

Letecká muzea v Itálii



Restaurovaný Macchi C. 202 před závěrečnou montáží

Na italské frontě první světové války se vojska s „létajícími aparáty“ seznámila poměrně záhy. Z letounů, které poskytovaly vojákům v zákopech spíše zajímavou podívanou, se vyčlenil stroj, který se postupně stal noční můrou rakouských vojsk a bezprostředně vojáky na bojišti ohrožoval. Třímotorový bombardér Caproni Ca30 a následné verze Ca31 a Ca33 byla obří letadla s rozpětím přes 22 m, vyzbrojená třemi kulomety, s nosností 450 kg pum. Byly to tyto stroje, které spolu s dělostřelectvem vymazaly z mapy město Goricii na sočské frontě. Naděje, že toto letadlo spatříme v muzeu Caproni, které se nachází poblíž Trenta, se nevyplnila.

Z letadla se dochovalo několik součástí a řada dobových fotografií, nicméně v expozici muzea Caproni na

ploše 1400 m² se nalézá řada dalších zajímavostí. Letoun Ansaldo SVA 5 patřil ke slavné letce, která po přeletu Alp shazovala nad Vidní letáky, vybízející ke kapitulaci. Návštěvníci muzea si mohou udělat představu, jak vypadala letecká dílna a konstrukční kancelář ve dvacátých letech minulého století. V meziválečném období firma Caproni navázala na své zkušenosti s výstavbou obřích dvojplošníků a trojplošníků a významně se po-

Zájmová oblast účastníků vojensko-historických zájezdů pořádaných cestovní kanceláří Praděd Inter a Klubem cestovatelů Střelecké revue je velmi široká. Vzhledem k tomu, že značná část účastníků se zajímá o letectvo, byla do zájezdu po vojenských památkách Itálie zařazena návštěva tří leteckých muzeí.

dílela na konstrukci nových dopravních a bombardovacích letadel, která sloužila hlavně u afrických jednotek italské armády. Caproni 97 létal i u ČSA na trati Praha - Karlovy Vary a řada strojů používala československé motory Walter. Vliv československé konstrukční školy je patrný i u jednoho z posledních poválečných letounů firmy - CA 193.

Pověst této legendární firmy značně utrpěla ztrátou soudnosti v podobě 14 tunového monstra Ca 60. Tři trojplošné nosné systémy vybavené osmi motory měly nést trup v podobě přepychově vybaveného hausbotu pro 100 cestujících. Transatlantický let se však nekonal, po pár stech metrech se letoun na své první a poslední pouti zřítil do vln jezera Maggiore.



Letecké muzeum v Rimini. V popředí německý Flak 37, v pozadí San Marino.



Poválečné Paggio P-166L



Další „přelomový“ stroj Caproni jsme spatřili v podstatně rozsáhlejšímu muzeu umístěném na břehu jezera ve Vigna di Valle poblíž Říma. Ve čtyřech hangárech je dokumentován vývoj italského letectva počínaje italskými úspěchy ve stavbě vzducholodí (mimo jiné je zde řada exponátů připomínajících Nobileho výpravu). Aerodynamicky velmi čisté a italsky elegantní jsou závodní hydroplány Macchi M39 z roku 1926 a Macchi MC 72, který je držitelem světového rychlostního rekordu z roku 1934.

Futuristický vzhled má i hydroplán Savoia-Marchetti S 55X, dvojtrupý katamaran se samonosným křídlem, v němž je umístěna pilotní kabina. Revoluční vzhled byl příčinou prvotního odmítnutí italským vojenským námořnictvem. Ve 30. letech čtyři eskadry těchto letadel (přes 100 strojů)

uskutečnily hromadné dálkové přelety na trasách z Itálie do Brazílie (13 etap - 10 400 km), dále Řím - New York a Řím - Istanbul - Oděsa - Řím.

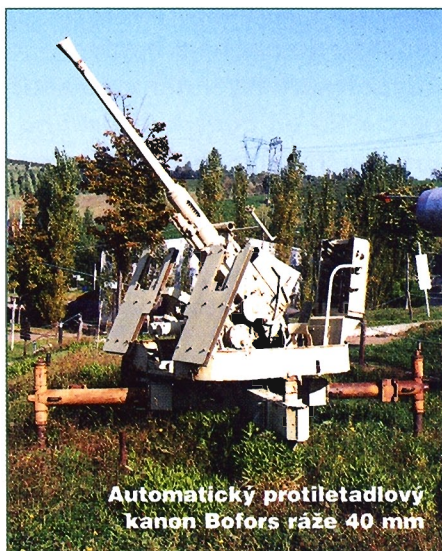
Letadla z období druhé světové války zastupuje stíhačka Macchi C. 200. Tento moderně řešený stroj byl ve svých výkonech omezen slabým, špatně kapotovatelným hvězdicovým motorem. Po zabudování licenčního motoru Daimler-Benz však vznikla vynikající stíhačka Macchi C. 202 Folgore.

Bezesporně nejzajímavějším letadlem zdejších sbírek je proudový letoun Caproni Campini CC.2 z roku 1940. Itálie se stala druhým státem, který úspěšně provedl let proudového letadla. Po bližším seznámení s experimentálním strojem však zjistíte, že pohon obstarával klasický hvězdicový pístový motor, který po-

háněl třístupňové dmychadlo s přídavným spalováním. Toto řešení oproti klasické turbíně nemělo žádnou perspektivu a maximální rychlost stroje 375 km/h byla víc než ubohá (například německý Me 262 dosahoval rychlosti 870 km/h). V posledním z hangárů je umístěna rozsáhlá kolekce poválečných proudových letounů.

Ctitele tryskačů pak jistě uspokojilo letecké muzeum poblíž Rimini. V malé hale je kolekce uniforem a kombinéz příslušníků italského letectva a dále velmi hodnotná sbírka leteckých odznaků a medailí s celou řadou unikátů.

Dalších téměř 40 letadel je umístěno v přírodním parku, který se nachází v romantické krajině s dominantou San Marina na obzoru. Společnost, provozující toto muzeum, vsadila na



jistou exotičnost, kterou pro domácí návštěvníky představuje technika z „východního bloku“. A tak vedle amerických strojů Republic F-84F, A-7E Corsair nebo italských Fiatů G 91 naleznete kolekci všech typů Migů od MiG-15 k MiG-23, či letadla Suchoj Su-7 a Su-17. Tato letadla v dobách své největší slávy představovala smrtící, přísně utajované stroje, dnes zakoupena za levný peníz z arzenálů států bývalého východního bloku tvoří převažující část exponátů tohoto muzea. ■

