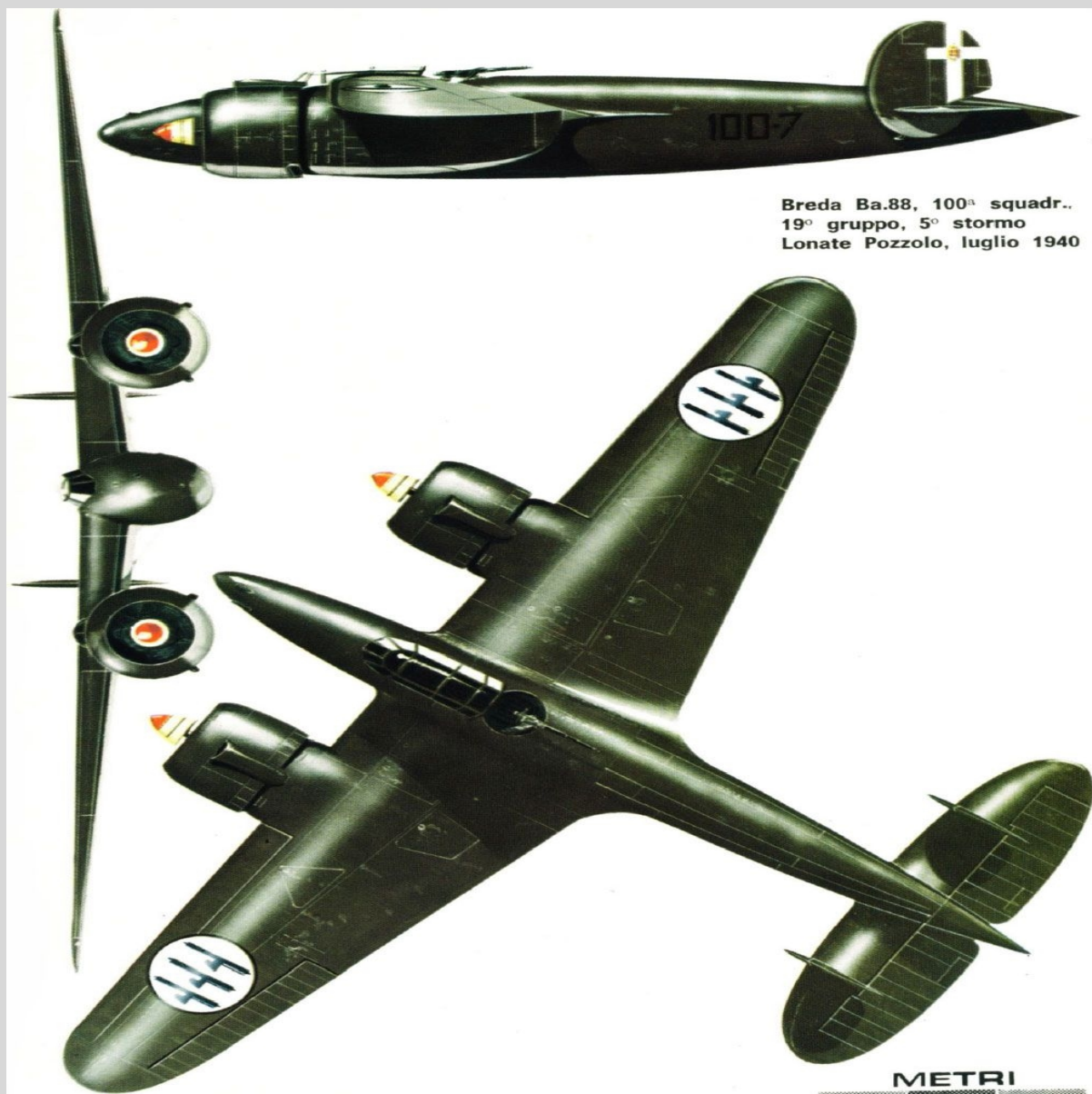


Nom de l'avion : Breda Ba.88 Lince

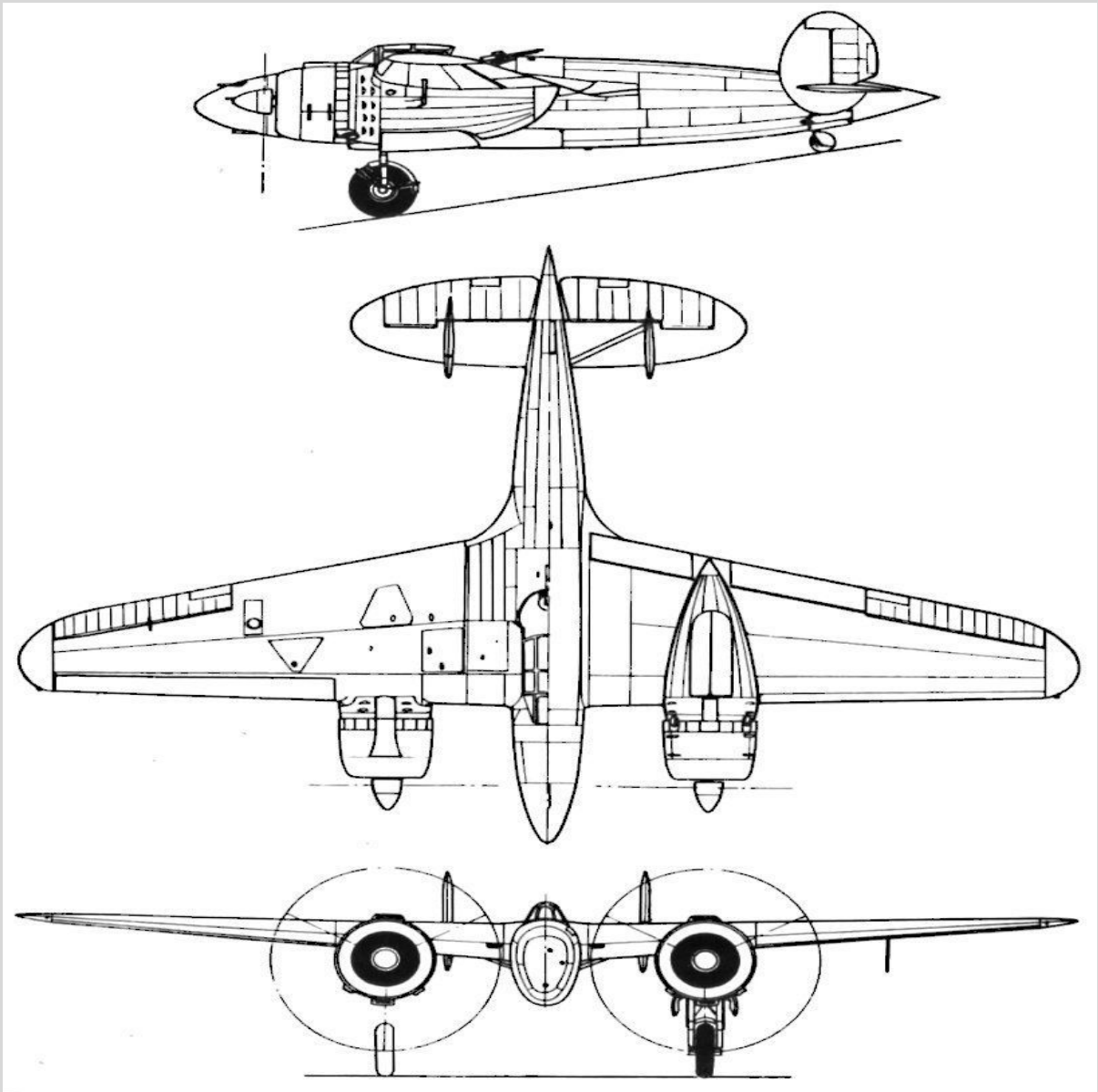
Type d'avion : Appareil de reconnaissance bimoteur



MOTORISATION

Piaggio P.XI RC-40

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

3 mitrailleuses Breda-SAFAT de 12,7 mm fixes Breda-SAFAT de 12,7 mm nasales
1 mitrailleuse Breda-SAFAT de 7,7 mm sur affut mobile arrière
1000 kg de bombes en soute ou 3 bombes de 200 kg en fuselage



