



# DYN AERO MCR25 "IBIS" *“Rodolfo Biancorosso”*

**E**sattamente due anni fa ero in volo insieme a Paul Prudent con il nuovissimo quattro posti MCR4S presentato in anteprima ad Ozzano, portato in volo in Italia da Christophe Robin in persona. L'apparecchio era senza dubbio veloce, ma non il "missile" che mi aspettavo, e con il Rotax 914 turbo a 5000 giri e MAP a 30, consentiva una crociera di 220 km/h IAS, elevata, ma alla portata di altri apparecchi di gamma alta. Paul mi assicurava che, ovviamente, grazie al motore turbo e all'elica bipala MT a giri costanti, l'apparecchio dava il meglio di sé in quota con velocità dell'ordine dei 280 km/h mantenibili all'infinito, sta di fatto che il fantastico quattro posti francese mi entusiasmò non solo perché indubbiamente veloce, ma soprattutto perché era facile e con un comportamento a bassa velocità stupefacente, con la possibilità di volare e manovrare a soli 100 km/h grazie al sofisticato sistema di flap. Una volta a terra ne parlai con Robin e di getto suggerii di realizzare un biposto VDS su quella stessa base, con un grande baga-



L'ibis di fronte al nuovo stabilimento Aerodream sull'aeroporto di Voghera

Abitacolo semplicissimo e privo di rivestimenti: tutto è essenziale

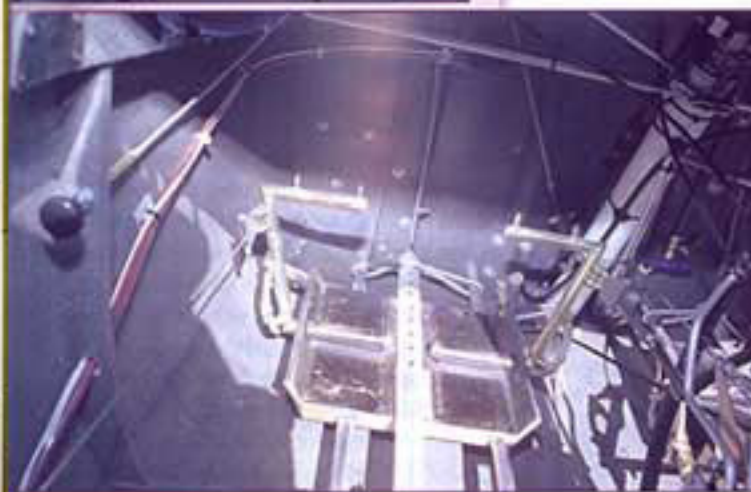
Il grosso vano posteriore può contenere una gran quantità di bagagli, ed è dotato di due borse dedicate



Le due caratteristiche levette dei freni differenziali sono dotate di manettini di blocco per lo stazionamento

La semplicissima pedaliera è regolabile in lunghezza

La gamba carrello anteriore interamente carenata



## Essenziale e sofisticato

gliato e con le stesse prestazioni a bassa velocità. Probabilmente Robin aveva già qualcosa di simile in mente, o forse l'idea gli è venuta in quel momento, sta di fatto che l'ibis che proviamo oggi è esattamente un quattro posti in versione strip, per di più perfettamente legale come peso a vuoto e velocità di stallo.

