

Préparé et rédigé par : Capt (Marine) (à la retraite) M. Braham
Édité par : Hugh Spence

Introduction : Le de Havilland DH.98 *Mosquito* était l'un des avions de combat britannique les plus versatiles de la Deuxième Guerre mondiale. Il était connu affectueusement sous le surnom « Mossie » par ses équipages, mais aussi sous les surnoms « merveille de bois » et « terreur de bois » parce que la majeure partie de l'avion était faite en bois contreplaqué. Le *Mosquito* a été utilisé par la Royal Air Force (RAF) et plusieurs autres forces aériennes lors des conflits en Europe, dans le Pacifique et dans la région méditerranéenne, et pendant quelques années après la guerre.

Conçu au départ comme un bombardier rapide non armé (sans armes défensives), le *Mosquito* a ensuite été modifié afin de remplir d'autres fonctions pendant la guerre aérienne, que ce soit bombardier stratégique de basse à moyenne altitude qui effectuait des vols pendant le jour, bombardier de nuit de haute altitude, avion éclaireur, avion de chasse de jour ou de nuit, chasseur-bombardier, avion intrus, aéronef pour les frappes maritimes et appareil rapide de reconnaissance photographique qui effectuait des missions de reconnaissance aérienne. Le *Mosquito* a même été utilisé par la British Overseas Airways Corporation (BOAC) comme avion de transport. Enfin, le *Mosquito* a été le point de départ pour la conception du de Havilland *Hornet*, un avion de chasse lourd muni d'un seul siège.

Lors de sa production, en 1941, le *Mosquito* était l'avion en opération le plus rapide du monde.

Modèle de base : Le *Mosquito* avait des ailes médianes et il était propulsé par deux moteurs Merlin. La variante la plus

produite de cet avion, soit le chasseur-bombardier FB Mark 6, était équipée de deux moteurs Merlin (Mk 23 ou Mk 25) qui faisaient tourner des hélices tripales.



Mosquito B. Mk XVI

La cellule de l'avion était surtout composée de bois. Le fuselage était fait de couches de balsa équatorien et de bouleau canadien collées en alternance. Toutefois, pour les parties du fuselage qui nécessitaient une plus grande résistance, comme la bordure des lignes de découpe, des variétés de bois plus solides étaient utilisées à la place du balsa. On recouvrait aussi le bois avec du Madapolam, une fine toile de coton. Le fuselage pouvait être construit en une semaine par une équipe de six techniciens. Une couche d'enduit métallique était appliquée avant la touche finale – le camouflage.

L'aile, conçue entièrement de bois, était installée sur l'appareil avec quatre points de fixation bien larges. Elle était constituée d'une seule pièce et non pas de plusieurs sections distinctes. Sur l'aile, il y avait deux longerons principaux, des nervures en bois d'épinette et en contreplaqué, des lisses, et pour finir, un revêtement de contreplaqué qui était, comme le fuselage, recouvert d'une fine

toile de coton et d'une couche d'enduit métallique. La charpente des ailerons était composée de métal, mais les volets étaient faits en bois et ils étaient contrôlés hydrauliquement.

Les nacelles étaient elles aussi construites surtout avec du bois, mais les points d'attache du moteur étaient en métal, tout comme les pièces du train d'atterrissage. Pour le moteur, des points d'attache conçus avec des tubes en acier soudés avaient été ajoutés, et pour le train d'atterrissage, on avait mis des amortisseurs oléopneumatiques simples faits de blocs de caoutchouc.

Les surfaces des commandes de vol, ainsi que les gouvernes de direction et de profondeur, étaient faites d'aluminium et recouvertes de tissu. Si on ne compte pas le poids des moteurs, le poids total des pièces moulées et forgées en métal sur l'avion était seulement de 280 lb (130 kg).



Variantes : Trois prototypes ont été construits, chacun avec une configuration différente. C'est le bombardier prototype *W4050* qui a été le premier à voler, le 25 novembre 1940, suivi par le chasseur de nuit, le 15 mai 1941, et enfin, par l'avion de reconnaissance photographique, le 10 juin.

En s'inspirant de ces trois prototypes, de nombreuses variantes, qui possèdent des critères de performance différents, ont été créées pour accomplir une grande variété de tâches. Une liste de ces variantes se trouve dans l'Annexe 1.

Avions *Mosquito* construits au

Canada : En tout, 1 133 avions de ce genre ont été construits par De Havilland Canada, en Ontario, à l'aérodrome Downsview.

