

Aerei Statunitensi 1945 – 1955: nozioni di base

È indispensabile comprendere correttamente la struttura dei nomi degli aeroplani di questo periodo. Ogni aereo ha una sua DITTA COSTRUTTRICE (esempio Douglas, Boeing, Lockheed) la cui ragione sociale non è normalmente riportata per intero: ad esempio si preferisce dire “**Martin XB-51**” invece di “**Glenn L. Martin Company Model 235 XB-51**”.

La designazione “Model” precede un numero che ha significato interno alla fabbrica produttrice: fintantoché l'aereo non entra in produzione, esso è noto solamente con la designazione che i suoi costruttori gli hanno dato, sulla base ad esempio del numero di tipi di aeroplano prodotti (o progettati) dall'inizio dell'attività aziendale fino al momento della costruzione del nuovo modello. Ne deriva che vi sono stati tutta una serie di aerei cui non sono mai state assegnate sigle legate al loro impiego pratico (sigle che si definiscono "designators" militari) visto che non hanno riscosso l'interesse dei potenziali acquirenti. Ma in realtà è stato assai raro che anche i più arditi prototipi non abbiano avuto il loro designator: vediamo perché.

La prassi degli anni del dopoguerra, esattamente come l'attuale, vedeva gli organi interessati (“Ministeri” dell'Aeronautica o della Marina) rispondere alle necessità operative emerse con una sorta di iter interno le cui fasi generavano i seguenti documenti:

- **GOR, General Operation Requirements**, come dire la definizione “a grandi linee” del tipo aeromobile da ordinare. Talora questo elaborato viene prodotto sulla base di un **ADO, Advanced Development Objective**, ovvero “obiettivo di sviluppo avanzato”.
- **SDR, System Development Requirements**, in altre parole attraverso che tappe é necessario che la fornitura del nuovo aeromobile procedesse.
- **SOR, Specific Operation Requirements**, i requisiti operativi specifici, di dettaglio, del nuovo aeroplano.

Sulla base di questi requisiti, venivano inviati alle industrie aeronautiche delle “specifiche” chiamate **RFP o Request For Proposals**, “Richieste di proposte” che ovviamente erano diffuse a tutte le ditte che gli organi militari ritenevano adatte a soddisfare tali richieste. Già selezionare le ditte di potenziale interesse era un lavoro abbastanza lungo e complesso: si andava a "meriti" che soprattutto erano relativi alla qualità degli aerei prodotti, ed alle garanzie di stabilità dell'industria in esame. Per questo il numero di grandi ditte produttrici di aerei militari non è mai stato assai elevato, proprio perché è difficile emergere. Come dimostra il caso delle “ali Volanti” di Northrop, si tratta ovviamente di scelte sulle quali i politici hanno una enorme (e talora deleteria) influenza. Per converso, è assai frequente che, per mantenersi al passo con il mutare dei tempi o di certe esigenze di mercato, una grande ditta cambi nome o struttura finanziaria.

Ma torniamo alla RFP: alla scadenza di un intervallo di tempo ragionevolmente lungo prefissato nella specifica le ditte in esame sottopongono i loro progetti (ancora tutti sulla carta) alla commissione ministeriale competente che opera una prima selezione. Ciò evita alle Ditte di assumersi oneri troppo elevati per la costruzione di prototipi per poi vederseli rifiutare.

A questa prima fase sopravvivono in generale 3 o 4 industrie. *E' da notare che i progetti meno convenzionali non vengono in generale respinti sulla carta*: saggiamente si aspetta di vedere qualcosa di più pratico prima di decidere; purtroppo la storia mostra che questa lungimiranza si fermava ben presto: cioè il prototipo si costruiva, ma rimaneva prototipo nel 90% dei casi, ciò per una certa prudenza che nella mia passione sono propenso a considerare retrogrado tradizionalismo. Tornando a noi, le 3 o 4 ditte rimaste passano a costruire dei simulacri (mock-ups) che costituiscono il primo passo del cosiddetto “**hardware stage**” (fase tangibile). Essi possono, o no, essere predisposti per prove statiche: manca ancora il propulsore, come anche gli impianti di governo; alcuni di essi sono impiegati per le prove meccaniche o dei vari sottosistemi, altri vanno alle gallerie del vento delle Ditte o degli enti governativi per arricchire le conoscenze guadagnate sui modelli in scala ridotta già da tempo esaminati aerodinamicamente.

