

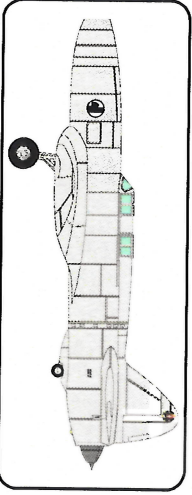
	Humbrol	Agama	Model Master	Gunze Sangyo	F.S. 595b	
A	stříbrná Silver	11	08Me	1546	H8	-----
B	hliník Aluminium	56	46Me	1786	-----	17178
C	barva kuže Leather	62	12	1736	H66	30215
D	motorová šedá Engine Grey	128	A46	1725	H339	16081
E	ocel žíhaná Turbid Steel	63	57	1796	H76	34158
F	bílá White	34	A21	1768	H11	37575
G	černá Black	33	07	1749	H12	37038
H	barva pneumatik Tyre	182	38	1592	H77	37200
J	signální červená Signal Red	174	15	1708	H90	11310
K	signální zelená Signal Green	208	19	1524	H94	14227
L	signální žlutá Signal Yellow	154	15	1708	H91	13591



obtisk
Decals

Caproni Campini N.1

72073 Caproni Campini N.1 1/72



Stručná historie

Dne 27. srpna 1940 se těle stala druhým státem na světě, kde se uskutečnil pilotovaný let stroje s reaktivním pohonem. Zkušební pilot Mario de Bernardi vzletl s letounem Campini Caproni poháněným motokompresorovou jednotkou z letiště Tailied u Milána. Tímto letem vyvrcholila dlouholetá práce ing. Secondo Campiniho při vývoji a zkouškách proudového motoru probíhající již od počátku třicátých let 20. století. Principem byl pístový motor v přední části letounu, který poháněl kompresor. Stlačený a ohřátý vzduch byl hrán do spalovací komory v zadní části letounu, kde do něj bylo vsířkováno palivo, což mělo za následek zapálení směsi a rychlé vystupující plyny z trysky pak vytvářely dopředný tah letounu. Jednalo se tak prakticky o předchůdce pozdějšího turboreaktivního motoru, kde pístový motor nahradila turbína.

Ing. Campini se dlouho snažil přesvědčit zainteresovaná místa o životaschopnosti tohoto projektu. Teprve v roce 1938 se mu podařilo přesvědčit italské ministerstvo leteckví a získat finanční prostředky na stavbu experimentálního prototypu. Druhým, kdo poskytl účinnou pomoc byl hrabě Gianni Caproni a tak se první letoun označený Campini Caproni N.1 podařilo dokončit v první polovině roku 1940. Campini Caproni N.1 byl celokovový, dvoumístný, dolnoplošník se zatahovacím podvozkem a klasickými ocasními plochami. Trup byl prakticky celý vyplněn pohonnou jednotkou. V přední části byl umístěn motor Isotta Fraschini L.121/R.C.40 o výkonu 588 kW. Zadní část byla celá odnímatelná aby byl přístup ke spalovacímu prostoru a možnosti regulace přívodu paliva při zkouškách. Druhý let o délce 475,5 km byl uskutečněn zhruba po ročních zkouškách 30. listopadu 1941 z Milána na letiště zakladu Regia Aeronautica v Guidonii u Říma. Tenho přelet byl veřejný a byl využit k propagandistickým účelům fašistické vlády Mussoliniho, který byl i přitomen na letišti. Nicméně nízká účinnost systému, velká spotřeba paliva a nízká dosažená rychlost vedly k tomu, že vojenská leteckvo přestalo mít o tento projekt zájem.

Býly postaveny dva prototypy Ani druhý prototyp však nevykál lepšími výkony. Princip tohoto pohonu využíli později v Japonsku při vývoji sebevražedné letounové střely Yokosuka Ohka a v SSSR v letounech MiG-1-270 a Su-5. První prototyp je vystaven v leteckém muzeu Vigna di Valle u Říma

Technická data

Délka (m)	12,88
Rozpětí (m)	14,63
Výška (m)	4,70
Max. rychlost (km/hod)	375
Dostup (m)	4000



Zešická 1808/10 148 00 Praha 4 - Chodov
Czech Republic

A brief history

It was on 27th August 1940 that Italy became the second country in the world to stage a manned flight in a craft using jet propulsion. Test pilot Mario de Bernardi flew a Campini Caproni aircraft driven by a blower-fed engine from Tailied airfield near Milan. The flight marked the culmination of long years of work by Ing. Secondo Campini in the development and testing of a jet engine, work that began at the beginning of the 1930s. The principle involved a piston engine at the front of the aircraft to drive a compressor. Compressed, heated air was driven into a combustion chamber at the back of the aircraft, where fuel was fired in, resulting in the ignition of the mix. The fast-emerging gases from the jet created then drove the craft forward. It was, therefore, in practical terms, a predecessor of the later turbo-jet engine, in which a turbine replaced a piston engine.

