

**CITIUS SPORT**

Evolução da espécie

Aviões robustos, fiáveis e que perdoam “quase” todas as manobras aos pilotos. Esta é a filosofia da BRM. No entanto, e sem se desviar deste objectivo a empresa lançou o Citius, um passo em frente nas performances, sobretudo na velocidade de cruzeiro superior à do seu irmão mais velho, o Land Africa.

Texto **Paula Carvalho** Fotos **André Garcez**

Em final de 2006, o Land Africa – o primeiro ultraleve produzido e fabricado em Portugal – obteve a homologação do INAC. Quatro anos depois surge o terceiro modelo – já depois da comercialização do Okavango. O Citius Sport vem acrescentar uma nova faceta à empresa de Manuel Vistas, uma evolução nas performances e nos clientes que pode atrair.

Com uma fuselagem ligeiramente mais arredondada do que o Land Africa, a nova aeronave da BRM ganhou ainda uma abertura alar um pouco maior (de 8,63 m para 9,2 m) – estando a marca a trabalhar já em asa um pouco mais curta – com perfil ligeiramente diferente côncavo convexo e subtil wingtip. Sem slats no bordo de ataque e com as restantes características apontadas anteriormente estas asas permitiram imprimir maior velocidade ao Citius: se o primeiro modelo da fábrica voa a uma velocidade de cruzeiro de 175 km/h, o novo ultraleve atinge os 193 km/h, diferença que pode ser fundamental para ultrapassar bloqueios de alguns pilotos que preferem tempos de viagem mais curtos. E é daqui que advém o nome Citius que tem origem no antigo latim e significa “mais rápido”.

A verdade é que nada disto lhe retira o aspecto robusto e igual capacidade de descolagem (30 m) e aterragem em espaços diminutos e pistas pouco recomendáveis, se bem que sem slats a nova estrela da BRM fica um pouco aquém (como seria de esperar) do Land Africa na aterragem, que por pouco poderia assemelhar-se às prestações conseguidas por um helicóptero, com o ângulo certo de nariz e muita perícia do piloto em verdadeira ode à filosofia todo-o-terreno da marca.

NO SÍTIÓ ONLINE da empresa (www.landafrica.com) salienta-se o aumento do ângulo de rotação na descolagem graças a estudo e alteração da parte posterior da fuselagem e que permite ângulos de incidência elevados, evitando um eventual toque de cauda em descolagens mais bruscas.

A fuselagem em alumínio, à excepção do capô do motor em fibra de vidro, é interrompida pelas janelas que neste ultraleve assumem uma das características mais interessantes com uma visibilidade absolutamente fantástica em todas as direcções, imprimindo maior luminosidade ao interior e maior capacidade de avistar outras aeronaves, competência que assegura uma sensação de segurança extra.

No entanto, os parafusos que seguram o capô no lugar não são fáceis de atarraxar uma vez executada a check list que obriga a uma vistoria no motor. Um pequeno entrave que poderá ser melhorado para não desencorajar os mais preguiçosos...

MAS QUER O TREM de aterragem fixo, quer o tipo de asa podem ser escolhidos pelo cliente. Manuel Vistas garante que é só escolher entre pneus Tundra e asa com ou sem slats, maior ou menor abertura alar, isto para o modelo Land Africa.

No Citius a vantagem é mesmo a diferenciação pelo espaço interior e pela rapidez com que se desloca. O motor adoptado volta a ser o Rotax 912 de 100 cv e o hélice continua a ser de passo fixo para uma mais fácil operacionalidade.

Com as portas a abrirem para cima, graças a sistema hidráulico, a entrada no Citius acaba por se revelar mais fácil do que na maioria dos ultraleves. Os bancos são confortáveis e os cintos de segurança envolvem os ombros e a cintura, ajustáveis em quatro pontos. Infelizmente este Citius não foi adaptado a mim



O CITIUS SURGE QUATRO ANOS DEPOIS DO LAND ÁFRICA



Sem slats no bordo de ataque, estas asas permitem imprimir maior velocidade ao Citius

pelo que quase não chego aos pedais – onde se encontram também os travões – e ao throttle. Se comprasse um aparelho destes os pedais seriam, no entanto, facilmente ajustáveis à minha altura. Para já limito-me a sentir o avião e manobrar um pouco o manche com a ajuda de Paulo Lemos, o piloto encarregue da demonstração.