È in questa fase che un ulteriore esame governativo restringe ulteriormente la rosa dei concorrenti: all'atto pratico è raro che più di 2 ditte costruiscano prototipi operativi. Quello tra i prototipi che costituisce il miglior compromesso costo/qualità nel rispetto delle caratteristiche della RFP, che vanno per lo meno raggiunte, è scelto per la fase successiva, cioè la PRE-PRODUZIONE. In essa, altre copie del prototipo sono fabbricate e provate in volo, ed è una decisione a più lungo termine che viene presa su di essi.

Succede che certe RFP di particolare importanza, come ad esempio quella PER UN CACCIA o UN BOMBARDIERE DI PRIMA LINEA, portino alla pre-produzione in parallelo di molti (comunque non più di 2 o 3) prototipi di Ditte diverse. La scelta verrà fatta subito dopo, e al limite porterà all'ordinazione di entrambi i tipi più interessanti che saranno destinati a coprire ruoli lievemente differenti che ne esaltino le caratteristiche.

In realtà ogni Ditta che si rispetti ha in archivio, o come si suol dire “nel cassetto”, tutta una serie di progetti per molte differenti esigenze, fermo restando che è molto raro il caso di una ditta che non sia specializzata in un tipo specifico di aereo (caccia o bombardiere). Per esempio dal 1930 ad oggi la Grumman ha sempre fornito di caccia la Marina degli Stati Uniti. Ed è ovvio che una ditta di successo non aspetta la RFP per fare un prototipo, ma il suo Reparto di Ricerca e Sviluppo è perennemente al lavoro per definire meglio progetti sulla carta o in hardware, in modo tale che quando arriva la RFP si può rispondere candidamente: "Guarda caso, la mia ditta ha già in ordine di volo un aereo che vi potrebbe andare".

GLI ANNI DEL DOPOGUERRA

È stato in tali anni che le Ditte si trovavano quasi tutte in forma: ben pagate per le produzioni belliche, con staff qualificati, con lo spettro della riconversione da scacciare (immaginate il calo produttivo di una ditta come la Grumman alla fine della guerra....), con la paura dei Russi su cui fare perno, con le nuove conoscenze apportate dai cervelloni Tedeschi passati agli USA dopo la fine delle ostilità, e soprattutto con la novità del secolo, cioè i primi propulsori a getto veramente efficienti.

Penso che ora vi sarà più facile intuire come mai durante e dopo la guerra si sia assistito ad un tale numero e ad una tale varietà di realizzazioni aeronautiche (varietà soprattutto di RFP). Questa straordinaria fioritura mi ha vivamente affascinato, anche per l'estrosità di molti tipi illustrati nella collezione di cui

espongo una parte delle foto, ottenute nelle più varie maniere, ma soprattutto acquistate presso i competenti organismi governativi Statunitensi, o ricevute grazie a contatti con altri appassionati in USA.

Sarà con vivo piacere che intratterrò quelli tra voi che sono interessati in una conferenza/dibattito a cui rimando per ulteriori approfondimenti. Per ora, visto che parlavamo di sigle, ricordiamoci che:

