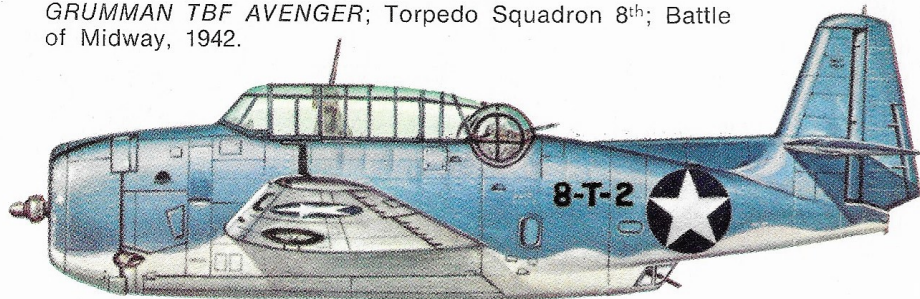


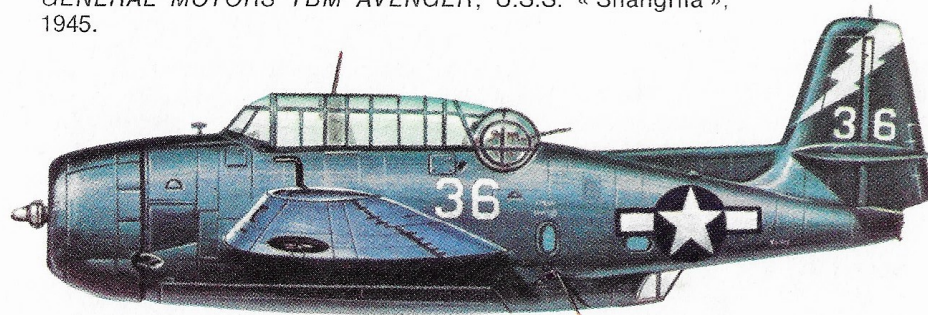
GRUMMAN TBF AVENGER; Torpedo Squadron 8<sup>th</sup>; Battle of Midway, 1942.



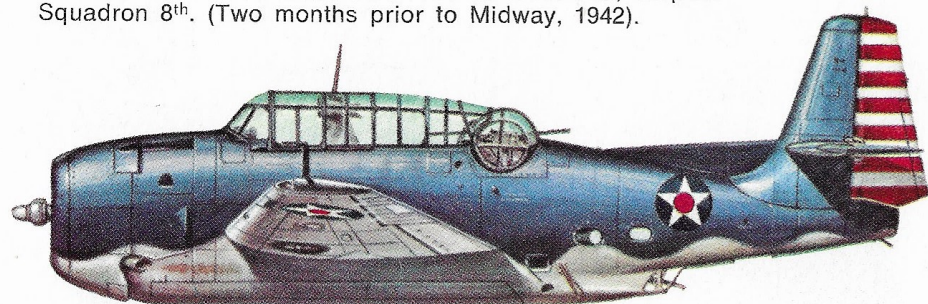
GENERAL MOTORS TBM AVENGER; VT-5, aboard (second) « Yorktown » CV-10, 1944.



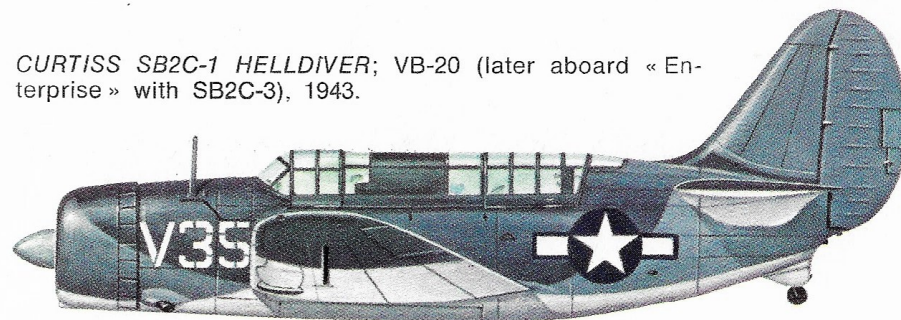
GENERAL MOTORS TBM AVENGER; U.S.S. « Shangri-la », 1945.



