

Giuseppe Brincat

I nomi degli aerei da combattimento della Royal Air Force e della Fleet Air Arm



L'idea di elevarsi da terra per osservare o recar danno al nemico sarà venuta a molti generali durante i conflitti armati fin dai secoli più remoti, ma la possibilità di avvalersi di aeromobili a scopo militare fu realizzata soltanto con l'invenzione dei palloni aerostatici. I primi ad utilizzarli furono i francesi, nel 1794 a Fleurus, quando il pallone di ricognizione *L'Entreprenant* sorvolò il campo di battaglia per osservare i movimenti delle truppe austriache. Nell'Ottocento furono apportati alcuni miglioramenti ma i dirigibili rimasero ingombranti e preda facile dell'artiglieria. Lo sviluppo tecnico dell'aviazione risultò molto lento e bisognava aspettare i primi anni del Novecento per vedere decollare e atterrare sano e salvo un aeroplano vero e proprio. Il primo volo di un congegno più pesante dell'aria, dotato di ali e di un motore con propulsione a elica e capace di essere controllato, si attribuisce ai fratelli Wilbur e Orville Wright che nel 1903, dopo alcuni esperimenti con alianti, riuscirono a staccarsi da terra e coprire 300 metri in 59 secondi. Da quel momento il progresso fu rapidissimo, tanto che in un decennio i biplani si moltiplicarono in vari paesi.

Il primato del volo militare spetta all'Italia. Il Corpo Aeronautico Militare, formato nel 1911 per la campagna di colonizzazione della Libia, eseguì il primo volo di ricognizione il 23 ottobre di quell'anno e il primo bombardamento soltanto pochi giorni dopo, il 1 novembre, sulle postazioni ottomane. La prima bomba fu lanciata dal pilota Giulio Gavotti sull'oasi di Ain Zara in Libia da un monoplano costruito in Germania che aveva il nome di *Taube*, che vuol dire 'colomba', un uccello che ironicamente spesso simboleggia la pace. Fautore di questa iniziativa fu Giulio Douhet (1869–1930), riconosciuto in ambito internazionale come profeta e teorico dell'impiego militare dell'aviazione. Esordì nel 1910 con una serie di articoli giornalistici che aprirono il dibattito sullo sviluppo degli aerei militari e concluse il suo impegno teorico con *Il dominio dell'aria*, opera uscita nel 1921 e in seconda edizione nel 1927, che fu tradotta in molte lingue ed è ammirata ancora oggi come il maggior trattato sull'aviazione militare (le enciclopedie anglofone la definiscono "hugely influential").

* *Lo Spitfire, il caccia più agile e veloce della RAF dal 1938 al 1948. L'esemplare nella foto è stato recuperato e restaurato al Malta Aviation Museum, appropriatamente situato nel vecchio aerodromo di ta' Qali.*

Il Generale Douhet ordinò i biplani da bombardamento Caproni, grossi trimotori, nel 1913 e propose, senza successo, la costruzione di aerei da combattimento leggeri per contrastare i bombardieri nemici. Incompreso, fu condannato da Cadorna a un anno di prigione dove scrisse il suo capolavoro e ne uscì soltanto dopo la battaglia di Caporetto. Però le idee di Douhet furono adottate e realizzate in pieno dalle forze armate degli Stati Uniti e della Gran Bretagna.

Nella Grande Guerra del 1915–1918 l'uso degli aerei rimase tutto sommato limitato. I primi aerei delle forze armate, quasi tutti biplani, si adoperavano inizialmente soprattutto per la ricognizione. Basti citare il nome di uno dei primi, il Bristol *Scout* del 1914. Il nome significa 'esploratore; un soldato che viene inviato per raccogliere informazioni sul nemico'. Persino il più celebre aviatore della prima guerra mondiale, il "Barone Rosso" Manfred von Richthofen (1892–1918), iniziò la carriera nel 1915 su un aereo da ricognizione, poi passò all'Albatros D. V e infine rese famosissimo il Fokker Dr. I, quel singolare triplano rosso. Con questi velivoli abbatté non meno di 80 aerei nemici. Grande notorietà ottenne anche Gabriele D'Annunzio nel 1918 quando volò sopra Vienna lanciando, non bombe, bensì manifesti propagandistici da un biplano biposto Ansaldo S.V.A., oggi conservato al Vittoriale. Nella prima guerra mondiale l'Italia costruì 12.000 aerei da guerra, alcuni fortunati, come i nove modelli di bombardieri pesanti della Caproni (che furono adottati dalle forze armate dell'Italia, della Francia, del Regno Unito e degli Stati Uniti), i Macchi M.3 e M.5, altri meno riusciti, come il S.I.A. 7, e anche alcuni idrovolanti per la Regia Marina. Si noti che la Royal Air Force fu stabilita nel 1918, praticamente alla conclusione delle ostilità.

La seconda guerra mondiale, scoppiata nel 1939, prese la Gran Bretagna alla sprovvista. Neville Chamberlain fu eletto primo ministro il 28 maggio 1937 e si trovò gettato nel clima rovente alimentato dalle pretese sproporzionate della Germania nazista. Adottò la politica della pacificazione, da un lato perché riconosceva alcuni diritti della Germania secondo il Trattato di Versailles, e credeva che facendo concessioni ragionevoli alla Germania si potesse evitare il tragico scontro. Dall'altro lato era ben conscio del fatto che la Gran Bretagna non era pronta a sostenere il peso di un tale scontro frontale, ed era anche convinto che le trattative potessero permettergli di guadagnare il tempo necessario per armare il paese. Le difese aeree erano particolarmente deboli perché la maggior parte degli aerei erano antiquati; i biplani erano lenti e i loro armamenti erano ormai superati.

Quando nel marzo del 1939 Hitler invase la Cecoslovacchia, Chamberlain sentì il dovere di offrire delle garanzie alla Polonia, e quando in settembre le truppe tedesche la invasero egli non poté fare altro che dichiarare la guerra. Il popolo britannico si sentì tradito dal suo primo ministro e il parlamento si accorse che non sarebbe stato in grado di condurre la nazione durante una guerra vera, lunga e dura. La mancanza di appoggio lo costrinse a dimettersi e il 10 maggio fu sostituito da Winston Churchill. Churchill era di tutt'altra tempra e dedicò tutti gli sforzi della nazione a costruire

disperatamente la macchina da guerra che era diventata indispensabile. Fortunatamente, per noi maltesi, la Regia Aeronautica era la forza aerea più piccola delle nazioni coinvolte nel conflitto, con appena 3.296 aerei, di cui soltanto duemila erano in grado di combattere, e solo 166 erano caccia tecnicamente avanzati.