Ing. Campini long tried to convince interested parties of the viability of the project. Only in 1938, however, was he able to persuade the Italian Ministry of Aviation and obtain the funding he needed to build an experimental prototype. The other party providing effective assistance was Count Gianni Caproni and so it was that the first Campini Caproni N.1 aircraft was completed in the first half of 1940. The Campini Caproni N.1 was an all-metal, two-seater, low-wing monoplane with retractable landing gear and classic tail assembly. The fuselage was almost entirely taken up by the propulsion unit. A 588 kW Isotta Fraschini L.121/R.C.40 engine was fitted in the front of the craft. The rear, meanwhile, was entirely detachable to ensure access to the combustion area and the chance to regulate the supply of fuel during tests. A second flight, of a length of 475.5 km, was undertaken after around a year of tests on 30th November 1941 from Milan to the Regia Aeronautica test base at Guidonia near Rome. This flight was public and was used as propaganda by Mussolini's fascist government, Mussolini himself in attendance at the airfield. Nonetheless, the low effectiveness of the system, the large consumption of fuel and the low speed achieved led to the military air force losing interest in the project.

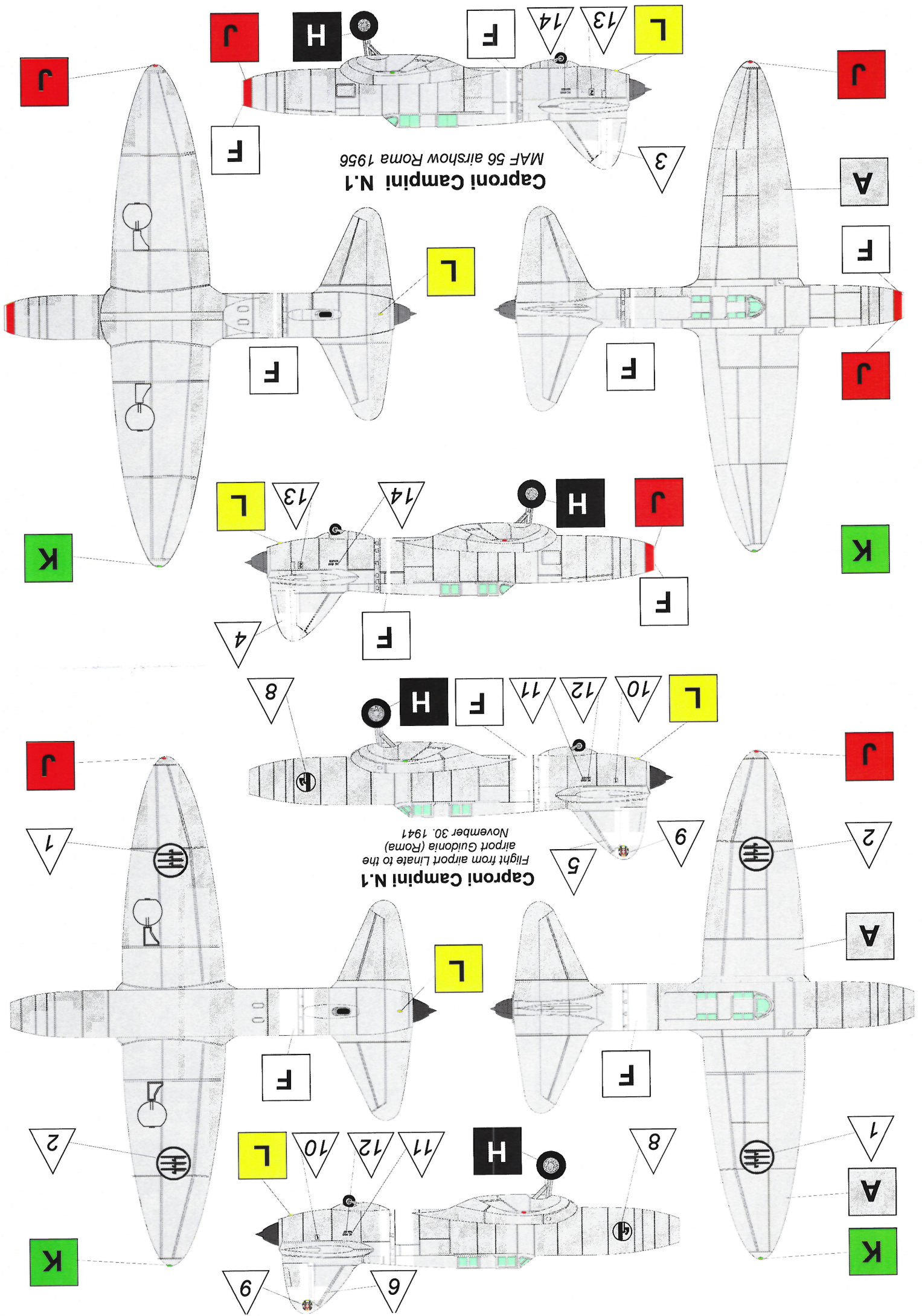
Two prototypes were built, but not even the second prototype was able to produce better performances. However, this principle of propulsion was later used in Japan in the development of Yokosuka Ohka for suicide air strikes and in the USSR for the MiG-1-270 and Su-5. The first prototype is on display at the Vigna di Valle air museum in Rome.