Dyn Aero ha deciso di entrare nel campo VDS con il grosso Ibis, e di farlo con le carte in regola, con un apparecchio che, pronto al volo, ha dimostrato con tre belle bilance di rientrare nei limiti di peso, sia pure privo di carenature ruote e alleggerito al massimo. Pochi altri velivoli di questa categoria possono permettersi un simile lusso, anche se va ovviamente detto che se poi si imbarcano due piloti, i numerosi bagagli che l'aereo può portare e magari un centinaio di litri di carburante, la legalità del peso massimo al decollo va a farsi benedire, come per il 99% dei velivoli evoluti, ma almeno il peso a secco è realmente nei limiti. Un buon punto di partenza e un'ulteriore dimostrazione che esiste la necessità di regolamentare, con criteri sempre liberali, una nuova categoria di velivoli che oggi traina il mercato, e che esce di fatto dalla 106. Proviamo l'apparecchio sull'aeroporto di Rivanazano, presso la nuova moderna sede, con accesso diretto alla pista, realizzata dalla Aerodream, che qui curerà l'assemblaggio e la manutenzione dei velivoli di serie e del kit. L'ibis non è altro che un MCR4S alleggerito al massimo, con due soli posti e un vano posteriore immane, nel quale sono state sistemate due belle e capienti borse da viaggio. L'alleggerimento non ha risparmiato assolutamente nulla, creando un mezzo che ha un aspetto singolare: esternamente importante e tecnologico, con forme piene e ricercate, quali la grossa e slanciata fusoliera, e le imponenti winglets di estremità. Internamente si è invece accolti da un abitacolo di una spartanità assoluta, privo di rivestimenti, con impianti e comandi in vista e addirittura con l'impressione di un certo disordine nella zona della parafiamma. Ma tutto, lo ripetiamo, è studiato ai fini del risparmio del peso senza intaccare assolutamente le strutture, uno stile dunque essenziale e tecnico al tempo stesso, che certo stona poi con la cifra che bisogna mettere da parte per portarsi a casa questo gioiello. In linea di massima preferiamo questa essenzialità, ai rivestimenti lussuosi cui ci hanno abituato molti velivoli di oggi, se il risultato è quello descritto dalle bilance e dagli strumenti di bordo una volta in volo! Su questo apparecchio il carrello è interamente carenato e i sedili hanno un minimo rivestimento, decisamente poco imbottito; i comandi sono doppi con una mensola centrale che ospita il comando flap elettrico, privo di indicatore, il selettore carburante (l'ottimo inglese Andair) e la manetta del gas unica centrale; sempre centrali i due singolari manettini dei freni differenziali che consentono un notevole risparmio meccanico e di peso, eliminando i comandi sulle pedaliera. Il cruscotto è in stile, rigoroso nella sua semplicità, con il nuovo multistrumento BW Avio per il motore e con il governor elica che funziona sia in automatico (con valori preimpostati), che in manuale. L'elica in questo caso è una tripala. Il motore è il Rotax 912 ULS, come sempre ben inzeppato nel piccolo cofano, e "coccolato" da un sistema di flabelli e convogliatori che ne garantiscono il raffreddamento ottimale a tutte le velocità. Lo scarico non coibentato e subito sopra il motore impone una certa attenzione nei controlli fra un volo e l'altro, e ha obbligato all'adozione di due feritoie a effetto camino nella parte alta del cofano. Ultima nota per i fantastici flap con aletta di soffiaggio, che hanno davvero rivoluzionato il concetto di ipersostentazione: l'azionamento non è rapidissimo, e la posizione è monitorata da una linea rossa sul flap stesso come riferimento per il decollo.



In evidenza le grosse mensole dei flap dotati di aletta di soffiaggio

I caratteristici piani di coda a T, l'autorità dell'elevatore è buona anche a bassa velocità

Si nota il particolare andamento dello scarico che non è isolato

Grazie all'apertura del tettuccio in avanti l'accesso a bordo è semplice

Con 5150 giri e map a 27,5 si viaggia a 250 km/h IAS

Velocità, grande autonomia e molto spazio a bordo: l'ibis è un apparecchio votato al lungo raggio



