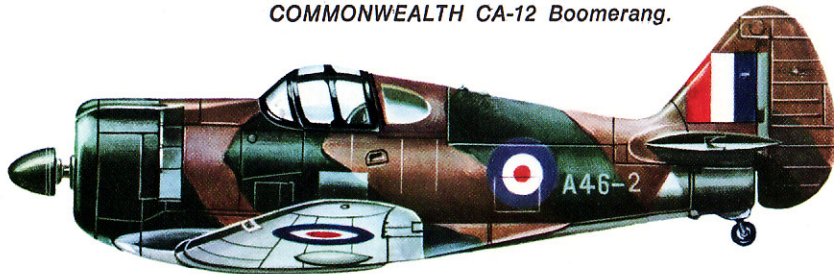
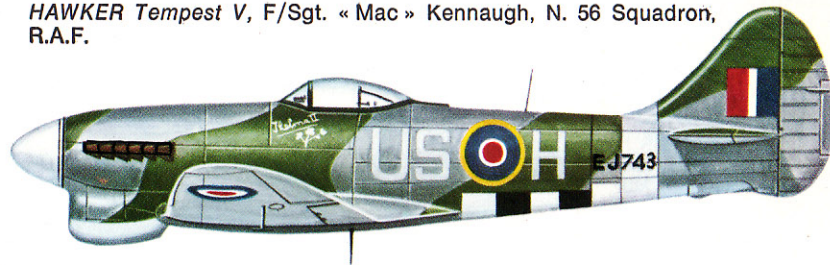


COMMONWEALTH CA-12 Boomerang.



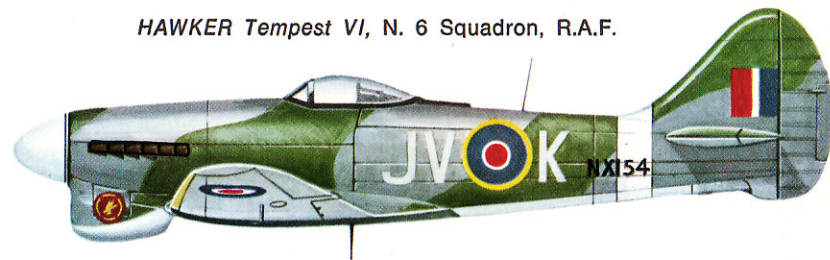
HAWKER Tempest V, F/Sgt. « Mac » Kennaugh, N. 56 Squadron, R.A.F.



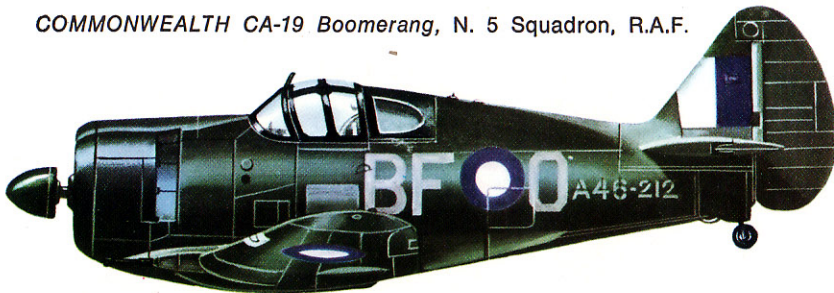
COMMONWEALTH CA-13 Boomerang, N. 4 Squadron, R.A.F.



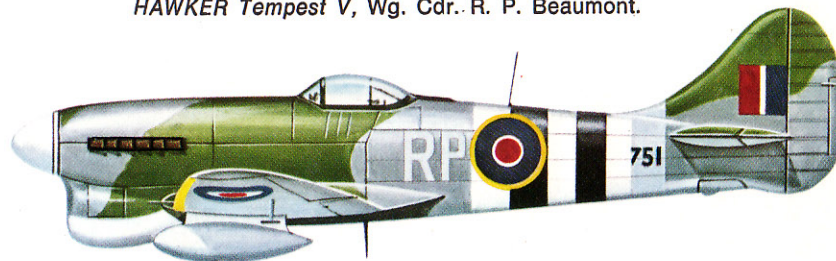
HAWKER Tempest VI, N. 6 Squadron, R.A.F.