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 490 km/h à 4000 m

Temps montée= 3000 m en 7' 30"

Plafond pratique= 8000 m

Rayon action= 1640 km



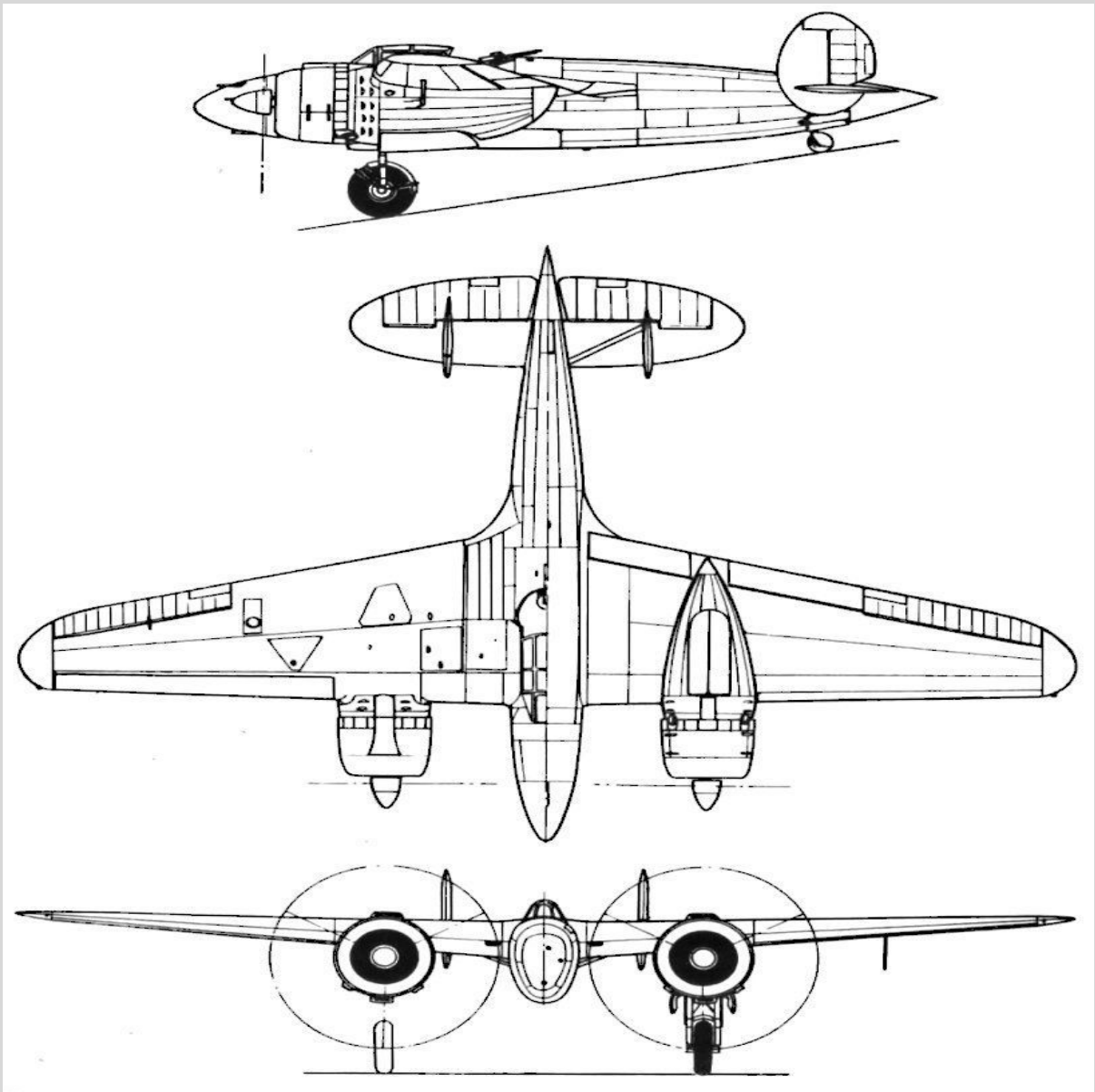
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
15,60 m	10,80 m	3,10 m	33,35 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
4650 kg	0 kg	6750 kg