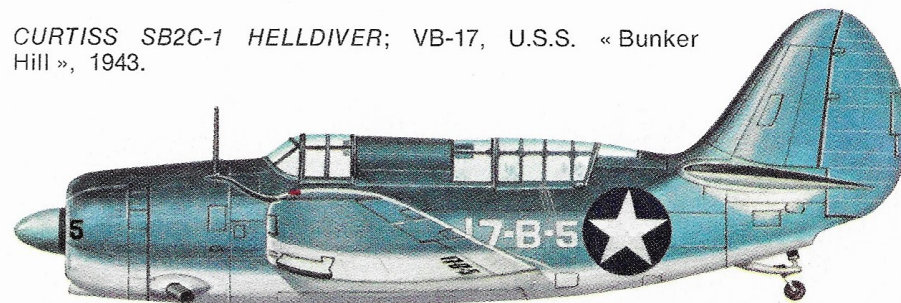
GRUMMAN TBF AVENGER; Lt. A. K. Bert Earnest, Torpedo Squadron 8<sup>th</sup>. (Two months prior to Midway, 1942).



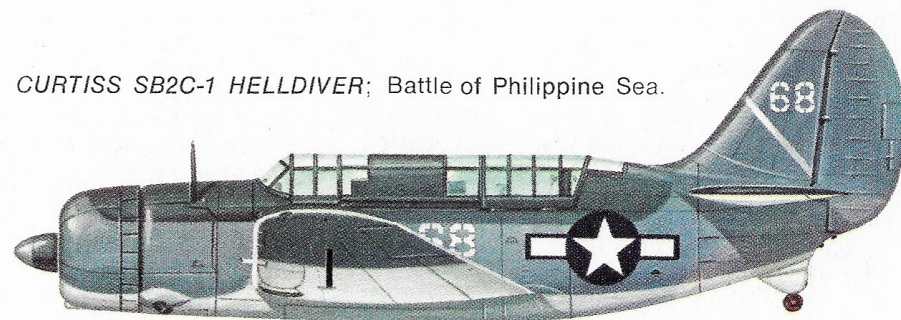
CURTISS SB2C-1 HELLDIVER; VB-20 (later aboard « Enterprise » with SB2C-3), 1943.



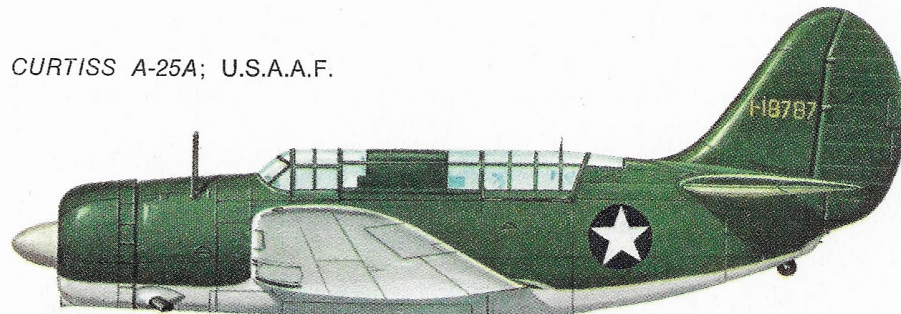
CURTISS SB2C-1 HELLDIVER; VB-17, U.S.S. « Bunker Hill », 1943.