Per questo motivo in questa relazione vi parlerò di molti aerei che avevano conosciuto anche la prima guerra mondiale, e capirete perché ho scelto come sede dei nostri lavori proprio il Museo Marittimo sul lungomare della città di Vittoriosa (nome guadagnato dopo il famoso assedio ottomano del 1565), ma che era nota prima, e ancora oggi familiarmente, come *Il-Birgu*, cioè “il borgo”. A quei tempi questo edificio ospitava la forneria della Marina britannica che serviva di pane e gallette tutta la flotta del Mediterraneo, e come avete visto si trova a due passi dal Castel Sant’Angelo, che gli inglesi avevano ribattezzato significativamente *H.M.S. Saint Angelo*, di cui la sigla H.M.S. significa *Her Majesty’s Ship*, appunto perché il forte era considerato l’ammiraglia della flotta britannica. Sant’Angelo era il centro nevralgico della Royal Navy per le operazioni di tutto il Mediterraneo, nel Porto Grande erano ancorate centinaia di navi britanniche di tutti i tipi, e di conseguenza la Cottonera, insieme con l’altra sponda di Valletta e Floriana, è stata la zona più bombardata di Malta, che di per sé vanta di essere stata bersagliata più di Londra. Alla dichiarazione della guerra le difese aeree di Malta erano praticamente nulle, il che non ci sorprende poiché la stessa Inghilterra non era protetta adeguatamente. Figuriamoci. Il 5 agosto del 1940 iniziò la Battle of Britain che ispirò Churchill a pronunciare il famoso bisticcio dei tre superlativi: “Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few” (“Nel campo dei conflitti umani non c’è stato mai un debito così grande da parte di tanti verso così pochi”). Si riferiva proprio ai piloti della RAF. Però il vero motivo per cui Malta non era stata munita di difese aeree fu ben più grave: lo stato maggiore riteneva Malta troppo piccola e troppo vicina alla Sicilia, e dunque indefendibile, e stava prendendo



I danni disastrosi dei bombardamenti nella via principale della città capitale, Valletta. La regina Vittoria, illesa, guarda stupita i danni alla vecchia tesoreria e a un angolo del Palazzo dei Gran Maestri. Dietro la regina sta la Biblioteca Nazionale, fortunatamente risparmiata, come la maggior parte del Palazzo e la Concattedrale di San Giovanni.

in seria considerazione l'opportunità di cederla, in cambio di qualche altro territorio, a Mussolini, il quale la riteneva terra irredenta per realizzare il suo sogno del Mare Nostrum. Il 28 maggio del 1940 il Consiglio di Gabinetto della Guerra si riunì a Londra per dibattere la cessione di Malta: votarono a favore Chamberlain e Lord Halifax, votarono contro Churchill, Clement Attlee e Arthur Greenwood. Gli ultimi tre si erano accorti che Malta era l'unico posto dove potevano rifornirsi di carburante gli aerei in volo dall'Inghilterra verso l'Egitto (Cull & Galea 2008: 19).

La guerra arrivò a Malta appena Mussolini pronunciò la dichiarazione bellica il 10 giugno 1940. L'isola era talmente impreparata che nel porto erano ancorate soltanto tre navi, il monitor *Terror* e due cannoniere, *Ladybird* e *Aphis*. Il giorno dopo la Regia Aeronautica effettuò il suo primo bombardamento aereo proprio a Malta. Alle 05.30 vennero 10 bombardieri da Catania, seguiti da 79 altri in varie ondate durante la giornata, partiti da Comiso e Gela. Nella prima settimana morirono 37 civili e rimasero feriti 112.

Dopo questo lungo ma indispensabile preambolo torniamo agli aerei. Lo squilibrio della situazione è dimostrato chiaramente dalle cifre: mentre a Comiso, Catania, Gela, Sciacca e Castelvetro si erano concentrati 140 bombardieri Savoia Marchetti 79 *Sparviero* (trimotori), 40 Fiat CR 42 *Falco* (caccia biplani) e 26 nuovissimi MC 200 *Saetta* (monoplani veloci), più 50 idrovolanti di ricognizione CANT Z 501 e Z 506B con base a Marsala, Siracusa e Augusta, a Malta si trovavano soltanto sei vecchi biplani Gloster *Gladiator*, imballati in casse. Appartenevano alla Royal Navy e fu necessario presentare una richiesta ufficiale per passarli alla RAF. Il 19 aprile furono frettolosamente assemblati quattro esemplari ma non c'erano piloti. Si fecero avanti dei volontari che avevano esperienza con i Fairey *Swordfish*. Rimasero l'unica difesa aerea contro i bombardieri italiani fino al 20 giugno quando atterrarono dodici *Swordfish* che, benché biplani pure loro, erano più moderni. Due giorni dopo arrivarono i rinforzi: sei *Hurricane* veloci e due bombardieri *Blenheim*, ma dall'Inghilterra erano partiti 24 aerei, 12 caccia e 12 bombardieri (CULL & GALEA 2008: 21–22).

Per una settimana i tre *Gladiator* (uno era stato distrutto) affrontarono, con poco successo, le ondate giornaliere dei bombardieri italiani da soli, ma tennero alto il morale dei militari e degli abitanti assediati. Per questo motivo furono battezzati *Faith*, *Hope* e *Charity*, per ricordare le virtù teologali, in un periodo in cui l'unica speranza dei Maltesi era proprio la preghiera. Questi nomi non furono mai scritti sui tre velivoli e sembra che fosse un nome collettivo, per tutti e tre insieme, ma nella cerimonia tenuta il 3 settembre 1943 nella Piazza San Giorgio davanti al Palazzo del Governatore (già del Gran Maestro), il Vice Maresciallo della R.A.F. Sir Keith Park consegnò il *Gladiator* superstite al popolo di Malta e nel discorso fece riferimento ai tre *Gladiators* che erano chiamati da tutti *Fede*, *Speranza* e *Carità*, rendendo immortale la leggenda: "In May 1940 Malta possessed no fighter defences and the AOC obtained from C-I-C Mediterranean four Gladiators belonging to the Fleet Air Arm which were lying in store

at Kalafrana. As there were no fighter pilots in Malta, six RAF pilots volunteered to form a small fighter flight, which was formed at Hal Far on 4 June 1940 [...]. Three of the Gladiators were christened Faith, Hope and Charity. For 18 days following the Italian declaration of war, three Gladiators were airborne daily and intercepted a total of 144 Italian bombers and fighter escort. During that period, the Gladiators destroyed or badly damaged five enemy aircraft without loss to themselves and succeeded in turning away many formations of bombers.” (CULL & GALEA 2008: 89).