Opérations menées avec le *Mosquito* :

Le de Havilland *Mosquito* a rempli plusieurs fonctions pendant la Deuxième Guerre mondiale. Des escadrons d'avions *Mosquito* ont servi lors de missions de bombardement et de reconnaissance, d'opérations tactiques, de vols dans les zones aériennes ennemies, d'attaques contre les sous-marins et les navires, ainsi que pendant des opérations menées la nuit, que ce soit en défensive ou en offensive, et ce, jusqu'à la fin de la guerre.

Les *Mosquito* étaient largement utilisés par l'escadron d'avions éclaireurs de la RAF, qui marquaient, la nuit, des cibles à l'aide de fusées éclairantes pour les bombardements stratégiques. Malgré les taux de pertes initialement élevés, le *Mosquito* était, à la fin de la guerre, l'appareil de la Royal Air Force Bomber Command qui avait subi le moins de pertes.

Le 20 janvier 1943, date du 10^e anniversaire de la prise du pouvoir par les Nazis, un *Mosquito* a provoqué le mécontentement du commandant en chef de la Luftwaffe, Reichsmarschall Hermann Göring, car une attaque a fait tomber la station de radiodiffusion principale de Berlin, ce qui a mis fin au discours qu'il prononçait sur les ondes.

Parmi les opérations spéciales typiquement effectuées par les *Mosquito*, on peut nommer le raid de bombardement de basse altitude sur les quartiers généraux de la Gestapo, à Copenhague, le 21 mars 1945, un raid qui a été fait par le 140^e escadron de la RAF.

Plusieurs semaines de planification minutieuse ont été nécessaires avant que l'attaque ne puisse être lancée. Deux maquettes à grande échelle, une de la ville de Copenhague et l'autre des édifices de la Gestapo, ont été utilisées pour donner des instructions détaillées aux pilotes. Même les arbres, les lacs et les maisons étaient indiqués sur ces maquettes, dont la construction avait requis 340 heures de travail.

La cible était un grand immeuble de six étages et en forme de U. Selon les informations qui avaient été reçues, les quartiers généraux logeaient tout le personnel de la Gestapo pour l'ensemble du Danemark, ainsi qu'un bon nombre de membres de la police.

Les avions *Mosquito* ont pris leur envol en trois vagues et en groupe de six à neuf heures du matin exactement, heure à laquelle les travailleurs de la Gestapo arriveraient aux quartiers généraux. Deux autres *Mosquito* de l'Unité de film de la RAF les suivaient. Après avoir survolé la mer du Nord pendant plus de deux heures, ils ont vu, comme prévu, les côtes du Jutland et peu de temps après, la ville de Copenhague.

Le lendemain, un aéronef de reconnaissance a pris des photographies des lieux. Les rapports de ces photographies indiquent que la cible avait été durement touchée. Le dernier étage et le toit de l'aile sud étaient détruits. Quant aux autres étages, ils étaient partiellement détruits. Presque tous les

étages de l'aile ouest étaient démolis. Le dernier étage et le toit de l'aile est étaient en ruines, et les étages inférieurs avaient subi des dommages importants. Des travaux de sauvetage étaient en cours lorsque les photographies ont été prises. Une photographie, reçue plus tard de la part de sources clandestines danoises, montre l'immeuble en flammes d'un bout à l'autre, des preuves solides que les pilotes n'avaient pas raté la cible. En outre, 151 membres de la Gestapo ont été tués et 30 patriotes danois, qui étaient emprisonnés dans l'édifice, ont réussi à s'échapper. La mission fut donc un grand succès.

Les *Mosquito* ont pris part à leur dernière mission de guerre officielle, en Europe, le 21 mai 1945, quand les 143^e et 248^e escadrons de la RAF ont reçu les ordres de continuer de chasser les sous-marins allemands qui pourraient vouloir poursuivre les combats.

Certains des pilotes les plus talentueux de la RAF ont été aux commandes d'un *Mosquito*. Parmi ces derniers, il y avait le pilote de chasseur de nuit et commandant d'aviation Branse Burbridge, qui a abattu 21 appareils; Bob Braham qui en a abattu 29, dont 10 tandis qu'il pénétrait dans les zones aériennes ennemies avec un *Mosquito*; et John Cunningham qui a réussi à faire tomber 20 appareils en tout, dont 19 aux commandes d'un *Mosquito* pendant la nuit.