## In volo

Salire a bordo è semplice data la ridotta altezza da terra dell'ala, la posizione di pilotaggio è perfetta grazie alla possibilità di regolare l'altezza del sedile e la lunghezza della pedaliera, la chiusura del tettuccio avviene con due ganci laterali e con una maniglia centrale sul cielo cabina. In rullaggio la manovrabilità è più che buona con la sola pedaliera,

collegata al ruotino anteriore, con l'uso differenziale dei freni, poi, si gira praticamente su se stessi. Preimpostiamo il governor a 5600 giri per il decollo, l'accelerazione è molto rapida, la direzionalità a terra eccellente sino al momento dello stacco che avviene a 100 km/h IAS, e che ha bisogno di una trazione sensibile sulla cloche, che va poi rilasciata dolcemente una volta effettuata la rotazione; questo comportamento particolare è dovuto al

treno principale di atterraggio che sul due posti è lievemente arretrato. Salita iniziale a 130 km/h IAS, poi togliamo i flap e saliamo a 160 km/h con 5300 giri e quasi 7 m/sec stabilizzati. In volo livellato otteniamo una crociera di ben 230 km/h IAS a 5100 giri con 26 di map, mentre se si vuole risparmiare basta portare map a 24, giri a 4950 e si viaggia a 200 km/h con un consumo molto contenuto. L'ibis è innanzitutto stabile e leggero nelle risposte dei comandi, il trim sulla cloche è efficace e dolce nella risposta, l'imbardata inversa estremamente ridotta, il coordinamento facile. Da segnalare la visibilità, ottima anche in basso grazie alla posizione dei piloti piuttosto avanzata rispetto all'ala che ha una corda media ridotta; le due bocchette orientabili sul pannello strumenti consentono poi la giusta ventilazione. In configurazione pulita, l'apparecchio stalla ad 85 km/h, ma ciò che ci incuriosisce è il comportamento di volo a bassa velocità: con i flap in posizione di decollo (tacca rossa visibile) voliamo a 120 km/h IAS senza nessun problema e con piena efficienza anche degli alettoni, e l'apparecchio fa capire di avere ancora un buon margine da sfruttare; l'estrazione dei flap, come detto, non è velocissima, in compenso la variazione di assetto

è contenuta, specie in relazione alla notevole variazione di profilo: con full flap infatti esiste una doppia fessura di soffiaggio, sia dell'aletta che del flap stesso, che arriva oltre i 40° di deflessione, eppure basta un piccolo impulso sul trim per riequilibrare il tutto. In queste condizioni ovviamente l'efficienza globale si riduce a dovere e si possono effettuare avvicinamenti con angoli di rampa veramente accentuati: ben alti sino quasi in soglia pista a non più di 110 km/h, basta ridurre di poco la velocità per scendere a modo di "ascensore"; il caratteristico piano di coda a T ha buona efficienza ed autorità in fase di richiamo per poi perderla improvvisamente sotto i 50 km/h; con una manovra corretta, toccando a 70 km/h, ci si ferma comunque in circa 200 metri di corsa a terra.

## Conclusioni

Un bellissimo apparecchio da turismo a lungo raggio, competitivo anche con alcuni velivoli di aviazione generale di ben altro impegno economico e gestionale, sia per le prestazioni elevate, che per la capacità di portare una gran quantità di bagagli, sia infine per la grande autonomia grazie ai 120 litri di carburante imbarcabili nelle ali. La tecnica costruttiva, interamente in carbonio "state of the art" (il longherone alare è testato a 10G), con soluzioni aerodinamiche d'avanguardia, è davvero al top e consente di ottenere prestazioni molto elevate restando nei limiti del VDS e soprattutto con una grande facilità di pilotaggio e di gestione. Pregi dunque da primo della classe, ma anche difetti: primo fra tutti l'eccessiva essenzialità a bordo in alcune soluzioni (una per tutte l'imbottitura insufficiente dei sedili, almeno per voli di lunga durata), ma anche il prezzo che, pur essendo adeguato alla tecnologia costruttiva e all'enorme studio che è stato fatto prima di arrivare a questi risultati, è pur sempre sulla soglia dei 95.000 euro, un altro record che rende l'ibis uno splendido apparecchio per... pochi! ✈️