I leggendari Gloster Gladiator che erano i quattro aerei da combattimento dell'isola quando Mussolini pronunciò la dichiarazione di guerra il 10 giugno 1939. Uno fu abbattuto e gli altri tre, chiamati popolarmente Faith, Hope e Charity, affrontarono da soli le varie ondate di Savoia Marchetti 79 Sparviero per una settimana intera.

Abbiamo visto così come un aereo può avere il nome di marca, il nome del modello (spesso soltanto una sigla) e talvolta anche un nome popolare (Gloster, *Gladiator*, “Faith”). Passiamo adesso a esaminare i marchionimi degli aerei da combattimento per tentare una specie di tassonomia caratteristica. Finora abbiamo incontrato i nomi *Gladiator*, *Swordfish*, e *Hurricane* di aerei britannici e i nomi *Saetta*, *Sparviero* e *Falco* degli aerei italiani. Non è casuale il riferimento a un guerriero (il gladiatore), a due volatili (lo sparviero e il falco), a un grosso pesce “armato” (il pescespada), e a due fenomeni atmosferici con connotazioni di velocità e che incutono paura (l'uragano e la saetta). Per ora parlerò soltanto degli aerei britannici, non solo perché i modelli erano più numerosi, ma anche perché portavano la più grande varietà di nomi.

Uccelli

Fin dalle origini, nei primi decenni del Novecento, fu naturale ricorrere ai nomi degli uccelli per sottolineare la capacità di volare dei primi aeromobili. Inizialmente si davano nomi di uccelli innocui come il beccaccino (Sopwith *Snipe* 1917–1926), il cuculo (Sopwith *Cuckoo* 1918), il succiacapre o caprimulgo (Gloster *Nightjar* 1921, un piccolo uccello che vola in mezzo alle greggi a caccia di insetti parassiti), lo svasso (Gloster *Grebe*, 1923–1931), il colibrì (De Havilland *Hummingbird*, 1923, un leggero aereo da

addestramento), il frusone (Gloster *Hawfinch*, 1927), l' upupa (Hawker *Hoopoe*, 1928–1932), ma con l'aumento delle operazioni offensive si pensò sempre più a uccelli aggressivi, come il gallo da combattimento (Gloster *Gamecock*, 1925). Per gli aerei militari i nomi favoriti divennero ovviamente i predatori: lo sparviero (Gloster *Sparrowhawk*, 1921–1928), il Miles *Falcon* (1934, falcone), Miles *Hawk* (1933, falco), Fairey *Flycatcher* (1922, acchiappamosche).

Come era da aspettarsi, la Fleet Air Arm, cioè il ramo aviazione della Royal Navy, preferiva i nomi degli uccelli marini: il Blackburn *Skua* (1938–1945), il Percival *Petrel* (1938, la procellaria, nota per la sua capacità di affrontare le tempeste), il Percival *Gull* (1932–1938, ipocoristico di *Seagull*, gabbiano), il Supermarine *Seagull* (1922, con il nome pieno del gabbiano), il De Havilland *Albatross* (prod. 1938–1943, l'albatro, uccello dalle ali lunghe e becco grosso e uncinato), il De Havilland *Flamingo* (1939–1950, il fenicottero), il Fairey *Fulmar* (1940–1945, un pesante uccello marino delle regioni polari). Fra questi uccelli marini il più indicato a rappresentare un aereo da combattimento è senza dubbio lo *Skua*, cioè lo stercorario che è diffuso sulle isole antartiche e nelle regioni artiche. È un volatore forte e acrobatico, capace di lunghe migrazioni, simile al gabbiano ma più aggressivo perché con i suoi robusti artigli è capace di afferrare prede tre volte superiori al proprio peso. Certe volte il nome di un uccello marino veniva dato alla versione di un aereo della R.A.F. che veniva adottato dalla Fleet Air Arm e adattato per le operazioni dalle portaerei. Le modifiche potevano essere minime, ma si riteneva opportuno cambiarne il nome. È quel che avvenne al *Hawker Hart*, 'cervo', che nel 1932 divenne il *Hawker Osprey*, ricordando l'ossifraga, grosso uccello dei mari antartici dal forte becco uncinato che si nutre anche di altri uccelli marini. Rimase in servizio fino al 1944.

Animali

Tra gli aerei militari erano frequenti anche i nomi di animali a quattro zampe. La Sopwith, per esempio, amava dare nomi di animali, oltre che di uccelli, e con i suoi *Camel*, *Snipe*, *Sparrow*, *Cuckoo*, *Salamander*, *Dolphin*, *Pup*, ecc. si guadagnò la reputazione di aver creato "a flying zoo", uno zoo dell'aria. Più tardi si sceglievano nomi di animali da caccia o da difesa che avessero caratteristiche idonee al combattimento o alla velocità. Ecco, per esempio, tre cani e una volpe: Blackburn *Beagle* (1928–1933), Hawker *Harrier* (1927, un rapace dalle ali lunghe e corpo snello; ma può trattarsi anche di un cane da caccia alle lepri), Bristol *Bulldog* (1927), Fairey *Fox* (1925), e tre tipi di cervo, Hawker *Hart* (1928), Hawker *Hind* (1935), Fairey *Fawn* (1923). I cani in questione sono cani da caccia: il *beagle* è un bracchetto, specializzato nella caccia ai conigli, il *harrier* è un piccolo segugio usato pure nella caccia alla lepre, mentre il *bulldog* è un cane da guardia e da difesa. La parola *fox* denota la volpe, un predatore di altri animali noto per la sua scaltrezza, mentre i cervi sono caratterizzati dalla velocità:

hart cervo maschio, *hind* cerva, *fawn* cerbiatto o daino. Il Westland *Wapiti* (1927–1940) prende il nome da un grosso cervo del Nord America, detto anche *elk* e in italiano comunemente “cervo canadese”, che ha lunghe corna ramificate con le quali il maschio lotta con i rivali. Un nome africano, *Vildebeest* (lo gnu), fu dato dalla Vickers a un bombardiere leggero e torpediniere (1933–1942), il quale in inglese era più conosciuto come *Wildebeest*, con la doppia v (*w*), perché questa forma è più trasparente del nome ufficiale poiché si pronuncia come *wild beast*, ‘animale selvatico’, ‘animale feroce’. La Vickers aveva preferito la grafia con la v iniziale per la consuetudine dell’allitterazione, come vedremo più avanti. È pure interessante il caso del Hawker *Hartebeest*, un biplano biposto derivato del Hawker *Hart*, costruito appositamente in Sud Africa per la South African Air Force, e proprio per questo motivo ribattezzato *Hartebeest*, per il grosso antilope africano che fu chiamato dai Boeri “hert”+“beest”, composto di due parole neerlandesi, perché a loro sembrava un “hert”, un cervo maschio. Anche questo abbinamento, benché inusitato nella lingua inglese, era trasparente poiché i due elementi del composto sono abbastanza simili in inglese, *hart* e *beast*. Non si trattava di un cervo, però, ma dell’alcelafò africano, un animale dei bovìdi, snello e con corna molto lunghe, il cui corpo dà l’idea della velocità e della maneggevolezza, mentre le corna rappresentano l’attitudine al combattimento.