Na pista da Tojeira as últimas chuvadas deixaram o terreno mole, pelo que teremos de descolar o mais próximo da cabeceira possível para não arruinar o resto antes do regresso do



Tojeira acolhe escola e pilotos

Num terreno de seis hectares o aeródromo da Tojeira é propriedade de Raimundo Francisco Casinhas, um amante da aviação que continua a investir para acolher a escola Aero Light e os pilotos que aqui queiram ter a sua base. Com um hangar com capacidade para 17 a 20 aviões, para já, o edifício contíguo terá, em Abril, um bar, uma sala de convívio, sala de aula e escritório. Em projecto está outro hangar. A pista tem sido utilizada desde o início da fundação da BRM para testar as aeronaves construídas pela empresa. Mas Eduardo Leal, dono da escola Aero Light quer aproveitar o espaço ao máximo e as aulas teóricas vão, assim que as instalações estiverem concluídas, ser transferidas de Alcabideche para a Tojeira. Quanto às aulas práticas continuarão a ser ministradas a partir de dois locais: Tojeira e Tires. «Queremos que os nossos alunos tenham experiência em comunicações, procedimentos e espaço aéreo acima dos 1000 pés, por isso vamos fazer os voos de iniciação na Tojeira e os outros em Tires», esclarece Eduardo Leal. O curso na Aero Light custa 5125 €, acrescido de IVA, e contempla 30 horas de voo – em Tecnam P92 Super Deluxe (asa alta) e Tecnam Sierra 2002 (asa baixa) – e 108 horas de aulas teóricas.

sol para a secagem necessária e antes dos trabalhos que terão de ser feitos para que a pista volte a ficar a 100%. É neste terreno, nos arredores da Ericeira, que a BRM testa os seus modelos e as unidades que acabam de ser produzidas na fábrica.

Inicialmente accionados à mão, os flaps são agora manejados electricamente de 15 a 45 graus, mas antes levamos o motor às 4000 rpm para fazer o teste dos magnetos. Confirmamos que as portas estão fechadas nos dois trincos e que as torneiras de combustível – manípulo

O motor adoptado volta a ser o Rotax 912, de 100 cv e o hélice continua a ser de passo fixo



los vermelhos colocados no chão do cockpit junto às portas – estão abertas. Estamos prontos. Paulo Lemos acelera quase a fundo e em poucos segundos, muito antes de chegarmos à parte mais molhada da pista, descolamos. Não consigo sentir a diferença entre o Citius e o Land Africa. Atrás de nós descola um Land Africa que transporta o fotógrafo, pilotado por Manuel Vistas. E é em pleno voo que se nota a principal diferença já assinalada: a velocidade. Frequentemente temos de abrandar para que o Land Africa nos apanhe e o fotógrafo possa fazer o seu trabalho. De resto a facilidade de manobra é semelhante, bem como o grau de pranchamento e a estabilidade.

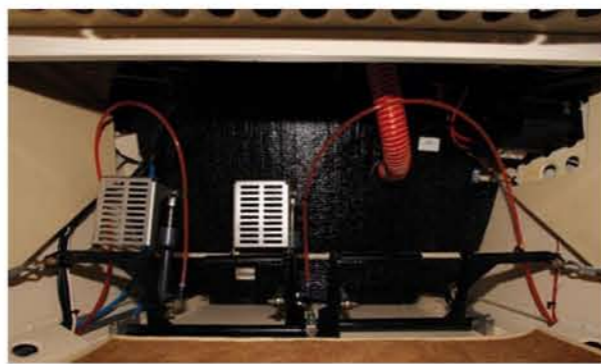
O piloto leva o Citius à velocidade de perda – 45 km/h – altura em que somos alertados pelo tremer da fuselagem. Sem pressas, controla-se a estabilidade da aeronave com os pedais, enquanto a fuselagem adopta uma atitude de descida muito suave. Repetimos o processo só para reconfirmar que perder o controlo de um ultraleve como o Citius é, de facto, tarefa muito complicada. Mas nada que nos surpreenda



Com as portas a abrirem para cima, graças a sistema hidráulico, a entrada no Citius acaba por se revelar mais fácil do que na maioria dos ultraleves

já que a tradição começou com o Land Africa e em aposta vencedora não se mexe...

Mais uma volta sobre a costa para matar saudades das últimas semanas de mau tempo e chuva antes de regressarmos à Tojeira. Flaps a 30 graus, velocidade de aproximação 70 km/h e aterragem sobre os mesmos 30 metros em que descolamos. O dono do campo agradece...



[Ficha técnica]

Citius

Ano: 2010

Dimensões

Altura – 2,35 m

Envergadura – 9,2 m

Área das asas – 13,25 m²

Largura da fuselagem – 1,19 m

Peso em vazio – 295 kg

Peso máximo à decolagem – 450 kg

Bagageira – 30 kg

Motor

Fabricante – Rotax

Modelo – Rotax 912S

Potência – 100 cv

Hélice – Passo fixo

Prestações

Autonomia – dois tanques de combustível com capacidade para um total de 76 l

Consumo – 13 l/h

Factor de contingência – +4/-2 G

Flaps – 15, 30, 45 graus

Velocidade a não exceder (VNE) – 240 km/h

Limite de vento cruzado – 40 Km/h

Velocidade de cruzeiro – 193 km/h às 5000 rpm

Velocidade de perda – 45 km/h

Taxa de subida – 1200 pés/minuto

Tecto máximo de operação – 12.000 pés

Distância de decolagem – 30 metros

Distância de aterragem – 30 metros

Velocidade de aproximação – 70 km/h

Fuselagem

Material – Alumínio aeronáutico 6061 T6

Equipamento

Velocímetro, altímetro, variómetro, contra-rotações, bússola, manómetros de motor e do óleo do motor, conta-horas, horizonte artificial, entre outros.