OPÉRATIONS CANADIENNES

En plus des nombreux Canadiens qui pilotaient des *Mosquito* avec distinction au sein des escadrons de la RAF, il y avait aussi six escadrons de la RCAF qui ont fini par avoir une flotte d'avions *Mosquito*.

Le 400^e (escadron de la ville de Toronto) : Le 110^e escadron de la ville de

Toronto, connu au départ comme le 10^e escadron de coopération de l'Armée, a été créé en octobre 1932 et il a été le premier escadron auxiliaire de la RCAF. Il est arrivé en Grande-Bretagne en février 1940. Puis, le 1^{er} mars 1941, à Odiham, dans le Hampshire, il est devenu le 400^e escadron. À cette époque, les pilotes du



400^e volaient à bord d'avions Curtiss *Tomahawk* et plus tard, à bord de North American *Mustang* Mk I. Alors que le 400^e effectuait des missions de reconnaissance tactique en Europe de l'Ouest, avec des *Mustang*, entre 1942

et 1943, des combats ont eu lieu contre les appareils de la Luftwaffe, et par le mois de décembre 1943, neuf avions avaient été abattus. L'escadron a alors été rééquipé avec des aéronefs de reconnaissance photographique non armés *Spitfire* Mk XI et des *Mosquito* Mk XVI. Par la suite, le 7 août 1945, l'escadron a été dissous sur un terrain d'aviation en Allemagne, pour ensuite reprendre ses activités en 1946.

Le 404^e escadron (Buffalo) : Cet escadron a été créé à Thorney Island, dans le Sussex, en Angleterre, le 15 avril 1941, sous le contrôle

opérationnel de la Royal Air Force. Chargé de faire des patrouilles et des attaques côtières, l'escadron a d'abord utilisé des avions Bristol *Blenheim* Mk IV et par la suite, des *Beaufighter* et des *Mosquito*. De mai à septembre 1944, le 404^e était basé à



l'aérodrome de Davidstow Moor de la RAF, à Cornwall. Il a été dissous le 25 mai 1945.

Le 406^e (escadron de la ville de Saskatoon) : Cette unité a été mise sur pied en mai 1941, à Acklington, et elle formait le 13^e groupe du Fighter Command. Au début, l'unité était équipée avec des avions de combat lourds *Blenheim* IF, mais elle a été rééquipée, un



mois plus tard, avec des *Beaufighter* IIF. Elle menait ses opérations à partir de plusieurs bases du Royaume-Uni. Elle a changé les appareils de sa flotte, vers la mi-1942, pour utiliser des *Beaufighter* VIF et encore une autre fois,

en avril 1944, pour des chasseurs de nuit *Mosquito* XII. Puis, en juillet, elle a changé de modèle et a opté, cette fois-ci, pour le *Mosquito* XXX. C'est cet appareil que les pilotes du 406^e ont utilisé pour le reste de la guerre. En juin 1945, les activités du 406^e ont été transférées à la base RAF Predannack, à Cornwall, où l'escadron a été dissous au mois d'août.

Le 409^e escadron (Nighthawk) : Cet escadron a été créé à la base RAF Digby, en juin 1941, et il menait alors des opérations de nuit avec des Boulton Paul *Defiant*. Puis, en juillet, ses activités ont été transférées à la base RAF Coleby Grange où les avions *Beaufighter* IIF sont arrivés au mois d'août. En février 1943, l'escadron a été transféré à



Acklington, mais il est revenu, plus tard dans l'année, à Coleby Grange. En mars 1944, le 409^e est parti à Hunsdon. C'est à ce moment qu'il a commencé à utiliser des *Mosquito* Mk XII et qu'il s'est joint au 85^e groupe de la Deuxième force aérienne tactique. Des patrouilles offensives dans les zones aériennes ennemies ont débuté et des combats ont eu lieu au-dessus des plages de Normandie en juin : 11 avions ont été abattus pendant ce mois. Par la suite, les bombes volantes V-1 ont fait leur apparition et les combats ont repris dans le ciel de l'Europe. Vers la fin d'août, l'escadron prenait la direction de Carpiquet, en France, et utilisait les premiers chasseurs de nuit basés sur le continent. Par la mi-octobre, l'escadron s'installait dans la région de Lille, où il resterait jusqu'en avril 1945. Le 19 avril, il y a eu un autre déménagement, cette fois-ci dans la région du Rhin, en Allemagne, et c'est à cet endroit que l'escadron a pu abattre six avions en une seule nuit. Peu après, la guerre a pris fin et les victoires de l'escadron s'élevaient alors à 61½.