Non sorprende osservare che alcuni aerei della Fleet Air Arm portavano nomi di animali marini, come la lontra marina e il tricheco: il Supermarine *Sea Otter* (1942–1945) e il Supermarine *Walrus* (1936–1944) avevano nomi ideali per due anfibi. Secondo la prassi menzionata sopra, la Royal Navy ribattezzò *Seal* (1921, foca) il biplano Fairey *Gordon* (1931), che era dotato di galleggianti (detti anche scarponi) oppure degli appositi ganci per decollare da e atterrare sulle portaerei.

Insetti

Piuttosto comuni erano anche i nomi degli insetti, specie per gli aerei leggeri: il De Havilland *Dragonfly* (1936, libellula; un biplano da trasporto per 4 persone, usato come taxi dell’aria), il Fairey *Firefly* (in produzione dal 1941 al 1955, lucciola), il Hawker *Hornet* (1930, calabrone). La fabbrica De Havilland riscontrò un grande successo con il suo *Moth* (falena), tanto che negli anni venti e trenta generò tutta una serie di piccoli aerei utilitari derivati dal *Moth*: il *Hawk Moth*, lo *Swallow Moth*, il *Fox Moth*, il *Leopard Moth*, il *Tiger Moth*, il *Gipsy Moth*, il *Hornet Moth*, il *Puss Moth*, il *Giant Moth*, il *Moth Minor* e il *Moth Major*. Come si vede alcuni ricordano varietà esistenti diverse di falena (*Gipsy*, *Tiger*, *Hawk*), mentre altri ebbero l’aggiunta di un nome di altri insetti, uccelli o animali, appunto il calabrone, la rondine, la volpe, la tigre e il leopardo, oppure aggettivi indicanti le misure dell’aereo, mentre a uno si affibbiò il nome più domestico del gattino “puss”. È da notare però che al nome *Dragon Moth*, che fu dato a un aereo da passeggeri leggero, fu tolto l’elemento *Moth* perché si decise di riservarlo

esclusivamente agli aerei leggeri, monoposto o biposto da diporto o da addestramento. Tuttavia questi *Moths* furono adoperati anche dalle forze armate per scopi, ovviamente, non bellici. Il *Tiger Moth*, infatti, fu il velivolo su cui impararono a volare tutti i piloti della R.A.F.

L'aereo più famoso della serie degli insetti si rivelò il *Mosquito* il quale, malgrado il nome della zanzara, che è piccolissima, era un grosso caccia-bombardiere. Tra il 1940 e il 1950 ne furono costruiti oltre 7.000 esemplari. Con questo nome la De Havilland conservò la fortunata predilezione per i nomi di insetti, ma la scelta del nome, più che essere ispirata alla piccola statura dell'insetto, voleva ricordare la sua velocità, la sua aggressività e la sua



Il caccia-bombardiere De Havilland Mosquito, 'zanzara'.

persistenza nel dare noia (può darsi, inoltre, che i motori avessero quel particolare ronzio). Sembra però che il nome del *Dragonfly* non volesse ricordare propriamente la libellula perché si trattava di una variante più leggera del *Dragon* del 1932, che trasportava sei passeggeri, e che nella sua versione più veloce fu chiamato *Dragon Rapide*. Allora l'aereo più piccolo fu battezzato *Dragonfly*, per mantenere il nesso con il modello precedente e sottolineare la sua leggerezza. Il nome della libellula fu poi dato, in modo più appropriato, a un elicottero. Nel 1948 la Westland si accordò con una società statunitense per costruire il modello Sikorsky S-51 che ribattezzò appunto *Dragonfly*, il quale riscosse una grande fortuna, rimanendo in produzione fino al 1954 e in operazione fino al 1995. Un altro nome azzeccato per un elicottero è quello del Sikorsky *Hoverfly* (1942–1944), una mosca gialla e nera capace di volo a punto fisso per nutrirsi del nettare dei fiori. Fu il primo elicottero a entrare in servizio presso l'aviazione statunitense e anche presso la R.A.F.

Pesci

Ovviamente la Fleet Air Arm della Royal Navy non poteva evitare i nomi dei pesci: il Blackburn *Shark* (1934), il Fairey *Barracuda* (1942), il Fairey *Swordfish* (1936) e il Fairey *Spearfish* (1945) ricordano rispettivamente il pescecane, il barracuda, il pescespada e il *Tetrapturus*, un pesce dei mari tropicali della famiglia dei marlin dalla pinna dorsale molto alta, di cui una specie mediterranea, *Tetrapturus belone* è chiamata in Italia l'aguglia imperiale. Tutti questi sono pesci grossi ma rapidi e aggressivi, la cui forma aerodinamica rassomigliava da vicino a quella della fusoliera degli aerei. Si può aggiungere qui che quando si diffuse la moda di dipingere gli aerei nella seconda guerra mondiale, la bocca aperta dello squalo con i suoi denti appuntiti fu disegnata spesso sul muso di alcuni caccia.

Tra gli aerei dell'aviazione navale si osservano però alcuni nomi che non si riferiscono ad animali marini, e nemmeno a oggetti o fenomeni marinari esistenti, bensì subiscono l'aggiunta del prefisso *Sea-* per indicare semplicemente la versione di un aereo preesistente che è stato adattato al decollo da e all'atterraggio sulle portaerei della Royal Navy: così abbiamo il Fairey *Seafox*, il Gloster *Sea*



Il Fairey Swordfish, 'pescespada'.

Gladiator, il Hawker *Sea Hurricane*, il Supermarine *Seafire*, equivalente del celeberrimo *Spitfire*, e il Supermarine *Seafang*, che era una versione del Supermarine *Spiteful*. e il De Havilland *Sea Vampire* nel 1945.