HISTOIRE

L'histoire de cet appareil commença le 20 janvier 1936, avec une demande de l'état major de l'armée de l'air concernant un chasseur multi-moteurs lourdement armé. Sur les 8 projets proposés, seuls le Fiat CR.25 et le Breda Ba.88 restèrent en course. Ce dernier dérivait vraisemblablement du monomoteur de reconnaissance Breda 75, conçu par les mêmes ingénieurs (Antonio Parano et Giuseppe Panzeri), dont il reprenait la forme des ailes et de la partie arrière du fuselage. Comme les précédents avions d'assaut Breda, le Ba.88 avait une structure très lourde, formée d'une double coque qui le rendait certes robuste mais surtout long et coûteux à construire. Ce poids excessif se traduisait aussi par de médiocres qualités de vol. Le premier prototype retint l'immatriculation du Breda Ba.75, à savoir MM.302. Sa construction s'acheva en automne 1936 à Cinisello Balsamo, et son premier eût lieu le 20 octobre de la même année, avec l'ingénieur Furio Niclot Doglio aux commandes. L'avion passa ensuite une série de tests à Guidonia, où il fut transféré le 3 février 1937. Le prototype était propulsé par deux Isotta Fraschini K 14, qui seront ensuite remplacés par des Fiat A80 puis des Piaggio P XI RC40 sur les appareils de série. La carrière du bimoteur commença en fait sous les meilleurs auspices, avec une série de records de vitesse sur des parcours de 100 puis 1000 km en avril 1937. Après avoir subis des modifications au niveau de la dérive (passée de simple à double) et de la motorisation (installation des P XI), le prototype retourna à Guidonia le 26 novembre, où il battit son record de vitesse en atteignant 554,375 km/h avec une charge de 1000 kg à bord. Mais les évaluations menées sur le prototype "militarisé" en 1938 au centre de Guidonia montrèrent que le constructeur était incapable de transformer un avion taillé pour les records en une machine de guerre efficace. Ce nouveau cycle de tests révéla de graves problèmes qui rendaient le pilotage de l'avion difficile, notamment à cause de sa faible manoeuvrabilité et de son manque de stabilité. Les difficultés de mise au point de l'avion furent pointées dans un rapport du général Pinna au général Valle en date du 21 novembre, dans lequel était stipulé que la vitesse maximale de 464 km/h ne pourrait être sensiblement améliorée. L'avion était même jugé dangereux pour son propre équipage par les militaires qui le testèrent. Mais la production de l'appareil avait déjà commencé, influencée par ses débuts prometteurs. Toutes versions confondues, le Breda 88 fut commandé à 148 exemplaires. Les 81 premiers Breda Ba.88 de série propulsés par des Piaggio P XI RC40 furent mis en production dans l'usine Breda de Bresso. Sur ce total, 8 étaient des versions bipostes destinées à l'écologie. L'usine IMAM de Naples reçut une première commande pour 24 exemplaires, suivie d'une seconde portant sur 23 machines avec des nacelles moteurs réduites. Dans le même temps, Breda devait produire 19 machines supplémentaires incluant cette modification. Les 5 premiers Breda Ba.88 de série furent livrés le 6 mai 1939 à la 76a squadriglia du 7° gruppo sur le terrain de Lonate Pozzolo. Le 13 septembre, le 5° Stormo (comprenant les 7° et 19° gruppi) avait achevé son passage sur le bimoteur Breda, avec une dotation de 9 appareils par escadrille, soit un total de 54 machines. En juin 1940, les Breda Ba.88 du 7° gruppofurent déployés à Campiglia Marittima, près de Livourne, et ceux du 19° gruppo à Alghero, en Sardaigne. Ils effectuèrent quelques missions au-dessus de la Corse entre le 16 et le 19 juin. Les 32 appareils rattachés au 7° gruppo (devenu autonomo le 11 juin) furent envoyés en Libye le 9 août. Déployés à Castel Benito, seuls treize de ces appareils étaient opérationnels le 11 août. Après l'installation des filtres à sable, les pilotes purent commencer leurs vols d'acclimatation. Les trois squadriglie du groupe furent séparés : la 76a fut transférée à Derna, la 86a à Benina et la 98a à Tobrouk T2. La première mission de guerre en Afrique fut fixée pour le 14 septembre, avec comme objectif le terrain de Sidi Barrani. Sur les trois appareils armés pour cette mission, le premier ne réussit même pas à décoller, le deuxième dut rentrer à la base et le dernier fut forcé de voler en ligne droite pour ne pas perdre d'altitude. Il put heureusement atterrir sans dommage à Sidi Rezegh

