisière 75%, FL 80 (km/h)	270	293
Consommation à 75% (litres/h)	17,1	21,3
Rayon d'action, rés. std, 75% (km)	1245	1097
Croisière 65% FL110 (km/h)	265	288
Consommation à 65% (litres/h)	14,8	18,5
Rayon d'action, rés. std, 65% (km)	1432	1264
Dist.de décollage, hélice à PV (m)	140	112
Taux de montée, FL 0, PV (ft/min)	1750	1950

DYN'AÉRO

STAGES DE CONSTRUCTION

Des stages de construction sont organisés dans nos ateliers de Darois.

Vous y bénéficierez de la mise à disposition gratuite (hors assurance) de nos outillages, ainsi que des conseils avisés de notre personnel de production.

Ces stages peuvent couvrir tous les stades de la fabrication de votre avion, depuis la réalisation des éléments structuraux, jusqu'à la finition en cabine de peinture agréée et la mise en vol de l'appareil. Une solution intéressante pour tous ceux qui ne disposent pas d'un local à domicile pour construire leur avion, et qui offre plusieurs avantages :

Rapidité de construction

Trois ou quatre semaines suffisent pour réaliser, à partir du *kit avancé*, l'ensemble de la structure, avec la voilure, les gouvernes et le fuselage.

Sécurité

Toutes les conditions matérielles sont réunies pour vous permettre de réaliser des assemblages sains, avec notamment l'assurance de pouvoir réaliser vos collages dans des conditions de température idéales.

INTERCHANGEABILITÉ EN EXPLOITATION

En réalisant tous les éléments sur gabarit, vous avez la certitude de pouvoir remplacer aisément, en cas de nécessité pendant l'exploitation de votre avion, un élément défectueux par un élément

standard, livré prêt à monter, ou que vous aurez assemblé vous même à partir d'un kit.

Convivialité

Nous recevons chaque semaine de nombreux clients français ou étrangers. Des passionnés d'aéronautique, constructeurs souvent expérimentés, avec lesquels vous pourrez échanger vos expériences, et nouer des relations qui se poursuivront souvent après la fabrication de votre avion, notamment à l'occasion des rassemblements.

DYN'AÉRO **MCR CLUB**

The MCR CLUB is a direct evolution of the MCR VLA. It is also a side by side two-seater airplane, it is designed around the same fuselage with an identical cockpit and engine installation. The MCR Club appears for the first time in 1998. Its construction and design was developed in partnership with an Aviation club for its own use.

The MCR CLUB has been designed around high safety standards and wings efficiency, providing both extreme exibility and easy flight characteristics.

Equipped with a 80 HP engine and a fix pitch propeller, it is the ideal airplane for intensive use in flight school operations or aviation clubs.

With a 100 HP engine and a constant speed propeller, it becomes an efficient high performance airplane combining fast cruising speed and easy handle characteristics

The MCR CLUB can be equipped with a choice of different power plants, but may also be fitted with other options such as :

Ballistic Recovery System parachute

Oil Pneumatic under carriage (for intensive use)

*Extended range fuel tanks in the fuselage,
(particularly for school or training operations)*

Toe operated Hydraulic brakes

Fuselage footsteps

The MCR CLUB is available in kit form in respect with the CNSK regulation (specific kit airworthiness certificate) or in the "experimental" category, depending on the registration country.

GENERAL CHARACTERISTICS

Wing span 6,72 m
Wing area 6,45 m²
Aspect ratio 7,00
Cabin Width 1,12
Fuel capacity standard 80 l
Extended range fuel tanks 2 X 40 l
Empty weight (Basic version) 220 kg
Equipped empty weight 260 kg
Max. Takeoff weight 490 kg
Wing loading..... 76 kg/m²

ENGINE OPTIONS

Propeller : Two, or three blades, fix pitch or constant speed

Rotax 912 Engine 80 hp

Rotax 912S Engine 100 hp

Rotax 914 turbo charged Engine 100 hp

Jabiru 2200 Engine 80 hp

V Speed

VSO (stall speed landing configuration) 79 km/h

Va (Maneuvering speed) 202 km/h

Vne (Never exceeding speed) 300 km/h

Design maneuvering speed 333 km/h

Vno (Normal Operation Speed) 255 km/h

G loading..... +4 /-2 g

Vfe (Flaps extended speed)..... 165 km/h

PERFORMANCES

ENGINE	R 912	R 912S
Power plant hp	80	100
Cruising 75%, FL 0 (km/h)	252	274
Cruising 75%, FL 80 (km/h)	271	295
Fuel consumption 75% (liters/h)	17.1	21.3
Range ,std Tanks 75% (km)	1 253	1 105
Cruising 65% FL110 (km/h)	265	290
Fuel consumption 65% (liters/h)	14.8	18.5
Range ,std Tanks 65% (km)	1 432	1 269
Takeoff roll; CS. Prop (m)	200	160
Climb rate FL 0, CS. Prop (ft/min)	1450	1650

DYN'AÉRO MCR-4S

The initial studies of the four-seat MCR-4S started in early 1994 while we were developing the MCR VLA. The VLA appears first in 1996 and permits the development of the general technology. The airframe, and the high lift devices, such as the double slotted flaps were initially designed to equipped the MCR UL, meanwhile, the command system was directly coming from the MCR CLUB technology in 1998.