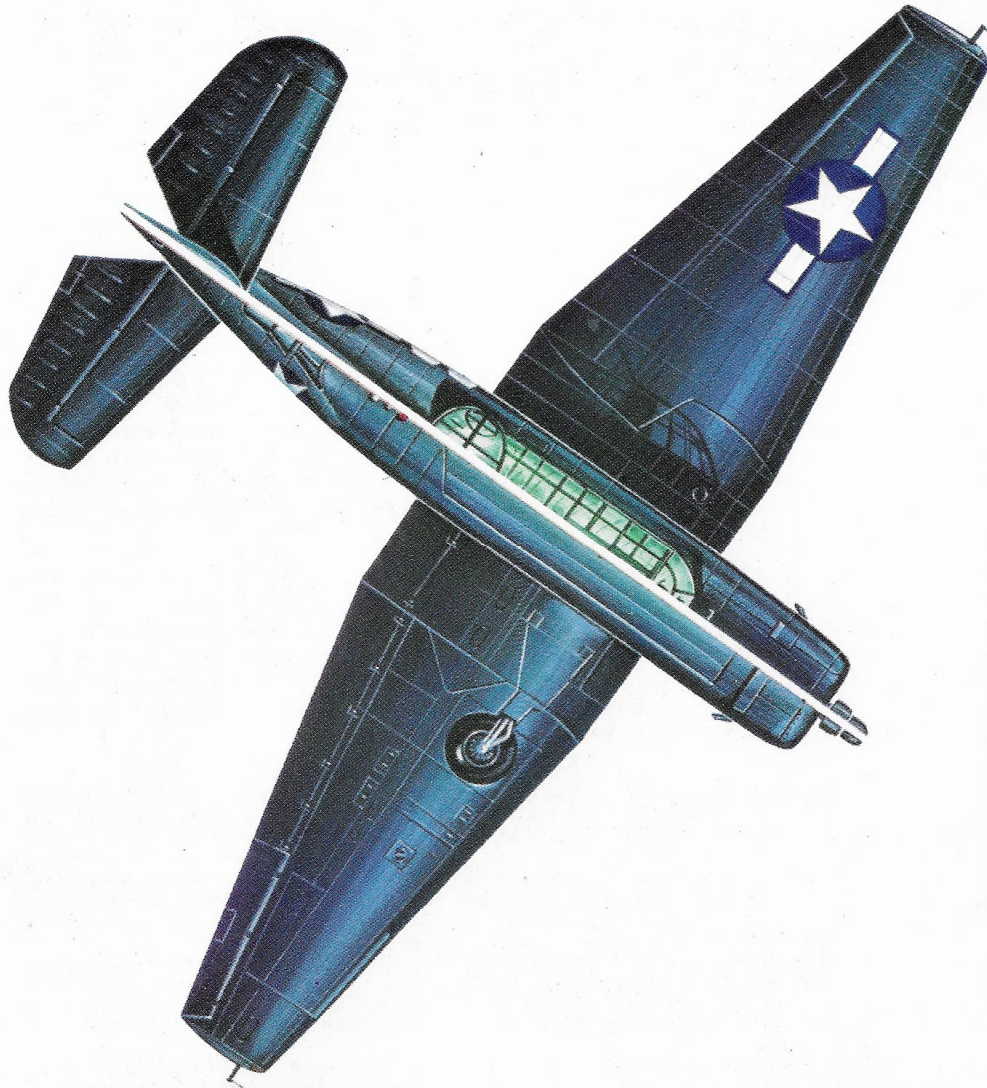
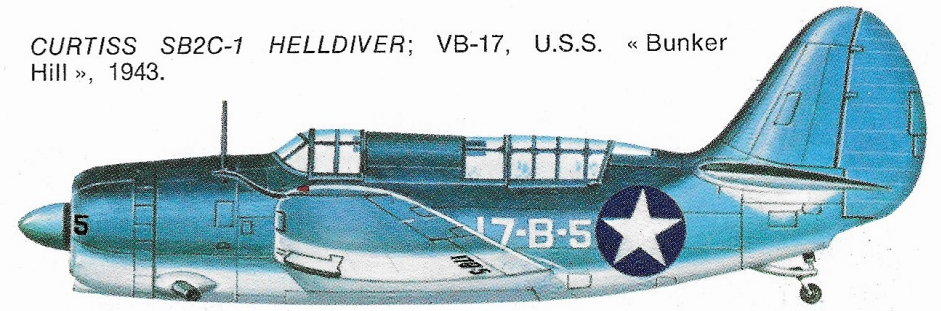
CURTISS SB2C-1 HELLDIVER; Battle of Philippine Sea.



