

Prova **AS - FTE**

Abbiamo provato tre anni fa il primo Citius arrivato in Italia, rilevando senza dubbio buone prestazioni e potenzialità, ma anche la necessità di una messa a punto che è stata eseguita con cura e che ha portato sia alla modifica di alcuni punti che avevamo indicato nella nostra prima presa di contatto (ad esempio l'altezza e il posizionamento del treno di atterraggio), sia a una rivisitazione della struttura e dell'aerodinamica, con l'adozione di una nuova ala più corta che ha esaltato le prestazioni e la manovrabilità del velivolo.

La formula del Citius è originale e convincente: l'aereo parte dalla classica impostazione comune a molti STOL metallici, mantenendone alcune caratteristiche e adottando soluzioni personali; lo scopo è quello di arrivare a un velivolo che, pur non essendo uno STOL, abbia capacità di decollo e atterraggio su campi

SCHEDE TECNICHE
BRM CITIUS SPORT 100 HP

Apertura alare **m 8,8**
 Lunghezza **m 6,5**
 Altezza **m 2,35**
 Superficie alare **mq 12,65**
 Larghezza cabina **m 1,19**
 Motore **Rotax 912 ULS 100 hp**
 Elica **tripala Fiti PVT**
 Capacità serbatoi **lt 76**
 Peso max bagaglio **kg 30**
 Peso max decollo **kg 450**
 VNE **240 km/h**
 Velocità di stallo flap **45 km/h**
 Velocità di crociera 75% **193 km/h**
 Fattore di carico **+4 -2 G**

BRM CITIUS SPORT "SHORT WING"





>1 La vista laterale evidenzia l'ampia finestratura delle porte bombate

>2 Il carrello è stato rialzato rispetto alla prima versione

>3 Abitacolo semplice e curato, si notano le bandelle laterali di protezione sul pavimento



SCHEDE DI VALUTAZIONE BRM CITIUS SPORT "SHORT WING"

COSTRUZIONE BUONO

Realizzazione classica e curata, fusoliera robusta, pulita e personale, qualche soluzione semplificata. Manca un pattino posteriore di sicurezza

IMPIANTI INSUFFICIENTE CON SERBATOI DI SERIE

Bisogna però riconoscere a BRM il merito di essersi attivata immediatamente per adottare serbatoi di sicurezza anticoppio che saranno a breve disponibili per tutta la gamma e muteranno il giudizio attuale. Gli impianti di bordo sono nella media del settore

CONTROLLI OTTIMO

Nessun punto nascosto sia per i comandi che per la struttura

ABITACOLO BUONO

Buona l'accessibilità e la finitura, la posizione di pilotaggio risente della mancanza di regolazioni, la visibilità è buona, ma potrebbe ulteriormente migliorare

RULLAGGIO E DECOLLO SUFFICIENTE

Ottimo in rullaggio, spazi di decollo ridotti, controllo direzionale e stabilità di rotta richiedono un costante lavoro di pedaliera

VOLO LENTO E STALLO BUONO

Caratteristiche sane e buon preavviso, velocità di stallo superiori a quelle indicate dal costruttore

VOLO LIVELLATO BUONO

Per la tipologia di velivolo la crociera è elevata, anche quella economica; la stabilità dinamica longitudinale è neutra

MANOVRABILITÀ BUONO

Solo le caratteristiche dei flaperoni, che influenzano un po' il rollio quando inseriti, non consentono al Citius Sport di raggiungere l'ottimo, ma in volo la risposta dei comandi è pronta, piacevole e sportiva

AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO BUONO

Apparecchio abbastanza efficiente, anche con full flap, spazi di arresto nella media che il pilota può ridurre notevolmente aiutandosi con il motore

relativamente corti, che sia facile da gestire, ma che non sia penalizzato in aria per quanto riguarda la velocità di trasferimento. Obiettivo assolutamente centrato grazie alla pulizia generale, e in particolare all'avviamento delle linee di fusoliera; l'ala mantiene i flaperoni a tutta lunghezza montati su mensole e ha un profilo NACA 2415; in questa ultima versione l'apertura è stata ridotta a 8,80 metri, circa 20 cm in meno per semiala, con i classici due puntoni per parte, privi di rompitratta. Due tip in vetroresina completano il tutto, tra le finiture notiamo le luci di navigazione con il dissipatore metallico a treccia di estremità. Un'altra



