

## Ba.88 Breda: l'aereo che non voleva combattere

A metà degli anni trenta presso la Breda una nuova generazione di aerei vennero progettati secondo i più moderni criteri dell'epoca: l'obiettivo era di realizzare monoplani a costruzione metallica, aerodinamicamente efficienti da affidare a mani abili e competenti in grado di mettere in luce le loro doti.

Progettato da Giuseppe Panzeri e Antonio Parano, il Breda 88 propose la formula bimotore e le soluzioni del ricognitore Breda 75, di cui venne conservata la pianta alare e la coda monoderiva. Purtroppo, come per i suoi predecessori Ba.64 e Ba.65, anche per il nuovo velivolo i tecnici studiarono una struttura troppo pesante, anche se molto robusta, dato che poteva considerarsi costituita da due aeroplani, uno, con struttura in tubi d'acciaio saldati, costruito dentro l'altro, con struttura a guscio in lega leggera.

Il tutto venne realizzato con costi proibitivi di materiali e di ore di lavoro e diede origine a un aereo di mediocri prestazioni.

Il prototipo di questo velivolo (MM. 302) vola nell'ottobre 1936 con Furio Niclot, notissimo collaudatore della Ditta costruttrice. Nella prima configurazione, il velivolo è un bimotore monoderiva, propulso dagli Isotta-Fraschini K. 14 da 900 cv. Furio Niclot lo porta in più riprese alla conquista di primati mondiali di velocità. Nell'aprile 1937 raggiunge la velocità di 517 km/h sui 100 km. e di 475 km/h sui 1.000 km.; nel dicembre 1937 questi valori vengono portati a 554 ed a 524 km/h rispettivamente. Quest'ultimo record viene conseguito con ben 1.000 kg. di carico trasportato. Simili risultati fanno sperare in un promettente impiego della macchina, prevista come caccia pesante, assaltatore, ricognitore veloce: ne viene ordinata la serie, prima della valutazione militare, sulle sole specifiche dichiarate dalla ditta. Ma già l'installazione degli apparati bellici, in primo luogo le tre 12,7 fisse nel muso e l'arma dorsale brandeggiabile da 7,7, limitano sensibilmente le prestazioni.

Il velivolo di serie è ora un bideriva, per consentire il tiro nel settore di coda, ha motori Piaggio P. XI RC. 40 da 1.000 cv., ma la velocità massima in volo orizzontale non riesce a superare i 490 km/h.

I collaudi militari riservano ulteriori sorprese. Il velivolo è pericoloso per l'alto carico alare e, nonostante i 2.000 cv. installati, non può portare munizionamento di caduta a meno che non ci si rassegni a gravi limitazioni delle prestazioni. Il Ba.88 è anche afflitto da gravi problemi di natura aerodinamica: durante una presentazione ufficiale a Centocelle, pilotato da Niclot, effettua una

puntata ad altissima velocità che impressiona anche per la mole notevole del mezzo; ma gli spettatori più attenti notano che uno dei timoni, per fenomeni di flutter, è come impazzito e sbatte violentemente da una direzione all'altra.

Successivamente, nel corso di un volo di prova, durante una manovra acrobatica l'aereo entra in vite piatta ed il collaudatore della Regia Aeronautica maggiore Borgogno, nel tentativo di abbandonarlo, ha i cavi del paracadute tranciati da un'estremità alare.

Al 1° novembre 1939, sono comunque già formati due gruppi da combattimento con un totale di 74 Ba.88.

Il 10 giugno 1940, il 19° Gruppo Autonomo, trasferito sull'aeroporto di Alghero, entra in attività nelle operazioni contro la Francia. Il 16 giugno, 12 velivoli Ba.88 attaccano con mitragliamento e spezzonamento gli aeroporti di Bonifacio, Portovecchio, Travo, Ghisonaccia.

Fin da questo inizio è chiara la limitata utilità bellica del velivolo, e tuttavia si cerca di impiegarlo su un fronte ben più difficile. A fine luglio 1940, infatti, il 7° Gruppo Autonomo viene inviato in Libia con 32 Ba.88.

Si iniziano voli di ambientamento con risultati pessimi: il clima rarefatto e l'installazione di filtri anti-sabbia, con la conseguente riduzione della potenza erogata, ridicolizzano le prestazioni del velivolo.

Per ordine superiore, il 14 settembre si tenta comunque una prima azione contro l'aeroporto di Sidi el Barrani (circa 250 km. di volo). Per essa vengono preparati tre velivoli: due uomini a bordo, rifornimento completo di carburante e di lubrificanti, 1.500 proiettili per le armi di bordo, meno di 250 kg. di spezzoni. Un velivolo non riesce nemmeno a decollare, gli altri due staccano le ruote da terra ma la loro situazione è ancora peggiore per l'assoluta impossibilità di guadagnare quota. Si decide il ritorno ma l'aereo pilotato dal Comandante di gruppo non ha quota e velocità per impostare la virata di rientro.

Egli è costretto a continuare il volo pressoché in linea retta ed atterrare, dopo venti minuti, sul campo di Sidi Rezegh, fortunatamente nella traiettoria e nelle possibilità invero scarse del velivolo. Le prove successive danno risultati analoghi e comportano il tragico abbattimento di un Ba.88, da parte della nostra contraerea, forse poco avvezza a vederlo volare e quindi a riconoscerlo. Si rinuncia allora al munizionamento di caduta ed alla relativa spezzoniera, ma anche così la relazione d'impiego dà notizie sconfortanti: decollo lunghissimo, velocità di salita 180-190 km/h, guadagno di quota 1-2 metri al secondo, velocità massima in quota non superiore ai 260 km/h, con esigenza di tenere costantemente 5" di flap in volo orizzontale per mantenere un po' di margine sulla velocità di stallo, manovrabilità nulla.

A questo fa seguito un ultimo tentativo per utilizzare il velivolo come intercettore, senza risultati apprezzabili. I velivoli vengono privati di tutte le attrezzature riutilizzabili ed impiegati come sagome a terra per ingannare l'avversario.

Le vicende del Ba.88 parrebbero dunque esaurirsi in questo triste quadro, ma Breda ed IMAM, preso lo slancio, continuano a consegnare esemplari: eseguito il collaudo, molti di essi raggiungono direttamente il campo di demolizione, ove vengono recuperati i materiali strategici!

Il bimotore della Breda fu uno dei velivoli più deludenti prodotti dall'industria italiana e si rivelò un'inutile macchina da guerra: si trattò, a tutti gli effetti, di un "aereo che non voleva combattere".

# CHI VOLA VALE

Storie di aerei e di eroi