Le 410^e escadron (Cougar) : Le 410^e, qui était aussi la 3^e unité de chasseurs de nuit de la RCAF, était équipé d'avions *Defiant*. Il a été formé à Ayr à la fin du mois de juin 1941, mais la majeure partie



de ces activités ont été transférées à Drem, en août, certains de ses détachements se trouvant néanmoins sur plusieurs autres terrains d'aviation. Les *Defiant* ont été remplacés par des *Beaufighter* II en avril. Puis, en juin, l'escadron retournait à Ayr, pour ensuite déménager à Scorton en septembre et à Acklington en octobre. C'est à Acklington que l'escadron a

commencé à utiliser des de Havilland *Mosquito* Mk II, des avions avec lesquels il a obtenu sa première victoire. En février 1943, l'escadron a pris la direction de Coleby Grange où il a effectué des vols de longue durée en tant qu'avion intrus dans les zones aériennes des ennemis. En juillet, les *Mosquito* Mk VI ont remplacé les Mk II. Peu après, en novembre, l'escadron déménageait à Hunsdon et un mois plus tard, les *Mosquito* Mk XII prenaient la place des versions antérieures. En juin 1944, il y a eu un autre déménagement, cette fois-ci à Zeals et c'est à cet endroit que l'escadron s'est joint à la Deuxième force aérienne tactique, avant de déménager à Colerne au mois de juillet. En août, le 410^e a commencé à changer les avions de sa flotte pour des *Mosquito* Mk XXX. Il est ensuite revenu à Hunsdon, mais il est parti pour la France en septembre. L'escadron a eu le mérite d'être la meilleure unité de chasseurs de nuit de la Deuxième force aérienne tactique, lors de la période allant du jour J au jour de la victoire en Europe. Les victoires du 410^e s'élevaient à 75¾ à la fin de la guerre.

Le 418^e (escadron de la ville d'Edmonton) : Le 418^e était le seul escadron d'avions intrus de la RCAF. Les pilotes, qui pilotaient initialement des



Douglas *Boston*, s'aventuraient seuls dans le ciel nocturne afin de patrouiller les périmètres des terrains d'aviation des ennemis et d'attaquer les aéronefs qui s'envolaient pour effectuer des raids. La notoriété du

418^e s'est accrue en 1943 lorsque l'escadron a commencé à utiliser des de

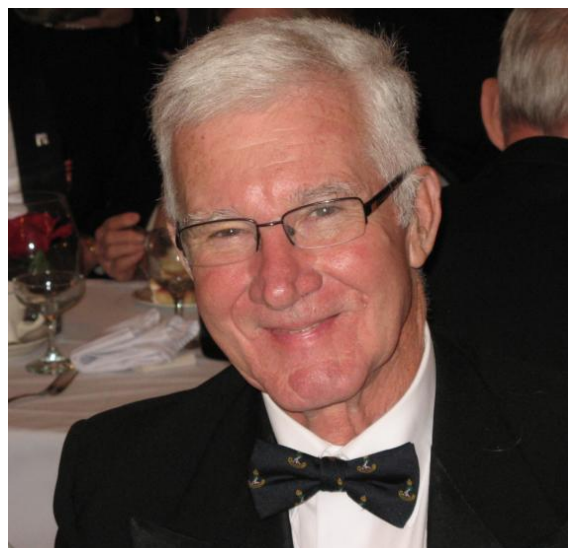
Havilland *Mosquito*. Le 418^e était la seule unité canadienne qui avait le champ libre pour pénétrer dans les zones aériennes des ennemis, qui s'étendaient des fjords de la Norvège jusqu'à la mer Méditerranée, en passant par les steppes de l'Europe de l'Est. Adopté par la ville d'Edmonton, l'escadron a accompli une multitude de tâches sans précédent dans l'histoire de la guerre aérienne. Parmi ces tâches, il y avait larguer de l'argent et des marchandises pour les opérations clandestines, ainsi que faire des frappes rapides à la hauteur de la cime des arbres contre des gares de triage et des aérodromes. Les avions de l'escadron ont également été utilisés pour défendre les Alliés contre les nouvelles bombes volantes V1 et V2 des Allemands. À la fin de la guerre, le 418^e était le meilleur escadron d'avions de combat de la RCAF et il affichait le plus haut taux de victoires de toutes les Forces aériennes alliées.