- 1) La fabbrica ha una sua designazione che NON CI INTERESSA
- 2) La fabbrica propone un NOME DI BATTAGLIA (ed ogni fabbrica ha i suoi preferiti: esempio la Grumman ha i felini, Bearcat, Tigercat, Panther, Cougar, Jaguar, Tiger, fino all'attuale Tomcat, la Republic propone nomi che iniziano per “Thunder”, “Tuono”) che può essere (in genere) o non essere (raramente) accettato, caso nel quale il nome viene stabilito dall' Ente ordinante.
- 3) NELLA FASE DI ORDINE DEI PROTOTIPI (tradizionalmente tre, raramente due) ENTRA IN GIOCO IL DESIGNATOR MILITARE che da allora in poi sarà indissolubilmente legato a quel tipo di aereo.
- 4) Nella fase di pre-produzione si definisce in modo definitivo il nome dell' aereo, ed anche se esso sarà prodotto in massa. La pre-produzione consente alle fabbriche più impegnate di recuperare quasi totalmente le spese di sviluppo dei prototipi, ma non impegna necessariamente chi ordina a sviluppare poi il modello; altre volte, come detto, serve per potere effettuare valutazioni più realistiche dal punto di vista statistico.
- 5) L'Aeronautica Statunitense (USAF) e la Marina Statunitense (USN) hanno uniformato le designazioni solo in tempi relativamente recenti. Nell'epoca delle foto esposte seguivano due metodi diversi completamente. Tra l'altro avvenivano aggiornamenti, creando una foresta di sigle in cui anche l'esperto può rischiare di smarrirsi.
- 6) Tutto questo discorso si riferisce evidentemente agli aerei militari, visto che per quelli civili la designazione data dalla compagnia produttrice accompagna il modello d'aereo per tutta la sua vita operativa e non.

DESIGNATORS PER AEREI MILITARI STATUNITENSIS

1) U.S.A.F., United States Air Force (fino al 1946, United States Army Air Force / USAAF)

A) Designazioni USAAF (riportate solo le pochissime di interesse)

P = Pursuit (per aerei da caccia, letteralmente “inseguimento”)

F = Reconnaissance (ricognizione)

R = Rotary wing (ala rotante, per elicotteri)

B) Designazioni USAF (riportate solo le pochissime di interesse)

F = Fighter (per aerei da caccia, letteralmente “Combattente”)

B = Bomber (Bombardiere)

R = Reconnaissance (Ricognizione)

T = Training (Addestramento)

A = Attack (Attacco, per tutti i bombardieri leggeri)

O = Observation (Osservazione, per ricognitori leggeri)

K = Tanker (Aereocisterna)

M = Missile (aereo di norma non pilotato, con propulsione a razzo)

2) U.S.N., United States Navy (riportate solo le pochissime di interesse)

A = Attack

B = Bomber

C = Cargo (aereo da carico)

H = Helicopter

K = Tanker

P = Patrol (Pattugliatori antisommergibile/antinave)

S = Antisubmarine (cacciasommergibili)

T = Trainer

X = RESEARCH PLANE (aereo da ricerca)

V = Vertical TOL (Decollo/atterraggio verticale)

3) Designazioni comuni DoD (Ministeriali)

X = PROTOTIPO (da “experimental” scritto x-perimental)

Y = SERVICE TEST (Aereo in pre-produzione)

NOTA BENE: la Marina aveva una sua filosofia strana nel designare: OGNI DITTA AVEVA UNA SUA LETTERA e la designazione la riportava insieme al numero di aerei dello stesso tipo che la ditta aveva prodotto per la Marina.

La sigla di fabbrica va dopo il numero relativo al tipo prodotto, che se l'aereo è il primo tipo prodotto dalla ditta per la marina, non appare. La versione è indicata non da una lettera, come per l'USAF, ma da un numero preceduto da un trattino.

Principali sigle di fabbrica per la Marina: R=RYAN, J=NORTH AMERICAN,
Y=CONVAIR, V=LOCKHEED, H=McDONNELL,
D=DOUGLAS, F=GRUMMAN, U=VOUGHT,
M=MARTIN, C=CURTISS, ecc.ecc.

DECIFRIAMO UNA SIGLA DELL'US AIR FORCE

YRB-49A

YRB-49A significa Service Test Reconnaissance Bomber - USAF Type Number 49, First Version cioè prima versione del quarantanovesimo tipo di bombardiere-ricognitore USAF in fase di pre-produzione.

DECIFRIAMO UNA SIGLA DELL'US NAVY

XP6M-1

XP6M-1 significa Experimental Patrol, Sixth type, Martin, Version One, cioè sesto tipo Martin di pattugliatore, in sperimentazione, prima versione.