NOMI PURAMENTE BELLICI

Alcuni aerei prendono il nome da armi e altri oggetti bellici: l'Armstrong Whitworth *Scimitar* (1935, scimitarra) e il Gloster *Gauntlet* (1935–1943) che ricorda il guanto del guerriero medievale che quando gettava il guanto faceva un gesto che sfidava il rivale al duello. Invece portano nomi di combattenti il Gloster *Gladiator* (1934, gladiatore), il Supermarine *Attacker* (1946, attaccante, aggressore), il Bristol *Brigand* (1946, brigante), mentre è più generico il nome del Fairey *Battle* (1937, battaglia). Nel periodo postbellico la Gloster produsse il *Javelin* (1951–1968), un bimotore a reattore con l'ala a delta, che col nome del giavellotto voleva indicare la velocità nell'aria e l'aggressività dell'arma.

Virtù, vizi e atteggiamenti

Nel 1931 il ministero della difesa britannico, Ministry of Defence, decise che agli aerei da combattimento, particolarmente ai caccia, si dovessero dare nomi "that reflected ferocity", cioè che esprimessero la ferocia. Si cominciò con il Hawker *Hornet*, il cui riferimento al calabrone non era ritenuto idoneo e pertanto fu ribattezzato *Fury* (1931–1939) per esprimere la furia aggressiva dei piloti britannici. Seguirono dunque i modelli seguenti per sottolineare la loro temerarietà: Hawker *Audax* (1931, audace), Hawker *Hardy* (1934, duro), Vickers *Valentia* (1934), Boulton Paul *Defiant* (1937, sfidante), Lockheed *Ventura* (1940), Supermarine *Spiteful* (1944, dispettoso).

Fenomeni atmosferici

In linea con le direttive del ministero della difesa britannico, furono adoperati anche nomi che esprimevano la forza travolgente dei fenomeni atmosferici violenti, e così

durante la seconda guerra mondiale presero il volo i seguenti aerei: Hawker *Hurricane* (1937, uragano), Hawker *Typhoon* (1941, tifone), Hawker *Tempest*, Gloster *Meteor* (1944, un jet, che voleva essere veloce come una meteora), Westland *Whirlwind* (1940, tromba d'aria). Invece il Westland *Welkin* (1944) fa riferimento alla volta del cielo.

Mitologia

Sono evidentemente mitologici i nomi dati al Hawker *Nimrod* (1931), un cacciatore biblico celebre per il suo valore guerresco, all'Armstrong Whitworth *Atlas* (1927–1935), al Hawker *Hector* (1936), l'eroe di Troia, e al Westland *Lysander* (1936–1946) che ricorda il generale dell'antica Sparta. Di tipo soprannaturale sono i nomi del Hawker *Demon* (1933) e del De Havilland *Vampire* (1945), mentre al



Hawker Hurricane, 'uragano'.

Supermarine *Spitfire* (sputafuoco; prodotto dal 1938 al 1948 in oltre 20.000 esemplari, rimase in servizio presso l'aviazione irlandese fino al 1961), fu dato come nome un termine che designa una persona nota per le sue sfuriate, ma che sembra anche ispirato al drago che sputa fuoco. Il Supermarine *Seafire* non era che la versione adattata per le portaerei, e un semplice adattamento risulta pure il suo nome, dove la parola *Sea* sostituisce il primo elemento del termine composto *Spit-* e conserva il secondo, *-fire*, per assicurare l'identificazione delle due varianti. È interessante anche il nome di un altro aereo dell'aviazione marittima britannica, ispirato alle leggende orientali: il Blackburn *Roc* (1939–1943), parola che deriva dall'arabo *rukhh*, ricorda l'uccello gigantesco da preda di cui si racconta nelle *Mille e una notti*, e che fu anche menzionato da Marco Polo nel *Milione*.

Nomi di persona

Le enciclopedie dell'aviazione da me consultate non spiegano la motivazione dei nomi dati al Vickers *Vincent* (1932), al Westland *Wallace* (1933), e al Fairey *Gordon* (1931), che possono essere sia nomi personali sia nomi di famiglia. Il bombardiere Vickers *Wellesley* (1937–1944), ricorda Arthur Wellesley (1769–1852), primo Duca di Wellington, irlandese, che ebbe una brillante carriera militare e combatté contro Napoleone a Waterloo. Poi fu anche statista. Simile è il caso dell'Armstrong Whitworth *Albemarle* (1940) che commemora George Moncke (1608–1670) il quale, col titolo di Duke of Albemarle, si distinse come soldato e ufficiale di marina, e divenne pure statista.

Il bombardiere Avro *Anson* (1936–1952) portava il nome dell'ammiraglio George Anson che servì la flotta britannica dal 1712 al 1762 e ne divenne First Lord of the

Admiralty dal 1751 alla morte nel 1762. Il nome del Hawker *Horsley* commemorava la casa del pioniere dell'aviazione Sir Thomas Sopwith, che abitava a Horsley Towers. Lo stesso procedimento si verificò quando la Bristol chiamò un suo bombardiere *Blenheim* per il palazzo nell'Oxfordshire che fu la residenza dei duchi di Marlborough e dove nacque il primo ministro Winston Churchill. Il North American *Mitchell*, costruito negli Stati Uniti, volle ricordare il Generale John "Billy" Mitchell (1879–1936), pioniere dell'aviazione militare statunitense, considerato addirittura il padre della U.S. Air Force. Combatté in Francia durante la prima guerra mondiale. Quando la R.A.F. ricevette 538 esemplari di questo aereo americano non cambiò il loro nome, probabilmente in segno di rispetto. Ne furono costruiti 10.000 esemplari e l'aereo rimase in servizio fino al 1979 in Indonesia.

Più curioso è lo sviluppo semantico del nome del biplano lanciatorpedini della Fleet Air Arm chiamato Blackburn *Baffin* (1932). William Baffin era il navigatore esploratore che nel 1615 partì alla ricerca del passaggio a nordovest e scoprì la baia canadese che oggi porta il suo nome, Baffin Bay, ed è ancora noto soprattutto per le sue accurate osservazioni idrografiche e astronomiche. La sua reputazione ha ispirato la coniazione della parola "boffin", termine informale che oggi significa "cervellone, scienziato e inventore che fa ricerche specialmente nell'ambito militare". L'autorevole *Oxford English Dictionary* spiega che il termine *boffin* è stato coniato durante la seconda guerra mondiale, dunque sembra proprio un caso raro di un aereo che, anziché prendere il nome dal lessico comune, ne ispira la coniazione.

