

La nostra prova in volo

# BENE, BRAVO IBIS!



Eleganza e confort, velocità e leggerezza sono i segni distintivi del nuovo biposto franco-italiano derivato dal MCR 4S. Una preziosa realizzazione in carbonio che rende sempre più indefinito il confine tra ULM e AG.

A cura del Servizio Prove

L'Ibis in un passaggio sulla pista di Voghera.

**B**el nome, Ibis. Era lo stesso del corso di Accademia Aeronautica a suo tempo frequentato dal pilota collaudatore della Aerodream; fatto che forse spiega come mai lo ritroviamo dipinto a grandi lettere sulla fusoliera del nuovo aereo che andiamo a provare.

In un prestigioso hangar-stabilimento sull'aeroporto di Voghera l'Aerodream Group ha appena avviato la linea di assemblaggio del kit, prodotta in Francia dalla Dyn'Acro.

L'Ibis è la versione a due posti del quadriposto da turismo MCR 4S (la sigla MCR sintetizza le iniziali del progettista Michel Colomban e del costruttore Christophe Robin). Grazie alla leggerezza della struttura in carbonio (291 kg a stalle bilanciate) rientra agevolmente tra gli ULM. Comparato al Bardi sembra mastodontico, anche se le dimensioni sono tutto sommato contenute.

La linea molto aggraziata tradisce le matrici di Colomban. L'ala, dotata di un nuovo profilo e svergolata verso le estremità, presenta un'apertura maggiore rispetto agli altri modelli della famiglia. Anche l'allungamento (9,2) ha subito un notevole incremento grazie anche alle generose winglet.

I piani orizzontali a stabilizzatore sono stati maggiorati e alzati rispetto alla linea di riferimento di fusoliera, mentre gli alettoni presentano un'apertura ridotta e una corda maggiore rispetto ai flap. Per il carrello si è abbandonata la

tra-

dizionale balente curva a favore di gambe a colonna ammortizzate.

Vengono comunque mantenute le sofisticate carenature a pancia di scuola Robin che lasciano scoperto un terzo del pneumatico.

I controlli esterni, limitati, sono facilitati dagli sportelli sul cofano motore e le garnizioni richieste per ispezionare il carrello sono compensate dallo stretch flap in punta dei piedi per controllare lo stabilizzatore in crociera.

La solita sull'ala è agevolata dal sicuro appiglio offerto dal bordo della cabina, ma potrebbe essere migliorata aumentando l'angolo di deflessione del flap. Per sedersi al posto di pilotaggio è inevitabile appoggiarsi almeno un piede sul sedile. La sistemazione a bordo è confortevole e offre spazi di manovra più che sufficienti anche per folli magri. Le pedalieri, di tipo alantistica, sono regolabili in lunghezza ed entrambi i sedili sono buscu-

lanti. Voltandosi all'indietro si rimane impressionati dallo smisurato vano di carico: senza i sedili posteriori, le dimensioni sono da station wagon americana.

Il cruscotto, abbastanza essenziale sull'esemplare in prova, comprende gli strumenti base, più l'orizzonte artificiale e una radio aeronautica. Nella consolle centrale troneggia il selettore del carburante seguito dal comando elettrico dei flap, e, nella parte orizzontale, dai principali comandi motore. All'estremità posteriore della consolle spuntano due cornetti metallici con impugnatura a pallina, che sono le leve di azionamento dei freni, trasformabili in freno parcheggio grazie a un blocco a frizione. Dietro la consolle c'è anche una comoda tasca portacarte. Nell'esemplare in prova le finiture della cabina e la componentistica meccanica appaiono spartane per la classe, l'estetica e la sofisticatezza della macchina. Il tettuccio si chiude a compasso in avanti e per il bloccaggio c'è una comoda leva centrale lunga una spanna.

La messa in moto del Rotax da 100 cavalli avviene a mani libere. La cabina è ben insonorizzata e il rombo attutito del motore sparisce quasi del tutto indossando le cuffie. Il rullaggio è agevole e confortevole, con una condotta precisa del ruotino orientabile. I raggi di sterzata possono essere ulteriormente ridotti con un uso deciso dei freni.

L'accelerazione in decollo è buona; lo stacco avviene in poco più di 120 metri a 90 km/h, dopo 11 secondi. In salita a 160 km/h si leggono pregevoli velocità ascensionali. La stabilità in tale fase non sono eccezionali, ma sono più che accettabili. Prima del volo ci hanno fornito il diagramma con le curve della stabilità longitudinale statica, che verificammo ottenendone sicura conferma.