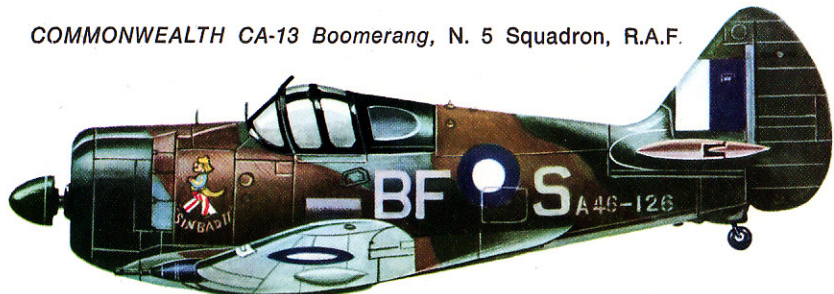
COMMONWEALTH CA-19 Boomerang, N. 5 Squadron, R.A.F.



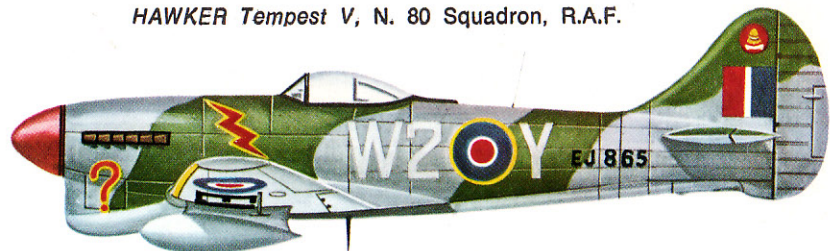
HAWKER Tempest V, Wg. Cdr. R. P. Beaumont.



COMMONWEALTH CA-13 Boomerang, N. 5 Squadron, R.A.F.



HAWKER Tempest V, N. 80 Squadron, R.A.F.



# COMMONWEALTH BOOMERANG

Progettato e realizzato per fronteggiare la minacciosa avanzata mossa nel dicembre del '41 dal Giappone nel Pacifico meridionale, il Boomerang (primo caccia R.A.A.F.) fu ideato e messo a punto, in brevissimo tempo, dalla Commonwealth Aircraft Corporation Pty., Ltd., sotto la guida esperta dell'ingegnere-capo (Wing Commander) Lawrence Wackett. Costruiti sfruttando, per economia di tempo, parti ed accorgimenti comuni al già prodotto Commonwealth Wirraway, i primi Boomerangs furono pronti nell'estate del 1942; ed essendo in tale periodo diminuita la tensione, grazie anche all'arrivo di massicci rinforzi (Spitfires e Kittyhawks), essi furono per lo più impiegati in azioni d'appoggio (all'esercito od all'artiglieria), ove poterono sfruttare appieno le proprie caratteristiche di piccoli, robusti e maneggevoli caccia atti ad operare in azioni di supporto o di disturbo a basse quote. I principali teatri operativi di questo aereo, furono: la Nuova Guinea, il Borneo, l'arcipelago delle Salomone.

The Boomerang (the first R.A.A.F. fighter plane) was designed and produced to face the menacing advance of the Japanese in the South Pacific in 1941, and was conceived and perfected in a very short time by the Commonwealth Aircraft Corporation Pty. Ltd. under the expert guidance of Chief Engineer (Wing Commander) Lawrence Wackett. To save time it was built using parts and contrivances adopted for the Commonwealth Wirraway, already produced, and the first Boomerangs were made ready in the Summer of 1942. Since by that time the stress had been largely released, partly by the arrival of heavy reinforcements (Spitfires and Kittyhawks), the Boomerang was mostly employed in support operations (to infantry and artillery), where it took full advantage of its characteristics as a small, sturdy and manageable fighter plane capable of taking part in support operations or low-altitude « nuisance » attacks. The main theatres of operation of this aircraft were New Guinea, Borneo and the Solomon Islands.

Elaboré et réalisé pour faire face à l'avance menaçeuse du Japon dans le Pacifique du sud en décembre 1941, le Boomerang (premier chasseur R.A.A.F.) fut envisagé et mis au point, en un délai de temps très bref, par la Commonwealth Aircraft Corporation Pty., Ltd., guidée de façon experte par son ingénieur en chef (Wing Commander) Lawrence Wackett. Construits en exploitant, pour gagner du temps, des parties et des mesures communes au Commonwealth Wirraway déjà produit, les premiers Boomerangs furent prêts en été 1942; et étant donné que, grâce aussi à l'arrivée de renforts massifs (Spitfires et Kittyhawks), la tension avait diminué pendant cette période, ils furent surtout utilisés au cours d'actions d'appui (pour l'armée ou pour l'artillerie), où ils purent entièrement exploiter leurs caractéristiques de chasseurs petits, résistants et faciles à manier, à même d'opérer dans des actions de support ou de trouble à basse altitude. Les principaux théâtres opérationnels de cet avion furent la Nouvelle Guinée, Bornéo, l'archipel Salomone.