The objective was to develop, what most thought impossible at that time:

“ A four seat airplane with STOL performance, equipped with a light 100 HP engine”

The 4-S maiden flight was in June 2000.

The MCR 4-S is the only airplane in the aviation world to provide pilots with such an amazing Performance/Economy ratio. Its concept makes it to be the perfect travel aircraft, able to fly comfortably with four people onboard, cruising at more than 250 km/h, and burning only 20 L/h with a 100 hp engine.

Those performances can only be reached because of the MCR 4-S very light empty weight . The aircraft can carry up to 150% of its own empty weight !

The research of a very elaborated aerodynamic design, with wing-tips optimized in wind-tunnel, and high efficiency double slotted flaps, provide the MCR 4-S with amazing STOL performances

Designed around a roomy cockpit ; 1,20m width at the rear seats, build to allow four people up to 1,95m tall to be easily seated in the airplane.

The aircraft is equipped with a very strong oil-pneumatic undercarriage, allowing landings on any type of runways.

The MCR-4S can be equipped with a choice of different power plants, but may also be fitted with other options such as :

Ballistic Recovery System parachute(actualy in development)

Extended range fuel tanks

Toe operated Hydraulic brakes

The MCR-4S is available in kit form in respect with the CNSK regulation (specific kit airworthiness certificate) or in the “experimental” category ,depending on the registration country.

GENERAL CHARACTERISTICS

Wing span.....	8,72 m
Wing area	8,30 m ²
Aspect ratio.....	9,20
Cabin Width	1,20
Fuel capacity standard.....	2 X 65 l
Extended range fuel tanks.....	2 X 100 l
Empty weight (Basic version)	300 kg
Equipped empty weight	350 kg
Max. Takeoff weight	750 kg
Wing loading.....	90 kg/m ²

ENGINE OPTIONS

Propeller :Two, or three blades, fix pitch or constant speed	
Rotax 912S Engine	100 hp
Rotax 914 turbo charged Engine	100/115 hp
Jabiru 3300 Engine (still in development)	120 hp

V Speed

VSO (stall speed landing configuration)	83 km/h
Va (Maneuvering speed)	219 km/h
Vne (Never exceeding speed)	270 km/h
Design maneuvering speed	300 km/h
Vno (Normal Operation Speed)	243 km/h
G loading	+3.8 /-1.5 g
Vfe (Flaps extended speed)	160 km/h

PERFORMANCES

ENGINE	R 912S	R 914
Power plant hp	95/100	100/115
Cruising 75%, FL 0 (km/h)	245	245
Cruising 75%, FL 80 (km/h)	263	272
Fuel consumption 75% (liters/h)	20.7	20.7
Range ,std Tanks 75% (km)	1 709	1 709
Cruising 65% FL110 (km/h)	255	255
Fuel consumption 65% (liters/h)	17.9	17.9
Range ,std Tanks 65% (km)	1 846	1 846
Takeoff roll; CS. Prop (m)	350	295
Climb rate FL 0, CS. Prop (ft/min)	750	900

DYN'AÉRO **MCR VLA**

The MCR VLA "Sportster" is a direct evolution of Michel COLOMBANT MC 100, but with a technology that made possible the development of a kit airplane available to any pilot. The initial design program started in early 1994, and the VLA flew for the first time in July 1996

The MCR VLA is a side by side two-seater airplane with incredible performance and capability. Fast and agile, the VLA was specially designed to reach top speed while providing the most enjoyable experience to pilots

The MCR VLA is a very high performance aircraft, that can cruise as fast as 300 km/h with only a 100 hp engine, at very low cost. Thanks to the highest level of technology available, and very light material, the VLA has a very efficient direct control system that guarantees the same satisfaction as flying a fighter jet.

The MCR-VLA can be equipped with a choice of different power plants, but may also be fitted with other options such as :

Ballistic Recovery System parachute

Extended range wing tanks

Toe operated Hydraulic brakes

The MCR-VLA is available in kit form in respect with the CNSK regulation (specific kit airworthiness certificate) or in the "experimental" category depending on the registration country.