Gli spostamenti della barra sono contenuti entro 25 millimetri in una campo di velocità da 140 a 240 km/h. Tale escursione, considerando che quella totale del comando è di 200 mm, ci sembra un po' limitata. Un assaggio della stabilità dinamica a velocità di crociera ci conferma la convergenza, con flebili richiami e un semiperiodo abbastanza lungo (intorno ai 30 secondi). Globalmente, dunque,



Nel confronto "coda a coda" l'Ibis si presenta più alto del BanBi di ben 56 cm

In alto, la vista frontale dell'Ibis evidenzia la minore superficie bagnata

rispetto al BanBi (sullo sfondo). Sotto, l'eleganza delle forme è accentuata

dalle winglet, che incrementano l'allungamento alare.



La nostra pagella

Abitabilità cabina	9	Ottimo spazio, sedili basculanti
Operazioni a terra	8	Controlli semplici, ruote carenate, coda alta
Rullaggio	9	Guida precisa, raggi di sterzata ridotti
Decollo	9	Buona accelerazione, corsa contenuta
Stabilità longitudinale	8	Positiva, ma non eccessiva
Stabilità latero-direzionale	8	Buona alle alte velocità, si riduce alle basse
Stallo	9	Ottimo comportamento, scarso preavviso
Crociera	9	Ottime prestazioni, buon confort
Manovrabilità	8	Accettabile in tutto il dominio di volo
Maneggevolezza	8	Migliora alle alte velocità
Atterraggio	8	Controllo diligente in finale, visibilità non ottimale

La scheda

**Motore:** Rotax 912S da 100 hp  
**Dimensioni e pesi**  
 Apertura alare 8,66 m  
 Lunghezza 6,72 m  
 Altezza 1,95 m  
 Superficie alare 8,15 m<sup>2</sup>  
 Peso a vuoto operativo 290 kg  
 Fattore di carico +8/-4g  
**Prestazioni**  
 Velocità max di crociera 243 km/h  
 Velocità di crociera (75%) 230 km/h  
 Rateo di salita max +7 m/sec  
 Spazio dec. /att. 200 m  
 Autonomia massima 1.700 km  
**Prezzo:** a partire da 95.000 euro  
**Costruttore:** kit Dyn'Aero - Digione (F);  
**Assemblatore:** Aerodream Group -  
 Aeroporto Voghera. Tel. 0383-91495  
[www.aerodream.net](http://www.aerodream.net)  
Dati forniti dal costruttore

la stabilità è discreta, ma richiede una certa attenzione nel sovraccaricare il bagagliaio. L'andamento della curva con il motore al minimo coincide praticamente con quella con potenza applicata alle alte velocità, ma si discosta da quest'ultima verso le basse, segno evidente che l'elevatore perde efficienza in anticipo se non è investito dal flusso dell'elica.

Avvicinandoci alle basse velocità notiamo un degrado un po' anticipato dell'efficienza degli alettoni. Le velocità minime però sono molto basse e rientrano ampiamente nei requisiti dell'ULM. L'avviso aerodinamico allo stallo è quasi inesistente e la caduta del muso è da padre di famiglia, molto superiore a quella del primo BanBi. Il comportamento si mantiene buono anche in stallo aggravato, ove l'apparecchio non manifesta alcuna tendenza ad assumere posizioni pericolose.

Ci avventuriamo in alcune manovre con le quali abbiamo la possibilità di verificare che i comandi sono ben efficienti,



Il cruscotto essenziale del prototipo, con la consolle centrale e la pedaliera "allantistica"



Le imponenti dimensioni dell'abitacolo tradiscono l'origine quadriposto dell'apparecchio

con sforzi adeguati e omogenei alle velocità superiori, mentre verso le basse andature lo sforzo sugli alettoni tende ad aumentare a scapito della maneggevolezza.

In crociera le velocità sono ragguardevoli, con un buon confort anche in leggera turbolenza. L'efficienza con motore al minimo è quasi aliantistica (oltre 16) e tale caratteristica viene mantenuta anche in finale, con il flap completamente esteso.

In atterraggio i freni sono efficienti e la corsa è contenuta in spazi analoghi a quelli del decollo.

La macchina, insomma, ha una buona vocazione per la crociera veloce e alle medie velocità presenta pure divertenti maneggevolezze (anche se se ne avverte una diminuzione verso le andature più contenute). Ma vista l'estetica, la qualità della struttura e l'accuratezza aerodinamica gli estimatori che non resisteranno al suo indubbio fascino non mancheranno.