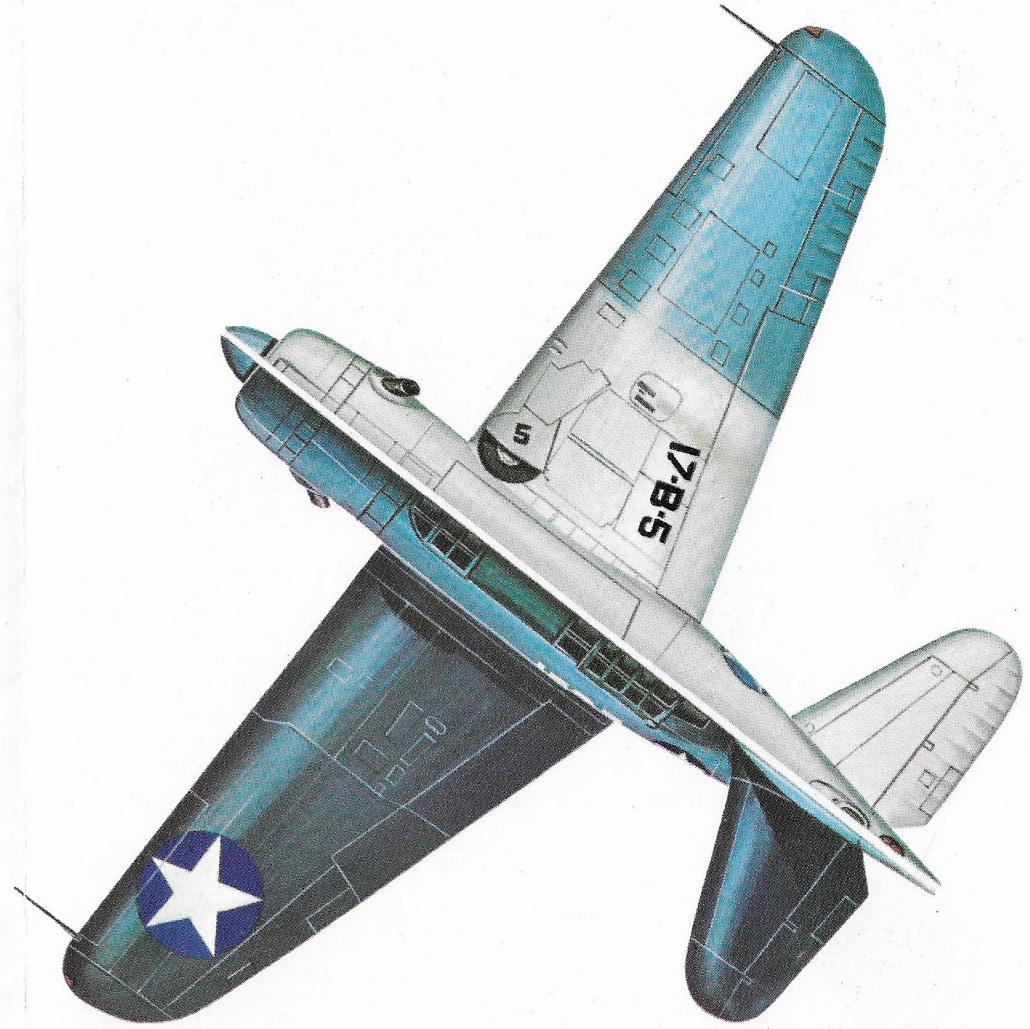
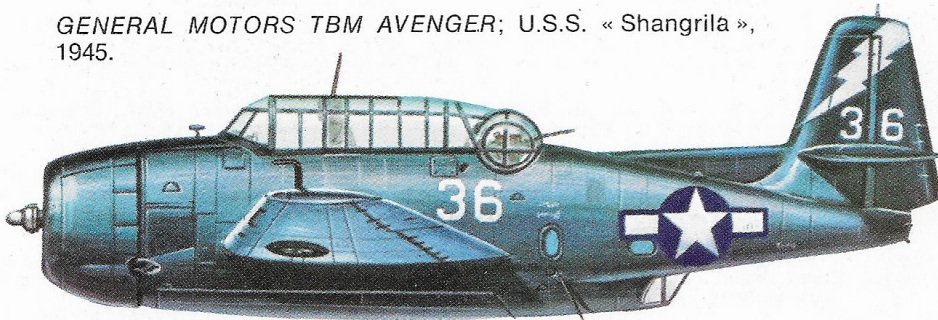
CURTISS A-25A; U.S.A.A.F.