GENERAL CHARACTERISTICS

Wing span 6,63 m
Wing area 5.20 m²
Aspect ratio 8,45
Cabin Width 1,12
Fuel capacity standard 80 l
Extended range fuel tanks 2 X 50 l
Empty weight (Basic version) 220 kg
Equipped empty weight 260 kg
Max. Takeoff weight 490 kg
Wing loading..... 86 kg/m²

ENGINE OPTIONS

Propeller : Two, or three blades, fix pitch or constant speed
Rotax 912 Engine 80 hp
Rotax 912S Engine 100 hp
Rotax 914 turbo charged Engine 100 hp
Jabiru 2200 Engine (still in development) 80 hp

V Speed

VSO (stall speed landing configuration) 87 km/h
Va (Maneuvering speed) 225 km/h
Vne (Never exceeding speed) 320 km/h
Design maneuvering speed 355 km/h
Vno (Normal Operation Speed) 260 km/h
G loading +4 /-2 g
Vfe (Flaps extended speed) 170 km/h

PERFORMANCES

ENGINE	R 912	R 912S
Power plant hp	80	100
Cruising 75%, FL 0 (km/h)	272	295
Cruising 75%, FL 80 (km/h)	292	318
Fuel consumption 75% (liters/h)	17.1	21.3
Range ,std Tanks 75% (km)	1 366	1 194
Cruising 65% FL110 (km/h)	286	312
Fuel consumption 65% (liters/h)	14.8	18.5
Range ,std Tanks 65% (km)	1 545	1 375
Takeoff roll; CS. Prop (m)	190	152
Climb rate FL 0, CS. Prop (ft/min)	1550	1750

DYN'AÉRO **MCR ULC**

The MCR ULC specifications were established in 1996, defining it as an ultra-light airplane based on the FAI requirements.

First flight was done in April 1997

Based on the VLA design, with the same fuselage and engine installation, the FAI ultra-light MCR-ULC was specifically designed for fast cruise and optimized for slow approach speeds.

The ULC characteristics lie in its unique wing design, involving a greater span and area, as well as split double slotted fowler flaps and ailerons. This sophisticated wing concept allows the MCR ULC to reach an unprecedented maximum to stall speed ratio of 4, although it guarantees a very gentle behavior in rough air conditions and a high safety level.

The MCR ULC can be equipped with a choice of different power plants, but may also be fitted with other options such as :

Ballistic Recovery System parachute
Oil Pneumatic under carriage (for intensive use)
Extended ferrying fuel
Toe operated Hydraulic brakes
Fuselage footsteps

The MCR ULC can be delivered in kit, or ready-to-fly.

The MCR ULC is available in a kit form in respect with the CNSK regulation (specific kit airworthiness certificate) or in the "experimental" category, depending on the registration country.

Ready-to-fly delivered aircraft are in the Ultra-light category

GENERAL CHARACTERISTICS

Wing span 8,64 m
Wing area 8,13 m²
Aspect ratio 9,18
Cabin Width 1,12
Fuel capacity standard 80 l
Extended range fuel tanks 2 X 40 l
Empty weight (Basic version) 230 kg
Equipped empty weight 270 kg
Max. Takeoff weight 472 kg
Wing loading..... 58 kg/m²

ENGINE OPTIONS

Propeller : Two, or three blades, fix pitch or constant speed
Rotax 912 Engine 80 hp
Rotax 912S Engine 100 hp
Jabiru 2200 Engine 80 hp

V Speed

VSO (stall speed landing configuration) 63 km/h
Va (Maneuvering speed) 172 km/h
Vne (Never exceeding speed) 270 km/h
Design maneuvering speed 300 km/h
Vno (Normal Operation Speed) 210 km/h
G loading..... +4 /-2 g
Vfe (Flaps extended speed)..... 140 km/h

PERFORMANCES

ENGINE	R 912	R 912S
Power plant hp	80	100
Cruising 75%, FL 0 (km/h)	250	271
Cruising 75%, FL 80 (km/h)	270	293
Fuel consumption 75% (liters/h)	17.1	21.3
Range ,std Tanks 75% (km)	1 245	1 097
Cruising 65% FL110 (km/h)	265	288
Fuel consumption 65% (liters/h)	14.8	18.5
Range ,std Tanks 65% (km)	1 432	1 264
Takeoff roll; CS. Prop (m)	140	112
Climb rate FL 0, CS. Prop (ft/min)	1750	1950

DYN'AÉRO

BUILDING SESSIONS

Building sessions are organized in our French facilities in Darois.

We provide customers for no charge (excluding insurance) with our tools, jigs, technicians advises and technical support

The technical support can cover the entire building process of your airplane, starting from the structural elements assembly including painting, avionics installation, up to the first flight of your plane

It is a very low cost opportunity for people that can't find the necessary building space at home to assembled their plane

Building faster

When started from the advance kit, it takes only three to four weeks to assembled the entire airplane structure, including, fuselage, wings and control surfaces,

Safety

Any safety conditions to allow customers to do a safe assembly are met, specifically when considering resins or glue assembling at the ideal temperature

Parts interchangeability during exploitation

While realizing any elements with our jigs, customers are sure to be able to replace any of those elements easily in the case they will need it. This will insure also, that we will be

able to replace any defected element by another “standard” element shipped ready to be assembled directly on the plane.

Conviviality

Every week, new customers arriving from France, or anywhere else are coming in our facilities.

Most of them share the same passion for aviation, most of the time, they are experienced aircraft builders which love to share their knowledge with others. This friendship usually leads all of them to meet on air shows or any MCR meetings after their airplane completion