Der Boomerang (der erste Jaeger der R.A.A.F.), geplant und verwirklicht, um dem drohenden Vormarsch der Japaner, der im Dezember '41 im Sued-Pazifik gestartet wurde entgegenzutreten, wurde in kuerzester Zeit von der Commonwealth Aircraft Corporation Pty., Ltd. unter der erfahrenen Leitung des Chef-Ingenieurs (Wing-Commander) Lawrence Wackett erdacht und fertiggestellt. Die ersten Boomerangs, die zwecks Zeitersparung im Bau Teile und Mittel verwendeten, die dem bereits gebauten Commonwealth Wirraway eigen waren, wurden im Sommer 1942 fertiggestellt. Da zu diesem Zeitpunkt jedoch sich die Spannung etwas geloest hatte, auch dank dem Eintreffen von bedeutenden Verstaerkungen (Spitfires und Kittyhawks) wurden sie zumeist zur Unterstuetzung des Heeres oder der Artillerie eingesetzt, wo sie ihre ihnen eigenen Charakteristiken von kleinen, widerstandsfahigen und wendigen Jaegern, die geeignet waren Hilfs- oder Stoerungsaktionen im Tiefflug durchzufuehren, voll entfalten konnten. Die hauptsaechlichsten Kriegsschauplatze fuer dieses Flugzeug waren: Neu Guinea, Borneo, die Salomon-Inselgruppe.

1 Marchio di fabbrica della C.A.C. (Commonwealth Aircraft Corporation). (Su coda).

2 Distintivo portato da un aereo (CA-13 Boomerang A46-195) del N. 4 Squadron, R.A.A.F.

3 Distintivo portato da un aereo (CA-13 Boomerang A46-126) del N. 5 Squadron, R.A.A.F.

4 (Supplemento Spitfire). Insegna del N. 7 S.A.A.F. Wing. (Su coda).

5 (Supplemento Spitfire). Distintivo portato da un aereo (Spitfire Mk. Iib, NS-Y, P8348, N. 52 O.T.U.). (Sotto carlinga).

1 Name assigned by the constructors, the Commonwealth Aircraft Corporation. (On the tail).

2 Badge borne by an aircraft (CA-13 Boomerang A46-195) of the No. 4 Squadron, R.A.A.F.

3 Badge borne by an aircraft (CA-13 Boomerang A46-126) of the N. 5 Squadron, R.A.A.F.

4 Spitfire supplement - Sign of the No. 7 S.A.A.F. Wing. (On the tail).

5 Spitfire supplement - Badge borne by an aircraft (Spitfire Mk. Iib, NS-Y, P8348, N. 52 O.T.U.). (Under the cabin).

1 Marque de fabrique de la C.A.C. (Commonwealth Aircraft Corporation). (Sur queue).

2 Insigne porté par un avion (CA-13 Boomerang A46-195) du N. 4 Squadron, R.A.A.F.

3 Insigne porté par un avion (CA-13 Boomerang A46-126) du N. 5 Squadron, R.A.A.F.

4 (Supplément Spitfire). Insigne du N. 7 S.A.A.F. Wing. (Sur queue).

5 (Supplément Spitfire). Insigne porté par un avion (Spitfire Mk. Iib, NS-Y, P8348, N. 52 O.T.U.). (Sous carlingue).

1 Fabrikszeichen der C.A.C. (Commonwealth Aircraft Corporation). (Auf dem Schwanz).

2 Abzeichen eines Flugzeuges (CA-13 Boomerang A46-195) des N. 4 Squadron, R.A.A.F.

3 Abzeichen eines Flugzeuges (CA-13 Boomerang A46-126) des N. 5 Squadron, R.A.A.F.

4 (Zusatz Spitfire). Abzeichen des N. 7 S.A.A.F. Wing. (Auf dem Schwanz).

5 (Zusatz Spitfire). Abzeichen eines Flugzeuges (Spitfire Mk. Iib, NS-Y, P8348, N. 52 O.T.U.). (Unterhalb des Fuehrerstandes).