CURTISS SB2C-1 HELLDIVER; VB-17, U.S.S. « Bunker Hill », 1943.



GENERAL MOTORS TBM AVENGER; U.S.S. « Shangrila », 1945.



## GRUMMAN TBF/TBM AVENGER

Progettato presso la Grumman Aircraft Engineering Corp. (sotto la guida di W. T. Schwendler) quale aerosilurante a tre posti operante da portaerei, in sostituzione dell'ormai obsolescente Douglas TBD-1 Devastator, il Grumman TBF-1 (prototipi XTBF-1, Bu.Aer. N. 2539 e successivamente XTBF-1, Bu.Aer. N. 2540), fece la sua apparizione nell'agosto del 1941. Caratterizzato da una torretta armata (con una mitragliatrice da 0,50 in.) situata posteriormente alla carlinga, e già nel secondo prototipo, da un ampio piano stabilizzatore «caudale», il Grumman «Avenger», in grado di alloggiare internamente un siluro di 22 in., si dimostrò un eccellente aerosilurante operando attivamente contro le forze dell'Asse e partecipando a tutte le principali battaglie navali nel Pacifico; adattato nell'armamento (con bombe sino ad un carico di 900 Kg., ed otto razzi posti sotto le ali), esso diede anche eccellenti risultati nella lotta contro i sottomarini ed in varie azioni di attacco terrestre. Prodotto in grande numero pure nella versione TBM (costruito dalla Eastern Division of General Motors), l'Avenger rimase in servizio per lungo tempo anche dopo la fine del conflitto.

The Grumman TBF-1 (prototype XTBF-1, Bu.Aer. No. 2539 and subsequently XTBF-1, Bu.Aer. No. 2540) was designed by the Grumman Aircraft Engineering Corp. (under the guidance of W. T. Schwendler) as a three-seater torpedo plane operating on an aircraft carrier, in substitution of the then obsolete Douglas TBD-1 Devastator and made its first appearance in August 1941. It was characterized by a gun turret (with an 0.50 inch machine gun) at the rear of the cabin and in its successive version by a wide «caudal» stabilizer. The Grumman Avenger was capable of carrying a 22 inch torpedo and proved to be an excellent torpedo plane in operations against the Axis forces and in all the main naval battles in the Pacific. It was adapted to carry a bomb load of 900 kilos, with eight rockets under its wings and gave an excellent performance in battles against submarines, as well as a number of land attacks. The Avenger was also turned out in a large number in the TBM version (constructed by the Eastern Division of General Motors) and remained in service for a long time, even after the end of the conflict.

