

I CINQUE "DRAGONI" DELLA BREDA



Franco Bugada
foto collezione Giorgio Apostolo

Il Breda 44 I-EURO nella prima versione con i motori completamente sopra l'ala

Furono cinque (o sei) i "simil" Dragon costruiti in Italia, ispirati ai De Havilland DH 84. Alcune differenze fanno pensare a una licenza di costruzione rilasciata dalla De Havilland alla Società Ernesto Breda, con la possibilità di personalizzare il disegno all'italiana

Il progetto di questo biplano bimotore fu attribuito all'ing. Giuseppe Panzeri. Pur conservando la cabina a sei posti, abitacolo pilota e copilota/navigatore, il Breda 44 aveva la doppia ala di apertura ridotta (di 1,10 m) e un sistema di montanti e controventi alari semplificato rispetto al velivolo inglese. Dove il progettista italiano aveva poi proprio fatto da sé era il disegno della deriva verticale, molto simile ad altri velivoli Breda. Le gondole motori erano totalmente sovrapposte all'ala bassa e il carrello principale non era carenato. Questo l'aspetto esteriore del primo Breda 44 marcato "I-ARIA". Anche il secondo prototipo "I-EURO" aveva le gondole sempre in posizione rialzata rispetto all'ala bassa, completamente diverse dal velivo-

lo inglese. I motori originariamente montati furono i Colombo S.63 da 155 hp. Pare che l'I-ARIA abbia avuto il battesimo del volo nel 1934 con questa configurazione all'aeroporto di Bresso (Milano) ove aveva sede la Breda. Alcune fonti, però, riportano la presenza di un Breda 44 nel 1933 in America durante la guerra Paraguay-Bolivia (detta anche "Guerra del Chaco Boreal", 1932-35), quindi un anno prima! Un'ipotesi è che non si trattasse del Breda 44, ma del De Havilland DH 84, che risulta prodotto dal '33 (primo volo nel '32) e che assomiglia molto al Breda 44 (e viceversa) con l'ala non rastremata, la fusoliera molto finestrata e il parabrezza allineato al muso. Inoltre le gondole motrici del velivolo della Guerra del Chaco sono simili a quelle



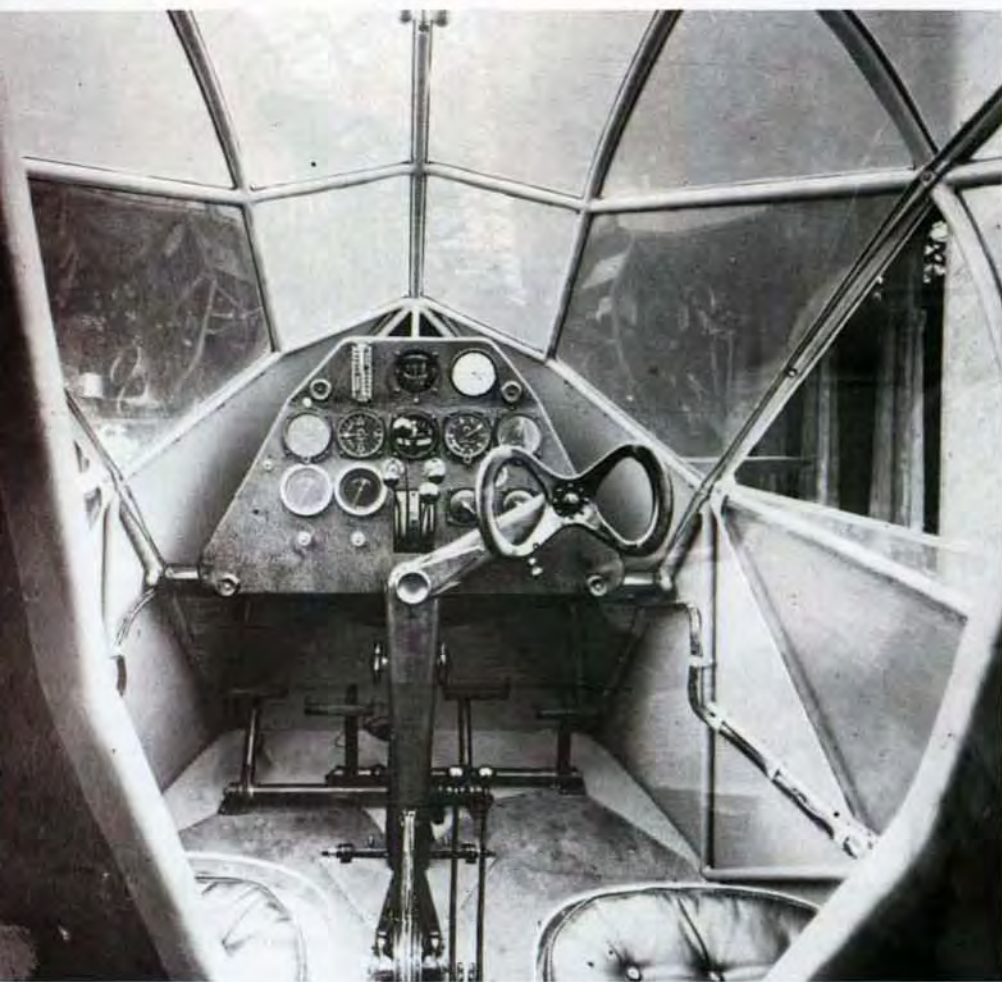
I-EURO dopo la modifica: motori De Havilland Gipsy Queen da 185 hp in posizione ribassata sull'ala