Il Bristol *Beaufort* (1939) ricorda il nome da un famoso titolo nobiliare inglese, appunto dei duchi di Beaufort, creato dal re Carlo II nel 1682, ma non sembra che l'ispirazione fosse venuta da uno dei personaggi illustri di quella famiglia. Poteva essere stato scelto semplicemente perché si cercava un nome con B iniziale, e forse anche perché il secondo termine del composto, *-fort*, suggeriva la forza o una fortezza, però il nome era familiare tra gli aviatori perché il "Beaufort scale" misurava, e misura ancora, la velocità del vento tra 0 e 12. Il metodo portava il nome di Sir Francis Beaufort (1774–1857), l'ammiraglio che la inventò. Un derivato del *Beaufort* fu chiamato *Beaufighter* per dimostrare che era la versione caccia del caccia-bombardiere (in produzione 1940–1946).

Dopo la guerra entrò in servizio l'Avro *Shackleton* (1951–1990) un quadrimotore a elica, ricognitore marino, che voleva ricordare l'esploratore che attraversò l'Antartico nel 1914–1917.

Toponomi

Ai bombardieri pesanti furono dati generalmente nomi di città: Avro *Aldershot* (1922–1926, una cittadina a sud-ovest di Londra, considerata la sede dell'armata britannica ("the home of the British Army")), De Havilland *Derby* (1922–1924), Handley-Page

Hyderabad (1923–1933, una città in India), *Fairey Hendon* (1934–1939; Hendon era un piccolo aeroporto londinese dove si fecero molti dei primi esperimenti di volo, incluso il primo salto col paracadute; oggi vi è situato il museo della R.A.F.), *Handley Page Heyford* (1934–1941, l'ultimo bombardiere biplano della R.A.F.; Heyford era la base del Royal Flying Corps nel 1916, poi della R.A.F. e il bombardiere in questione vi fece il primo volo), *Handley Page Harrow* (1937–1939; Harrow è un borough londinese), *Avro Manchester* (1940), *Avro Lancaster* (1942), *Avro Lincoln* (1944), *Handley Page Halifax* (1940), *Short Stirling* (1940), *Vickers Warwick* (1939), *Vickers Wellington* (1938–1953), *Armstrong Whitworth Whitley* (1937–1945), un suburbio di Coventry dove era situata la fabbrica che lo costruì, *Bristol Buckingham* (1943), omaggio al palazzo residenza della monarchia. Il *Bristol Blenheim* (1937), che ricordava il palazzo dove nacque Winston Churchill, ebbe una variante dotata di quattro mitragliatrici nel muso che fu chiamata *Bisley* (1937), una scelta spiritosa perché indicava la località dove si tenevano importanti gare di tiro al bersaglio. Il *Bristol Bombay* (1939) era sì un omaggio alla città capitale indiana (oggi Mumbai), allora parte dell'impero britannico, ma la scelta dipese probabilmente dal semplice fatto che iniziava con la lettera B, e permetteva di continuare la serie di allitterazioni con il marchionimo Bristol. A parte il fatto che permetteva un gioco di parole con “bomb” e “bay”, cioè col vano bombe dei bombardieri.

Nomi di città portavano anche gli aerei da trasporto, come l'*Avro York* (1944) che fu l'aereo da trasporto personale di Winston Churchill, con tanto di sala conferenze, ed era talmente affidabile che rimase in uso come aereo civile fino al 1964. Anche il suo successore, il *Handley Page Hastings* (1948–1977) portava il nome di una città. Si trova nella contea di Sussex, ed è famosa perché vi si svolse un'importantissima battaglia che determinò la conquista normanna dell'Inghilterra. L'aereo era un grosso quadrimotore a eliche che fu commissionato dalla R.A.F. per il trasporto di truppe e di merce, e fu adoperato in missioni importanti come l'evacuazione di Berlino nel 1948 e la crisi di Suez nel 1956. La connessione militare del nome è comprovata dal fatto che quando ne fu tratta una versione civile il nome fu sostituito col mitologico e pacifico *Hermes*. Anche aerei da trasporto più leggeri ricevettero nomi di luogo, come il *De Havilland Devon* (1945–1984) e il *Vickers Valetta*, un bimotore che dal 1948 rimase in servizio fino agli anni Sessanta, e voleva essere un tributo della R.A.F. alla capitale dell'isola di Malta.

I nomi delle città portuali erano naturalmente favoriti per gli idrovolanti, specie per quelli grossi e pesanti, e allora si ebbe il SARO (Saunders-Roe) *London* (1926–1961), mentre la casa Supermarine costruì il *Southampton* (1925) e lo *Stranraer* (1937–1957; una città-porto scozzese). La fabbrica Short produsse il *Singapore* (1935), il *Sunderland* (1938), e il *Solent* (1946) che servi la BOAC e altre linee minori fino al 1958.

Cambiamenti di nome e nomignoli

Fin dalle origini i piloti diedero ad alcuni aerei dei nomignoli ispirati alle loro caratteristiche peculiari. Ai tempi dei biplani un po' goffi non poteva mancare un nomignolo come *Elephant*, che fu affibbiato al Martinsyde G. 100 e al G.102 (1916), i quali ufficialmente portavano solo queste sigle, ma siccome erano grossi e poco manovrabili meritavano l'associazione con gli



Il bombardiere Avro Lancaster.

elefanti. Di natura più affettuosa fu il nomignolo dato a quello che era ufficialmente il Sopwith *Scout* (1916–1918): divenne noto come *Pup* (cagnolino) perché era considerato la piccola versione del più grande *Strutter*. Il nome lo meritava anche perché era considerato “docile” dai piloti, che ne apprezzavano la manovrabilità e la piacevolezza delle sue caratteristiche in aria, ma non divenne mai ufficiale perché le autorità lo consideravano “undignified”, “poco dignitoso”. Nel 1924 la R.A.F. utilizzò tre Blackburn *Kangaroo* (1918–1929) che furono chiamati informalmente *Pip*, *Squeak* e *Wilfred* che erano tre personaggi popolari dei cartoni animati.

Un aereo statunitense adottato dalla Royal Navy nel 1937 cambiò il nome dall'originale Vought *Vindicator* a *Chesapeake*, nome di Chesapeake Bay negli Stati Uniti, forse per ricordarne l'origine. Ma questo nome era poco conosciuto, sicché venne chiamato scherzosamente “cheesecake”, una parola composta in gran parte delle stesse lettere come se si trattasse di un errore di lettura, ma che significava ‘torta di formaggio’. La stessa sorte capitò al Fairey *Albacore* che per un gioco di parole veniva chiamato scherzosamente “applecore”, cioè “cuore di mela”. Il nomignolo più originale deve essere stato quello del biplano Fairey *Swordfish* (1936–1945), prodotto in 2.391 esemplari, il quale, benché fosse già superato all'inizio delle ostilità, si rivelò affidabilissimo e ottenne dei successi insperati sia nella battaglia di Taranto che nella caccia al “Bismarck”, di cui colpì il timone rendendola ingovernabile, tanto che fu distrutta soltanto 13 ore dopo. Benché fosse un torpediniere, era capace di caricare una sorprendente quantità e varietà di provviste, e per questo motivo veniva chiamata “Stringbag”, perché era come la borsa a rete della massaia.