Projeté auprès de la Grumman Aircraft Engineering Corp. (sous la direction de W. T. Schwendler) en tant qu'avion torpilleur opérant d'un porte-avions, pour substituer le Douglas TBD-1 Devastator désormais déclassé, le Grumman TBF-1 (prototypes XTBF-1, Bu.Aer. N. 2539 et successivement XTBF-1, Bu.Aer. N. 2540) fit son apparition au mois d'août 1941. Caractérisé par une tourelle armée (avec une mitrailleuse de 0,50 in.) situé à l'arrière de la carlingue, et dans le second prototype, par un large plan stabilisateur «caudal», le Grumman «Avenger», capable de contenir intérieurement une torpille de 22 in., prouva qu'il était un excellent avion torpilleur en combattant activement contre les forces de l'Asse et en participant à toutes les principales batailles navales du Pacifique; adapté dans son armement (avec un chargement de bombes pouvant atteindre 900 kg. et huit fusées placées sous les ailes), il donna aussi d'excellents résultats dans la lutte contre les sous-marins et dans diverses actions de combat terrestre. Produits en grand nombre même dans sa version TBM (construite par la Eastern Division of General Motors), l'Avenger resta en service pendant longtemps même après la fin des hostilités.

Der Entwurf des dreisitzigen Torpedoflugzeuges, welches als Flugzeugtraeger wirkte und die bereits ueberholte Serie der Douglas TBD-1 Devastator, die Grumman TBF-1 ersetzte (Prototypen XTBF-1, Bu.Aer. N. 2539 und dan die XTBF-1, Bu.Aer. N. 2540), erfolgte bei Grumman Aircraft Engineering Corp. (unter der Leitung von W. T. Schwendler) und erschien das erste Mal im August 1941. Hinter der Motorkabine befand sich ein Turm der mit einem Maschinengewehr 0,50 in. ausgeruestet war. Bereits der zweite Prototyp war mit einer Stabilisierungsfläche «Schleppentraeger» ausgeruestet und war in der Lage, eine voellig zusammengebaute Rakete von 22 in. aufzunehmen und bewaehrte sich als ausgezeichnetes Torpedoflugzeug, welches aktiv gegen die Maechte der Achse wirkte und an allen bedeutenden Seeschlachten im Pazifischen Ozean teilnahm; der Ruestung angepasst (mit Bomben bis zu einer Tragkraft von 900 Kgs und acht Raketen, die sich unter den Fluegeln befanden), wurden auch zufriedienstellende Ergebnisse beim Kampf gegen Unterseeboote und bei den verschiedenen Aktionen von Landangriffen erzielt. Auch in der Ausfuehrung TBM wurde eine grosse Anzahl hergestellt (gebaut von der Eastern Division of General Motors), und der Avenger blieb auch nach Beendigung der Konflikte lange Zeit im Einsatz.

## CURTISS SB2C HELLDIVER

Progettato (1938) quale ricognitore e soprattutto quale bombardiere in picchiata in sostituzione del SBD Dauntless, il Curtiss SB2C Helldiver fece la sua apparizione nel dicembre del 1940. La laboriosa realizzazione di questo aereo che presentò non indifferenti problemi tecnici (assetto e stabilità in rapporto all'elevato peso, armamento, ecc.), fu seguita da un lungo ed in parte sfortunato periodo di collaudi che ebbe fine solo nel 1942, anno in cui gli Helldivers, definitivamente entrati in produzione, vennero forniti per la prima volta allo squadrone VS-9 (Air Group 9, più tardi a bordo della Essex, CV-9). Robusto, dotato di buona capacità di carico, anche se in realtà privo di grande manovrabilità, l'Helldiver resta uno degli indiscussi protagonisti della guerra nel Pacifico; costruito in più di 7.000 esemplari, esso rimase in servizio sino al 1949.

The Curtiss SB2C Helldiver was designed (1938) as a scout plane and dive bomber in substitution of the SBD Dauntless and made its first appearance in December 1940. The laborious completion of this plane, which involved a number of difficult technical problems (trim and stability in relation to its considerable weight, armament, etc.), was followed by a long and to a certain extent unfortunate period of tests which did not end until 1942 — the year in which the Helldivers were placed definitely on production and supplied for the first time to Squadron VS-9 (Air Group 9, and later aboard the Essex, CV-9). The Helldiver was a solid craft, capable of carrying a heavy load, even if not very manoeuvrable, and remains as one of the undeniable protagonists of the war in the Pacific; more than 7,000 Helldivers were produced, and it remained in service until 1949.