. Malgré tous les efforts consentis par les équipages pour améliorer les maigres performances de l'appareil, le vol sur Breda restait particulièrement ardu et incertain . Au 14 octobre, il n'y avait plus que 10 machines en état de vol . Ce même jour, trois bimoteurs de la 98a squadriglia effectuèrent la seconde mission de guerre du Breda sur ce front, contre des blindés anglais repérés entre Sidi Barrani et Bir Emba . Cette fois-ci, les machines arrivèrent dans leur secteur d'opération, mais les aviateurs ne purent localiser leurs cibles ! Le lendemain, deux autres Breda Ba . 88 furent pris pour cible et endommagés par la DCA italienne au-dessus de Sidi Barrani . Le 16 novembre, le 7° gruppo fut radié des effectifs de la 5a Squadra Aerea . A cette date, le groupe avait encore 28 Ba . 88 en charge, dont 12 en état de vol et 3 seulement opérationnels . Une fois que tout ce qui pouvait être récupéré a bord fut retiré, les avions furent postés autour des terrains d'aviation pour servir de cible aux appareils anglais . Malgré le triste sort réservé à de nombreux Breda en ASI et à Furbara, il en restait une bonne quantité en métropole. L'état major de la Regia Aeronautica décida alors de les transformer en bombardiers en piqué. Les modifications apportées furent nombreuses, on retiendra seulement la substitution des moteurs Piaggio par des Fiat A.74, la suppression du poste du mitrailleur arrière, remplacé par une soute à bombes et le montage de frein de piqué de type Junkers. Les 4 premiers exemplaires du Breda Ba.88 A74 furent livrés au 1° Nucleo Addestramento Tuffatori (unité d'entraînement sur bombardiers en piqué) de Lonate Pozzolo en mars 1942. Le 27 mars, deux d'entre eux furent passés au 101° gruppo tuffatori basé sur le même terrain. Mais les essais furent peu concluants, et lorsque que le groupe reçut ses Fiat CR42 AS, les deux Breda furent restitués au 1° Nucleo Addestramento Tuffatori. Entre le printemps et l'été 1942, un exemplaire de Breda Ba.88 A74 modifié par les firmes Agusta de Cascina Costa et Magni fut testé à Guidonia. Le fuselage de l'appareil avait été rallongé de 80 cm et l'envergure augmentée de 2,30 mètre grâce à des extrémités plus longues en bois. Le nouvel appareil, désigné Breda Ba 88M (pour modifié), fut commandé en deux séries de 40 exemplaires, tous issus d'anciens Breda Ba 88 à modifier. Au 31 mars 1943, Agusta en avait transformé 13. Courant mars 1943, le général Eraldo Ilari communiqua à la direction générale des constructions la décision de n'employer le Breda Ba.88 M que pour l'entraînement des pilotes à la spécialité du bombardement en piqué. Il fallait donc apporter de nouvelles modifications, qui ne virent le jour que sur le second lot. Le 31 juillet 1943, 12 de ces appareils étaient en attente de livraison chez Agusta. Tous ces appareils intégrèrent le 1° Nucleo Addestramento Tuffatori, sauf deux qui furent pris en charge par le 103° gruppo tuffatori à Lonate Pozzolo. Après l'armistice du 8 septembre 1943, les Breda Ba.88 M furent capturés par les Allemands puis ferrailés. Un seul, le MM.4605, fut utilisé par l'unité expérimentale de l'ANR, avec des insignes allemands .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/italie.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/ba_88.htm