Due Hawker *Horsley* furono consegnati alla Danimarca e furono ribattezzati *Dantorp*, dove sembra evidente la prima sillaba, tratta dall'aggettivo etnico Danish, ma non ho trovato spiegazioni per la sua coniazione o per la seconda sillaba, che era forse un acronimo. Il Bristol *Blenheim* quando fu adottato in Canada ebbe un nuovo nome, *Bolingbroke*, un altro nome storico perché a Bolingbroke Castle nel 1366 nacque Enrico IV Plantagenet (Henry IV), Re d'Inghilterra. Ma la motivazione dei canadesi poteva essere stata un'altra. Il Douglas C-47, che dopo la guerra divenne l'aereo da trasporto civile DC 3, era stato battezzato *Skytrain* negli Stati Uniti, fu prodotto in

oltre 10.000 esemplari, ma quando la R.A.F. lo adottò per il trasporto delle truppe lo ribattezzò *Dakota*, che non voleva essere un omaggio agli stati del North e del South Dakota, U.S.A., bensì era l'acronimo del suo costruttore, Douglas Aircraft Company Transport Aircraft (DACOTA), che fu comunque scritto con la *k* per la familiarità dei due stati americani. Il *Dakota* aveva anche un nomignolo, "Gooney Bird", che vuol dire "uccello stupido", perché l'aggettivo "gooney" era derivato dal personaggio Alice the Goon creato dal cartoonista americano E.C. Segar (1894–1938). "Goon" significava "una persona stupida", ma anche "finta tonta".

Il bombardiere Avro *Lancaster* fu modificato per il trasporto di passeggeri nel 1945 e subì pure un leggero ritocco del nome, che divenne l'aggettivo *Lancastrian*, il quale rimase in servizio presso la B.O.A.C. fino al 1960. Lo stesso *Lancaster* veniva chiamato semplicemente "Lanc" dagli addetti ai lavori. Anche l'idrovolante Short *Sunderland* fu convertito al trasporto di passeggeri e fu ribattezzato *Sandringham*, un villaggio del Norfolk che è il sito di Sandringham House and Estate, uno dei luoghi di villeggiatura preferiti della Regina Elisabetta II e che fu anche il luogo di nascita di Lady Diana Spencer.

Nomignoli furono affibbiati "affezionatamente", come si dice in inglese "affectionately known as", a due bombardieri di eccezionale fortuna durante la seconda guerra mondiale, il Bristol *Beaufighter* (1939), caccia-bombardiere che rimase in servizio fino al 1960, e che veniva chiamato informalmente "Torbeaus", e il Vickers *Wellington* (1938–1945) che si dimostrò talmente affidabile che ne furono costruiti 11.000 esemplari ed effettuò molti bombardamenti sul Reich fino alla fine della guerra. Sembra ironico, se non addirittura ingiusto, il nomignolo che gli diedero i piloti della R.A.F., "Wimpey". Il motivo per questo nomignolo non viene spiegato nelle fonti da me consultate. Posso dire soltanto che Wimpey è un cognome in Inghilterra, e che un certo George Wimpey fondò una grossa azienda edile, ma questo fatto non sembra connesso con l'aereo. Il *Concise Oxford Dictionary* spiega che "wimp" indica 'una persona debole e timorosa' e che l'aggettivo "wimpy" significa 'piagnucoloso'. L'origine è detta "incerta" ma si aggiunge che la coniazione è degli anni venti del Novecento. Rimane difficile pensare alla vera motivazione del nome.

Addestramento e comunicazione

Non sorprende osservare che gli aerei da addestramento portano nomi come Avro *Cadet* (1932), Avro *Tutor* (1933), Miles *Merlin* (1925; Merlino fu il tutore del giovane Re Artù), Miles *Magister* (1937), Miles *Master* (1939), *Airspeed Oxford* (1937; celebre città universitaria), Miles *Martinet* (1942; è il titolo di un caporale severissimo), Miles *Monitor* (1944) e Percival *Proctor* (1939; un funzionario incaricato della disciplina degli studenti dentro il collegio e fuori). La serie continuò nel periodo postbellico con il Percival *Prentice* (1947–1953), una variante arcaica

di “apprentice”, cioè apprendista. Il ruolo degli aerei utilitari che erano usati spesso per le comunicazioni è facilmente intuibile nel De Havilland *Express* (1934) e nel Miles *Messenger* (1942).

I motori

Infine riferisco i nomi di alcuni dei motori che permisero agli aerei sopramenzionati di salire in cielo. Anche loro hanno una tipologia interessante. Alcuni portano nomi di uccelli e animali, ma è degno di nota il fatto che alcuni produttori mantenevano una certa omogeneità nella scelta. Per esempio la Rolls Royce produceva i motori: *Eagle*, *Buzzard*, *Condor*, *Kestrel*, *Goshawk*, *Peregrine*, *Vulture* e *Griffon* che sono tutti uccelli da preda. La Armstrong-Siddeley preferiva i nomi dei grossi felini: *Tiger*, *Panther*, *Leopard*, *Cheetah*, *Lynx* (lince) e fu seguita dalla Napier che costruì i motori *Lion*, *Lioness*, *Sea Lion*, *Oryx* (orice), *Scorpion*. La Napier aveva una predilezione per le armi bianche e da fuoco: *Dagger* (pugnale), *Cutlass* (la sciabola corta), *Rapier* (lo spadino o stocco), *Sabre* (la sciabola, tipica delle truppe statunitensi che si vedono nei film Western), *Culverin* (moschetto). Dal canto suo la Bristol si ispirava a nomi classici e mitologici: *Mercury*, *Hercules*, *Jupiter*, *Pegasus*, *Perseus*, *Taurus*, *Centaurus*. La Pratt and Whitney inventò la *Hornet* e la *Wasp* (entrambi nomi di insetti), la Lorraine aveva il *Petrel* (un uccello), mentre l’Armstrong-Siddeley e la Rolls-Royce uscirono dalle loro serie usuali con la *Mamba* (dendraspide, un serpente), e con la *Dart* e la *Merlin*, rispettivamente (dardo e Merlino, che sembra essere un omaggio al mago dei racconti di Re Artù, ma può anche essere un riferimento al piccolo falco, *Falco Columbarius*).