Projeté en 1938 en tant qu'avion de reconnaissance et surtout en tant que bombardier en piqué pour substituer le SBD Dauntless, le Curtiss SB2C Helldiver fit son apparition au mois de décembre 1940. La réalisation laborieuse de cet avion qui présenta des difficultés techniques non indifférentes (assiette et stabilité en rapport avec le poids élevé, armement, etc.) fut suivie par une longue et en partie malheureuse période d'essais qui prit fin seulement en 1942, année au cours de laquelle les Helldivers, définitivement entrés en production, furent fournis pour la première fois à l'escadrille VS-9 (Air Group 9, plus tard à bord de la Essex, CV-9). Avion robuste, doté de bonnes capacités de chargement, même si en réalité sans grandes possibilités de manoeuvres, le Helldiver demeure un des protagonistes indiscutés de la guerre du Pacifique; construit à plus de 7.000 exemplaires, il resta en service jusque'en 1949.

Projektiert (1938) als Fernerkunder und hauptsachlich als Sturzflugbomber, als Ersatz des SBD Dauntless, erschien der Curtiss SB2C Helldiver im Dezember 1940. Die muhsame Realisierung dieses Flugzeuges, die erhebliche technische Probleme aufwies, (Trimmung und Stabilitaet im Verhaeltnis zum hohen Gewicht, Ruestung, usw.), erforderte eine lange und zum Teil nicht erfolgreiche Abnahmeperiode, die erst im Jahr 1942 beendet werden konnte, Jahr, in welchem die Helldivers endgueltig in die Produktion aufgenommen wurden und zum ersten Mal dem Schwadron VS-9 ausgeliefert wurden (Air-Group 9, spaeter an Bord der Essex, CV-9). Robuste Ausfuehrung, versehen mit einer hohen Ladekapazitaet, wenn auch in Wirklichkeit fast ohne Wendigkeit, bleibt der Helldiver trotzdem einer der bedeutendsten Protagonisten des Krieges im Pazifik; gebaut in mehr als 7.000 Exemplaren, bleibt der Helldiver bis zum Jahr 1949 im Einsatz.



1



2

THE BITTERBITCHER III

3



4



5



6



7

Eleanor III

8

1 Distintivo portato da un P-47D-30-RA Thunderbolt (B2-M, 44-20545) del 366th F.G., 390th F.S., 9th A.F. Pilota: M. R. Paisley. (Sul « muso »).

2 Distintivo portato da un P-47D-28-RE Thunderbolt (A7-R, 42-29298) del 368th F.G., 395th F.S., 9th A.F. Pilota: J. Hellwig. (Sul « muso »).

3 Iscrizione portata da un P-47D-28-RA Thunderbolt (V5-J, 44-20135) del 373rd F.G., 412th F.S., 9th A.F. Pilota: Everett E. Peters. (Poco prima inizio carlinga).

4 Distintivo del 463rd Fighter Squadron. (Subito sotto inizio carlinga - P-47 Thunderbolt).

5 Distintivo portato da un P-47 Thunderbolt (E9-G, 275549) del 361st F.G. Pilota: Lt. Williams. (Subito dopo calotta motore).

6 Distintivo portato da un P-47 Thunderbolt del 56th F.G. Pilota: Lt. C. M. Hart. (Sul « muso »).

7 Distintivo portato da un P-47D-4-RA Thunderbolt (UN-G) del 56th F.G., 63rd F.S., 8th A.F. Pilota: Lt. Anthony Cavallo. (Sul « muso »).

8 Iscrizione portata dallo stesso aereo di cui al N. 7. (Subito sotto inizio carlinga).

1 Badge borne by a Thunderbolt P-47D-30-RA (B2-M, 44-20545) of the 366th F.G., 390th F.S., 9th A.F. Pilot: M. R. Paisley. (On the nose).