BRITISH AND FRIENDS  
EX JAPAN

# HAWKER TEMPEST MK. V

Derivato dall'Hawker Typhoon, il Tempest (V) si può considerare come uno dei migliori caccia apparsi nell'ultima fase della II Guerra Mondiale. Entrato in servizio nella primavera del 1944, dopo ritardi e difficoltà dovute per lo più alla completa messa a punto del suo potente motore (Napier Sabre da 2.180 HP), il Tempest si distinse ben presto per le sue eccezionali prestazioni, e fu largamente impiegato dalla R.A.F. quale caccia, caccia-bombardiere, « assaltatore » (negli attacchi « al suolo »), e per l'intercettazione dei reattori e delle bombe-volanti (V-1) tedesche; compito questo che assolse nel migliore dei modi, grazie anche all'elevatissima velocità di picchiata che la potenza dell'apparato propulsivo ed il notevole peso gli consentivano. Distintosi incontestabilmente in numerosi teatri operativi (Inghilterra, Francia, Olanda, Germania, ecc.) come uno dei più veloci e potenti caccia allora in servizio, il Tempest, se pur complesso ed impegnativo per quanto riguarda la manovrabilità, costituì, in mano a piloti esperti e capaci, una delle più formidabili armi messe a disposizione degli Alleati.

The Hawker Tempest (V) was a derivation of the Hawker Typhoon and may be considered as one of the finest fighter planes that appeared at the latter stage of World War II. It went into operation in the Spring of 1944, after delays and difficulties which were largely due to the work necessary to perfect its powerful engine (a 2,180 HP Napier Sabre), and soon gave proof of its exceptional qualities. It was widely employed by the R.A.F. as a fighter, fighter bomber, assault craft (in « ground » attacks), and for the interception of jet craft and the German flying bombs (V-1) - a task which it performed in the best possible way, thanks also to its exceptionally high diving speed which was afforded by its powerful propulsion and notable weight. It stood out, uncontested, in a number of theatres of operation (Britain, France, Holland, Germany, etc.) as one of the fastest and most powerful fighter planes at that time in operation, and despite its complexity and engagement in manouvability, in the hands of expert and skilful pilots it was one of the most formidable weapons the Allies had at their disposal.

Le Tempest (V), dérivé du Hawker Typhoon, peut être considéré comme l'un des meilleurs chasseurs qui sont apparus pendant la dernière phase de la II Guerre Mondiale. Entré en service au printemps 1944 après des retards et des difficultés essentiellement dus à la mise au point complète de son puissant moteur (Napier Sabre de 2.180 CV), le Tempest se distingua très rapidement grâce à ses performances exceptionnelles et fut largement utilisé par la R.A.F. en tant que chasseur, chasseur bombardier, « avion d'assault » (au cours des attaques « au sol ») et pour intercepter les réacteurs et les bombes volantes (V-1) des allemands; il s'agit là d'une tâche qu'il accomplit de la meilleure façon possible grâce aussi à la vitesse en piqué très élevée qui lui était permise par la puissance de son appareil propulseur et par son poids considérable. Il se distingua incontestablement sur de nombreux théâtres opérationnels (Angleterre, France, Hollande, Allemagne, etc.) comme l'un des chasseurs les plus rapides et les plus puissants alors en service. Le Tempest, bien que complexe et difficile à manier, constituait, entre les mains de pilotes experts et capables, l'une des armes les plus formidables mises à la disposition des Alliés.

Vom Hawker Typhoon angeleitet, kann der Tempest (V) als einer der besten Jaeger angesehen werden, die in der Letzten Phase des II. Weltkrieges hervorgebracht wurden. Der Tempest, der im Fruehjahr 1944, nach Verspaetungen und Schwierigkeiten bedingt durch die Fertigstellung seines maechtigen Motors (Napier Sabre zu 2.180 HP) in Einsatz kam zeichnete sich schon bald fuer seine aussergewoehnlichen Leistungen aus und wurde von der R.A.F. als Jaeger, Bomben-Jaeger, « Stuermer » (bei den Boden-Angriffen) sowie als Sperrflugzeug fuer die Reaktoren und die fliegenden Bomben, die deutschen V-1 verwendet; eine Aufgabe die er wirklich auf beste Art und Weise ausfuehrte auch dank seiner grossen Geschwindigkeit im Sturzflug, die durch die Staerke seines Antriebes und das bedeutende Gewicht ermoeeglicht wurden. Der Tempest, der sich auf zahlreichen Kriegsschauplaetzen (England, Frankreich, Holland, Deutschland usw.) uneingeschraenkt als einer der schnellsten und maechtigsten Jaeger die zu der Zeit im Einsatz waren behauptete, stellte trotz seiner komplizierten und schwierigen Handhabung in Haenden von tuechtigen und erfahreneren Piloten, eine der furchtbarsten Waffen da, ueber die die Alliierten verfuegten.

1 Distintivo portato dal Tempest V (serie II) del F./Sgt. « Mac » Kennaugh, N. 56 Squadron R.A.F. Volkel, 1944.

2 Distintivo portato da alcuni aerei del N. 6 Squadron R.A.F.

3 Distintivo portato da alcuni aerei del N. 80 Squadron R.A.F.

4 Distintivi portati dal Tempest V (JF-E, NV784) dell'asso francese Wg. Cdr. Pierre Closterman. (La croce di Lorena va anteriormente sul « muso »; il distintivo su coda; la scritta subito sotto la carlinga sul lato destro).