Technical data:

Length (ft)	42,25
Wingspan (ft)	47,99
Height (ft)	15,41
Max. speed (mph)	233
Ceiling (ft)	13123

Caproni Campini N.1
MAF 56 airshow Roma 1956

Caproni Campini N.1
Flight from airport Linate to the
airport Guidonia (Roma)
November 30, 1941



J

J

H

F

14

13

L

J

F

Caproni Campini N.1
MAF 56 airshow Roma 1956

3

A

F

L

F

J

K

L

13

14

H

J

K

4

F

F

8

H

F

11

12

10

L

J

1

Caproni Campini N.1
Flight from airport Linate to the
airport Guidonia (Roma)
November 30, 1941

5

9

J

2

L

F

A

2

L

10

12

11

H

8

1

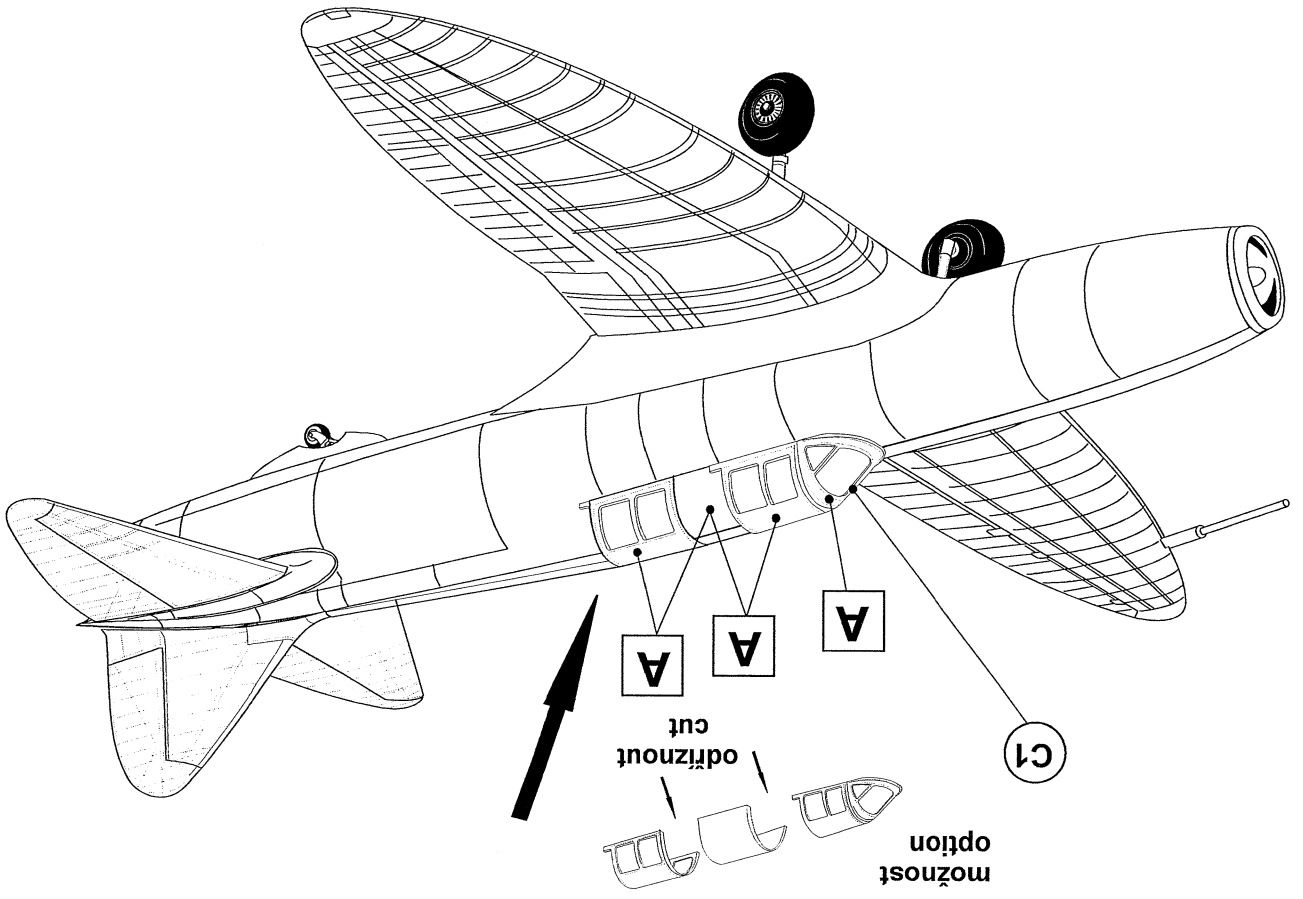
A

K

9

6

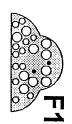
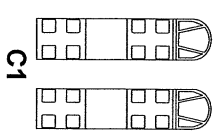
K



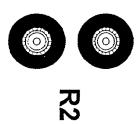
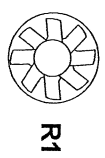
Plastikové díly

Plastic Parts

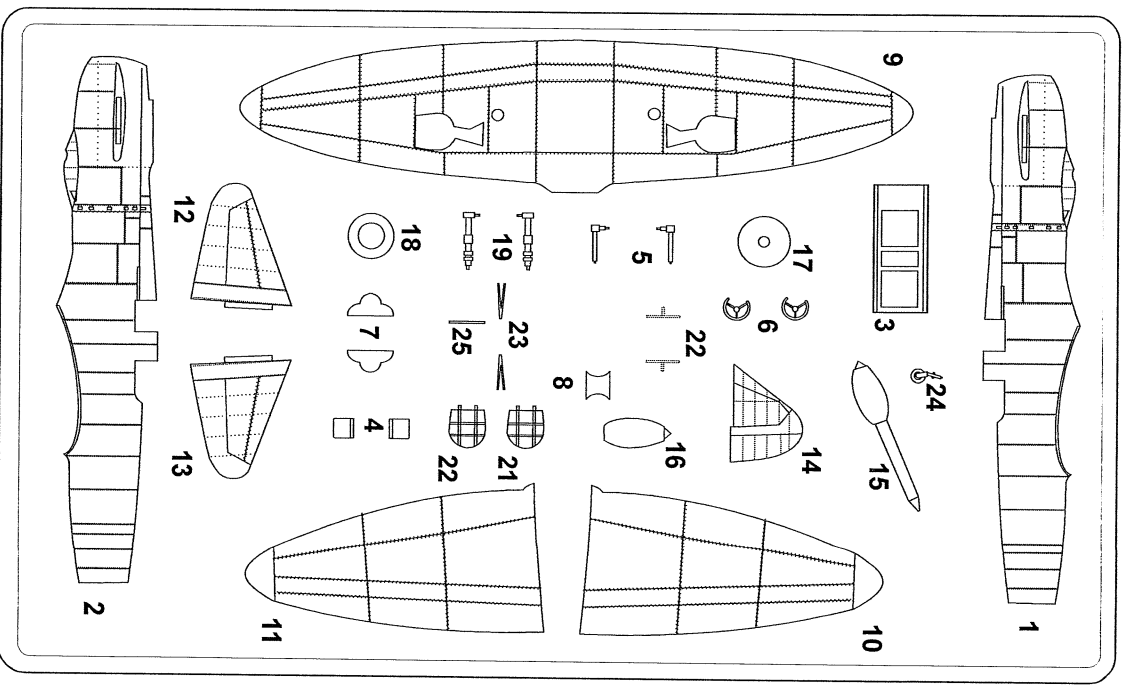
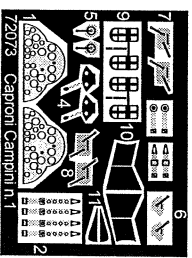
Průhledné díly
Clear Parts



Resinové díly
Resin Parts



Kovové díly
Metal Parts



Obtisky

Decals