BIBLIOGRAPHIE

1. BRAHAM, J.R.D., *Scramble*, William Kimber & Co., 1961.
2. RAWNSLEY, C.F. et R. WRIGHT, *Night Fighter*, Collins, 1957.
3. ALLEN, Michael, *Pursuit Through Darkened Skies*, Airlife, 1999.
4. BAKER, E.C.R., *Fighter Aces of the RAF*, William Kimber & Co., 1962.
5. Wikipédia, de *Havilland Mosquito*, http://en.wikipedia.org/wiki/DeHavilland_Mosquito.
6. *Royal Canadian Air Force*, <http://rcf.com/Squadrons/>.
7. MDN – Les forces aériennes du Canada, <http://www.airforce.forces.gc.ca>

8. Wikipédia, *Le 406^e escadron*, [http://en.wikipedia.org/wiki/No. 406_Squadron_RCAF](http://en.wikipedia.org/wiki/No._406_Squadron_RCAF).
9. Wikipédia, *Le 409^e escadron*, [http://en.wikipedia.org/wiki/No. 409_Squadron_RCAF](http://en.wikipedia.org/wiki/No._409_Squadron_RCAF).
10. <http://www.avroland.ca/al-rcf-com-410sqn.html>
11. http://www.mossie.org/Mosquito_var.htm
12. http://www.raf.mod.uk/history_old/shell.html

Capitaine (Marine) (à la retraite) M. Braham, CD



Mike Braham est diplômé du Collège militaire royal (1965). Il a été officier dans la marine et haut fonctionnaire du ministère de la Défense nationale. Il est un passionné de l'histoire militaire.

Annexe 1

VARIANTES DU MOSQUITO

**Prototype/
PR.1** Un prototype et un des premiers avions de reconnaissance photographique. Facilement reconnaissable par ses fuseaux moteurs courts. Muni de deux moteurs Rolls Royce Merlin 21 à deux vitesses et de surcompresseurs à un étage, ainsi que d'hélices hydromatiques de Havilland.

F.II Fighter Conçu à partir du prototype W4052. Équipé de quatre canons de 20 mm et de quatre mitrailleuses Browning de .303 po. Moteurs Rolls Royce Merlin 21 et 23. Deux appareils ont été construits expérimentalement avec une tourelle dorsale rotative munie de mitrailleuses de .303 po. Certains appareils ont été modifiés pour devenir des PR.II.

**T.III
Trainer** De type Mark II, mais à commande double et sans armes. Moteurs Rolls Royce Merlin 21 et 23.

B.IV Bombardier non armé. Comme le PR.1, mais avec des fuseaux moteurs plus longs. Moteurs Rolls Royce Merlin 21 et 23. Capable de transporter quatre bombes de 500 lb (à petites ailettes) dans le fuselage, au lieu des quatre bombes

de 250 lb de la conception originale. Modifié plus tard pour transporter une bombe de 4000 lb (*blockbuster* ou *cookie*) avec une soute à bombes en forme de bosse. Les premiers vols opérationnels ont été faits en plein jour à Cologne. C'est un B.IV qui a largué la première bombe sur Berlin, pendant le jour, le 30 janvier 1943.

PR.IV Avion de reconnaissance photographique non armé. Semblable au B.IV, mais conçu pour transporter des appareils photo et non pas des bombes. Une variante du PR.IV a été fournie à la BOAC pour construire le prototype du *Mosquito* qui avait pour fonction de transporter le courrier. La soute à bombes, qui était rembourrée avec du feutre, pouvait accueillir 2 passagers, sur le dos.

B.V Un prototype conçu à partir du B.IV muni d'une nouvelle « aile standard » sur laquelle on pouvait poser deux réservoirs largables de 50 gallons ou deux bombes de 500 lb. Moteurs Rolls Royce Merlin 23. Cet avion a servi de modèle de base pour la construction du B.VII canadien.