5 Distintivi portati dal Tempest V (JF-E, NV784) dell'asso francese Wg. Cdr. Pierre Closterman. (La croce di Lorena va anteriormente sul « muso »; il distintivo su coda; la scritta subito sotto la carlinga sul lato destro).

6 Distintivi portati dal Tempest V (JF-E, NV784) dell'asso francese Wg. Cdr. Pierre Closterman. (La croce di Lorena va anteriormente sul « muso »; il distintivo su coda; la scritta subito sotto la carlinga sul lato destro).

7 Distintivo N. 33 Squadron R.A.F. (Su coda).

1 Badge borne by the Tempest V (series II) of F./Sgt. « Mac » Kennaugh, No. 56 Squadron R.A.F. Volkel, 1944.

2 Badge borne by some of the aircraft of No. 6 Squadron R.A.F.

3 Badge borne by some of the aircraft of No. 80 Squadron R.A.F.

4 Badges borne by the Tempest V (JF-E, NV784) of the French ace, Wg. Cdr. Pierre Closterman. (The Cross of Lorraine goes on the nose; the badge on the tail, and the wording immediately under the cabin on the left).

5 Badges borne by the Tempest V (JF-E, NV784) of the French ace, Wg. Cdr. Pierre Closterman. (The Cross of Lorraine goes on the nose; the badge on the tail, and the wording immediately under the cabin on the left).

6 Badges borne by the Tempest V (JF-E, NV784) of the French ace, Wg. Cdr. Pierre Closterman. (The Cross of Lorraine goes on the nose; the badge on the tail, and the wording immediately under the cabin on the left).

7 Badge of No. 33 Squadron R.A.F. (On the tail).

1 Insigne porté par le Tempest V (série II) du F./Sgt. « Mac » Kennaugh, N. 56 Squadron R.A.F. Volkel, 1944.

2 Insigne porté par certains avions du N. 6 Squadron R.A.F.

3 Insigne porté par certains avions du N. 80 Squadron R.A.F.

4 Insignes portés par le Tempest V (JF-E, NV784) de l'as français, Wg. Cdr. Pierre Closterman. (La croix de Lorraine est placée à l'avant sur le « museau »; l'insigne sur la queue; l'inscription immédiatement sous la carlingue sur le côté droit).

5 Insignes portés par le Tempest V (JF-E, NV784) de l'as français, Wg. Cdr. Pierre Closterman. (La croix de Lorraine est placée à l'avant sur le « museau »; l'insigne sur la queue; l'inscription immédiatement sous la carlingue sur le côté droit).

6 Insignes portés par le Tempest V (JF-E, NV784) de l'as français, Wg. Cdr. Pierre Closterman. (La croix de Lorraine est placée à l'avant sur le « museau »; l'insigne sur la queue; l'inscription immédiatement sous la carlingue sur le côté droit).

7 Insigne N. 33 Squadron R.A.F. (Sur queue).

1 Abzeiches des Tempest V (Serie II) des F./Sgt. « Mac » Kennaugh, N. 56 Squadron R.A.F. Volkel, 1944.

2 Abzeichen einiger Flugzeuge des N. 6 Squadron R.A.F.

3 Abzeichen einiger Flugzeuge des N. 80 Squadron R.A.F.

4 Abzeichen des Tempest V (JF-E, NV784) des francoesischen Helden, Wg. Cdr. Pierre Closterman. (Das Lothringer-Kreuz muss vorne auf die « Schnauze », das Abzeichen auf den Schwanz, die Inschrift gleich unterhalb des Fuehrerstandes rechts).

5 Abzeichen des Tempest V (JF-E, NV784) des francoesischen Helden, Wg. Cdr. Pierre Closterman. (Das Lothringer-Kreuz muss vorne auf die « Schnauze », das Abzeichen auf den Schwanz, die Inschrift gleich unterhalb des Fuehrerstandes rechts).

6 Abzeichen des Tempest V (JF-E, NV784) des francoesischen Helden, Wg. Cdr. Pierre Closterman. (Das Lothringer-Kreuz muss vorne auf die « Schnauze », das Abzeichen auf den Schwanz, die Inschrift gleich unterhalb des Fuehrerstandes rechts).

7 Abzeichen N. 33 Squadron R.A.F. (Auf dem Schwanz).

Helme II

6



7



8



9



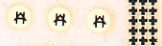
10

LE GRAND CHARLES

11



12



NV784