2 Badge borne by a Thunderbolt P-47D-28-RE (A7-R, 42-29298) of the 368th F.G., 395th F.S., 9th A.F. Pilot: J. Hellwig. (On the nose).

3 Inscription borne by a Thunderbolt P-47D-28-RA (V5-J, 44-20135) of the 373rd F.G., 412th F.S., 9th A.F. Pilot: Everett E. Peters. (Behind the cabin).

4 Badge of the 463rd Fighter Squadron. (Immediately under the cabin - Thunderbolt P-47).

5 Badge borne by a Thunderbolt P-47 (E9-G, 275549) of the 361st F.G. Pilot: Lt. Williams. (Immediately after the engine hood).

6 Badge borne by a Thunderbolt P-47 of the 56th F.G. Pilot: Lt. C. M. Hart. (On the nose).

7 Badge borne by a Thunderbolt P-47D-4-RA (UN-G) of the 56th F.G., 63rd F.S., 8th A.F. Pilot: Lt. Anthony Cavallo. (On the nose).

8 Inscription borne by the same plane as under 7. (Immediately under the cabin).

1 Emblème porté par un P-47D-30-RA Thunderbolt (B2-M, 44-20545) du 366th F.G., 390th F.S., 9th A.F. Pilote: M. R. Paisley. (Sur le « nez »).

2 Emblème porté par un P-47D-28-RE Thunderbolt (A7-R, 42-29298) du 368th F.G., 395th F.S., 9th A.F. Pilote: J. Hellwig. (Sur le « nez »).

3 Inscription portée par un P-47D-28-RA Thunderbolt (V5-J, 44-20135) du 373rd F.G., 412th F.S., 9th A.F. Pilote: Everett E. Peters. (Juste avant le début de la carlingue).

4 Emblème du 463rd Fighter Squadron. (Juste sous le début de la carlingue - P-47 Thunderbolt).

5 Emblème porté par un P-47 Thunderbolt (E9-G, 275549) du 361st F.G. Pilote: Lt. Williams. (Juste après la calotte du moteur).

6 Emblème porté par un P-47 Thunderbolt du 56th F.G. Pilote: Lt. C. M. Hart. (Sur le « nez »).

7 Emblème porté par un P-47D-4-RA Thunderbolt (UN-G) du 56th F.G., 63rd F.S., 8th A.F. Pilote: Lt. Anthony Cavallo. (Sur le « nez »).

8 Inscription portée par le même appareil mentionné à l'alinéa 7. (Juste sous le début de la carlingue).

1 Abzeichen eines P-47D-30-RA Thunderbolt (B2-M, 44-20545) des 366th F.G., 390th F.S., 9th A.F. Pilot: M. R. Paisley. (An der « Schnauze »).

2 Abzeichen eines P-47D-28-RE Thunderbolt (A7-R, 42-29298) des 368th F.G., 395th F.S., 9th A.F. Pilot: J. Hellwig. (An der « Schnauze »).

3 Inschrift eines P-47D-28-RA Thunderbolt (V5-J, 44-20135) des 373rd F.G., 412th F.S., 9th A.F. Pilot: Everett E. Peters. (Vor Beginn der Motorkabine).

4 Abzeichen des 463rd Fighter Squadron. (Gleich unter der Motorkabine - P-47 Thunderbolt).

5 Abzeichen eines P-47 Thunderbolt (E9-G, 275549) des 361st F.G. Pilot: Lt. Williams. (Gleich nach der Motorhaube).

6 Abzeichen eines P-47 Thunderbolt des 56th F.G. Pilot: Lt. C. M. Hart. (An der « Schnauze »).

7 Abzeichen eines P-47D-4-RA Thunderbolt (UN-G) des 56th F.G., 63rd F.S., 8th A.F. Pilot: Lt. Anthony Cavallo. (An der « Schnauze »).

8 Inschrift des gleichen Flugzeuges wie unter N. 7. (Gleich nach Beginn der Motorkabine).