Osservazioni conclusive

A parte la scelta motivata semanticamente, che è evidente nei paragrafi precedenti, i costruttori degli aerei britannici si rivelarono affezionati all’allitterazione. In questo modo si vede che la **Vickers** prediligeva nomi iniziati per V: Valentia, Ventura, Victoria, Vincent, Virginia, Viking, Valetta, Varsity, Vernon, Vimy; anche per quelli prodotti in Canada: Vancouver, Vedette. Curiosamente l’alternativa era la W: Warwick, Wellesley, Wellington. Ma alla W era affezionata anche la **Westland**: Wapiti, Wallace, Welkin, Whirlwind. Dal suo canto la **Gloster** preferiva nomi iniziati per G: Gladiator, Grebe, Gauntlet, Gamecock; e la **Miles** con la lettera M: Magister, Mentor, Merlin, Messenger, Martinet. La **Hawker** ha presentato una lunga serie di aerei con nomi iniziati per H: Hart, Hartebeest, Hawfinch, Hind, Hoopoe, Hornet, Harrier, Hector, Horsley e, dopo la guerra, l’elegante Hunter a reazione. La H iniziale era la prediletta anche della **Handley Page**: Halifax, Hampden, Harrow, Heyford, Hastings, Hyderabad, mentre la B sembra che fosse la prerogativa della **Bristol**: Bulldog, Buckmaster,

Blenheim, Buckingham, Brigand, Beaufort, Beaufighter, Bombay, Bolingbroke, Bisley, anche se l'adoperava ogni tanto pure la Blackburn: Beagle, Botha.

Colpisce la grande quantità di aerei diversi costruiti nel Regno Unito in un periodo poco più lungo di quarant'anni. Questo fenomeno può spiegarsi proprio con il progresso tecnico che richiedeva sempre migliori prestazioni, ma lo avrà spronato anche il sistema adottato dal Ministry of Defence di pubblicare bandi di gara per la costruzione di aerei secondo determinate specifiche. Siccome non esisteva una fabbrica statale, al bando si presentavano le aziende specializzate, e la conseguenza fu che a ciascun bando furono presentati due, tre o più modelli, che furono progettati e di cui il prototipo veniva ispezionato dalle autorità e, conseguentemente, approvato o rifiutato.

In Italia le aziende che manifatturavano aerei erano relativamente poche. Le maggiori erano la Caproni, la Fiat, la Macchi, le Reggiane e la Savoia-Marchetti. Allo sforzo bellico contribuirono anche la Ambrosini, la CANT (dal 1923 Cantieri Aeronautici e Navali Triestini, e dal 1930 Cantieri Riuniti dell'Adriatico), e la Breda. I modelli erano contrassegnati dal nome del costruttore e da una sigla, ma spesso portavano anche un nome. Come abbiamo visto per gli aerei britannici, anche a quelli italiani si davano nomi, per così dire, rappresentativi, di cui alcuni erano abbastanza simili a quelli inglesi, ma c'era meno varietà: uccelli, animali, armi, fenomeni atmosferici e figure mitologiche. Non ho riscontrato nomi di personaggi storici, di città o di insetti, e nemmeno il vezzo dell'allitterazione. La categoria degli uccelli era rappresentata dai seguenti aerei: Fiat CR 42 *Falco*, Reggiane Re 2000 *Falco I* e Re 2001 *Falco II*, Ambrosini *Grifone*, Savoia Marchetti SM 79 *Sparviero*, CANT Z 501 *Gabbiano* e Z 506 *Airone*, e Fiat Br 20 *Cicogna*. Non è un uccello, ma vola, il *Pipistrello* della Savoia Marchetti (SM 81). Agli animali furono ispirati i nomi del Macchi C 205 *Veltro*, del Breda 88 *Lince*, e del Savoia Marchetti SM 82 *Canguro*. La stessa sorte del falco subì il leone, che diede il nome a tre modelli: Cant Z 1018 *Leone*, Breda Bz 303 *Leone II*, e Bz 301 *Leone III*. Il Fiat G 50 *Freccia* e l'Ambrosini SAI 403 *Dardo* richiamavano le armi da getto, e il solo Caproni Ca 380 *Corsaro* era ispirato a un combattente. I fenomeni atmosferici ispirarono il Macchi C 200 *Saetta* e il C 202 *Folgore*, e il Caproni Ca 380 *Raffica*, il Ca 309 *Ghibli* e il Ca 310 *Libeccio*, mentre il Fiat G 55 *Centaurio*, il Re 2002 *Ariete* e il Re 2005 *Sagittario* delle Reggiane, e il CANT Z 1007 *Alcione* ricordavano figure mitologiche o classiche, anche se l'alcione, in verità, poteva essere un riferimento a un uccello.

Tutto sommato pochi paesi si dimostrarono così abili nel dare i nomi agli aerei da guerra come il Regno Unito, seguito dagli Stati Uniti. Negli elenchi degli aerei da combattimento della prima e della seconda guerra mondiale gli aerei tedeschi portano soltanto le sigle, e gli unici esemplari che si sono fatti notare sono il *Taube* e l'*Albatros* del primo ventennio. È da notare, infine, che durante la guerra fredda gli inglesi e gli americani sentirono la necessità di dare nomi arbitrari per meglio

distinguere gli aerei dell'Unione Sovietica che avevano ufficialmente solo le sigle. Per i vari Tupolev, Ilyushin, Yak e MIG scelsero soprattutto nomi di animali: Badger, Beagle, Bear, Bison, Bat, Beast, Bosun, Buck, Camp, Colt, Crate, Creek, Coach, Fang, Fagot-B, Farmer, Flashlight, Flora, Frank, Fresco-A, agli elicotteri Hare, Horse, Hound, e diedero i nomi perfino ai prototipi segreti: Faceplate, Fitter, Fishpot, Fishbed.



Uno Sparviero, SM-79, in azione contro una nave britannica a Malta.

Fonti

Le informazioni sono state tratte da:

CULL & GALEA 2008 = CULL B. e F. Galea, *Gladiators over Malta*, Wise Owl Publications, Malta 2008.
GREEN & POLLINGER 1956 = GREEN W. e G. POLLINGER, *The World's Fighting Planes*, London, Macdonald, 1956.

E da vari siti web come *Wikipedia*, sotto i nomi dei singoli aerei o delle rispettive aviazioni, per. es. "Regia Aeronautica", dal sito ufficiale della "Royal Air Force", e da altri siti dedicati alla prima e alla seconda guerra mondiale. Il meritato riconoscimento è dovuto ai loro autori per la completezza delle informazioni e per le bellissime illustrazioni.