L'installazione del Gipsy Queen a cilindri invertiti migliorava notevolmente l'aerodinamica

del DH 84 e cioè basse sull'ala, con i cilindri invertiti. Questo "Drago" paraguayano, in una foto in cui porta il nome di battesimo "Asuncion" nonché la marca "T 1" (Trasporto 1, come ci ha detto "Aerofan"), ha le gondole motori e le carenature del carrello del Breda 44 (e cioè "i pantaloni corti"). E noi riteniamo che sia proprio lui. Pertanto c'è qualcosa che non va nelle date di cui sopra. Inoltre, se fosse così, sarebbe il sesto apparecchio costruito. Infatti, mentre molte fonti parlano di cinque velivoli costruiti, anni fa la rivista spagnola "Flaps" parlava di sei. Forse la sua presenza in Paraguay non era del 1933, ma successiva. Sappiamo che il "T1" venne usato come aereo ambulanza fino al '45 per passare poi alle "Lineas Aereas de Transporte Nacional"

sino al '47. Rimane il giallo del suo n/c, forse è il fantomatico n/c 4302. Il Breda 44 marcato "I-EURO" (n/c 4304) subì delle modifiche probabilmente richieste dalla Società Aerea Mediterranea, a cui era destinato, e cioè un ribassamento degli assi motori con l'adozione di carenature meno voluminose, ma il miglioramento aerodinamico non fu sufficiente ad aumentare la velocità di crociera. I motori Colombo da 155 hp originali furono allora sostituiti coi De Havilland Gipsy Queen 6 da 185 hp, e il carrello venne carenato con dei "pantaloni" più simili a quelli del DH 89 che a quelli del DH 84. Gli esemplari in costruzione nello stabilimento Breda vennero modificati anch'essi e così anche I-ARIA, che entrò nella flotta dell'Ala Littoria (n/c 4301) nel '36.



La cabina a posti affiancati con la barra centrale e il volantino ribaltabile

ABBATTUTI DAL FUOCO AMICO!

Il Comando Aeronautico della Libia, di stanza a Tripoli, ricevette nella primavera del '35 un Breda 44 (n/c 4303 "I-AERE") che fu messo a disposizione di Italo Balbo, in qualità di Governatore. Fu questo velivolo, pilotato da Stefano Cagna e Ottavio Frailich, a compiere una crociera di più di 60 ore su Libia, Kenya, Eritrea ed Egitto. Fu poi assegnato all'Ala Littoria in cui era confluita la S.A.M. Il n/c 4305 venne marcato "I-AURA" e il 4306 "I-ORIO". L'Ala Littoria li utilizzò assieme all'"I-EURO", "I-AERE" e "I-ARIA" per i collegamenti interni delle principali città del Regno d'Albania, il cui trono era stato assunto da Vittorio Emanuele III che lo mantenne, almeno ufficialmente, separato dal Regno d'Italia. Era l'epoca dell'Impero, tanto ricercato e preteso, quanto fatto di terre allora povere e non troppo difficili da conquistare. Durante l'occupazione militare dell'Albania anche le nostre truppe usufruirono dei Breda 44 dell'Ala Littoria; la natura montagnosa del terreno e gli aeroporti dotati di piste a volte di scarsa qualità non dettero mai problemi. I cinque "Dragoni" della Breda vennero tutti militarizzati nel 1940 e ricevettero le matri-

I-ORIO attrezzato con portello laterale per una barella. Si notano il serbatoio del carburante sulla gondola motore e lo scarico prolungato oltre il bordo di uscita



CARATTERISTICHE TECNICHE

Breda 44

Apertura alare	m 13,32
Lunghezza	m 10,35
Altezza	m 3,25
Superficie alare	mq 40,07
Peso a vuoto	kg 1550
Peso a pieno carico	kg 2315
Velocità massima	220 km/h
Velocità di crociera	200 km/h
Tangenza massima	4600 m
Autonomia	600 km




cole militari, i motori De Havilland vennero sostituiti dai Walter Major Six da 190 hp con eliche bipala. La manutenzione veniva eseguita in Puglia e il Comando Aeronautico d'Albania inquadrò nella 611a Squadriglia i cinque apparecchi che effettuarono centinaia di voli da Tirana verso le altre località durante il periodo bellico. L'I-AERE, marcato poi I-ORSA, venne distrutto nel '41; peggior sorte per I-AURA e I-EURO che furono scambiati per velivoli nemici da un nostro caccia che li mitragliò e danneggiò irrimediabilmente: riuscirono ad atterrare, ma si incendiarono e andarono perduti.

COSTRUZIONE DEL BREDA 44

Le semiali erano in legno con struttura a due longheroni a cassone e irrigidimenti, montanti e controventi in acciaio. La ricopertura era in tela verniciata, salvo il bordo d'entrata in compensato. Gli alettoni si trovavano solo sull'ala inferiore. La fusoliera era in traliccio di tubi d'acciaio saldati ricoperto di tela verniciata, salvo alcune zone in cui erano montati pannelli di lega leggera amovibili. Anche le carenature del carrello e dei motori erano in lamiera. L'impennaggio orizzontale aveva stabilizzatore a calettamento variabile

La cabina disponeva di sei poltroncine sfalsate, dotate di braccioli e cinture

in volo, con struttura in tubi d'acciaio saldati e rivestimento in tela verniciata. Il muso era dotato di pannelli asportabili per la manutenzione e l'accesso agli strumenti. I serbatoi erano nelle gondole motore e nelle semiali. I posti di pilotaggio erano due con doppia pedaliera, e una sola barra a volantino ribaltabile. 

**Il Breda 44 I-ARIA
utilizzato per movimentare piccoli
gruppi di militari sul territorio albanese**