FB.VI Chasseur-bombardier qui a été conçu en s'inspirant du NF.II et qui avait des moteurs Rolls Royce

Merlin 22, 23 et 25. Il transportait les mêmes armes que le NF.II, mais aussi deux réservoirs largables de 50 gallons sur ses ailes ou deux bombes de 500 lb (ou des réservoirs supplémentaires dans le fuselage, derrière le canon). En 1944, des changements ont été faits pour que l'appareil puisse transporter quatre roquettes de 60 lb sous chaque aile, au lieu des réservoirs et des bombes, pour faire des attaques contre les navires. Deux *Mosquito* de type Mk 6 ont été modifiés pour pouvoir faire des manœuvres d'appontage et sont ainsi devenus des *Mosquito* de mer, en ajoutant une crose d'appontage, en renforçant l'arrière du fuselage et en posant des hélices quadripales. Cela deviendrait la base du Mk 33.

B.VII

Bombardier. Les 25 premiers *Mosquito* construits au Canada en s'inspirant du B.V, mais avec des moteurs Packard Merlin 31 qui faisaient tourner des hélices standard Hamilton.

PR. VIII

Avion de reconnaissance photographique. Le premier *Mosquito* de haute altitude. Le PR.VIII est une modification du B.IV obtenue en installant des moteurs spéciaux Merlin 61 à refroidissement

intermédiaire et à deux vitesses, en ajoutant des surcompresseurs à deux étages et en prévoyant l'installation de deux réservoirs largables de 50 gallons sur les ailes. Seulement cinq appareils ont été construits.

B.IX

Bombardier. Le premier bombardier de haute altitude non armé. Moteurs Merlin 72 à refroidissement intermédiaire et à deux vitesses, surcompresseurs à deux étages. Capable de transporter quatre bombes de 500 lb dans le fuselage et deux bombes de 500 lb sur les ailes, ou des réservoirs de carburant supplémentaires dans le fuselage et des réservoirs largables de 50 gallons sur les ailes. Quelques-uns de ces appareils ont été modifiés pour transporter une bombe de 400 lb dans le fuselage et deux réservoirs largables de 50 gallons sur les ailes, ces derniers qui seraient remplacés, en 1944, par des réservoirs largables de 100 gallons, le poids de l'avion ne devant toutefois pas dépasser 25 200 lb. Une autre variante – un avion éclaireur – a été développée par la RAF.

PR. IX

Avion de reconnaissance photographique. Une variante du B.IX utilisée par la RAF et par la 8^e unité de l'armée de l'air

<p>américaine pour faire des prévisions météorologiques, en Europe, avant tous les raids de bombardement majeurs effectués pendant le jour ou la nuit.</p>	<p>variante du B.IX qui est munie de moteurs Merlin 72, 73, 76 et 77, et qui peut transporter des bombes de 3000 lb. Tous les appareils ont été modifiés en 1944 pour transporter des bombes de 4000 lb dans le fuselage et deux réservoirs largables de 50 gallons sur les ailes, ou quatre bombes de 500 lb et des réservoirs largables de 100 gallons.</p>
<p>NF. XII Un chasseur de nuit, muni de quatre canons, qui a été conçu à partir du NF.II, mais se distinguant par le fait que les quatre mitrailleuses et le radar A.I. Mk 5, dans le nez de l'avion, ont été remplacés par un radar centimétrique A.I. Mk 8. Moteurs Merlin 21 et 23. L'avion n'était pas muni d'une « aile standard ».</p>	<p>PR. XVI Avion de reconnaissance photographique. Une variante du B.XVI. Trois réservoirs de carburant supplémentaires ont été installés dans la soute à bombes. En plus des appareils photo qui se trouvaient dans le fuselage, on pouvait mettre un appareil F.52 dans chacun des réservoirs largables.</p>
<p>NF. XIII Chasseur de nuit, équipé de quatre canons, qui a été conçu en s'inspirant du FB.VI. Les quatre mitrailleuses, dans le nez de l'avion, ont été remplacées par un radar A.I Mk 8. Moteurs Merlin 21 et 23.</p>	<p>NF. XVII Chasseur de nuit conçu à partir du NF.XII, et très similaire à ce dernier, muni d'un radar américain A.I. Mk 10.</p>
<p>NF. XV Chasseur spécial de haute altitude conçu en seulement sept jours à partir du prototype PR.VIII qui avait une cabine pressurisée, mais avec le bout des ailes allongé, des réservoirs à carburant plus petits et quatre mitrailleuses de .303 po situées dans une petite bosse sous le fuselage. Seulement cinq appareils ont été construits.</p>	<p>FB. XVIII Chasseur-bombardier surnommé le « Tsétsé ». Conçu en s'inspirant du FB.VI, mais en modifiant le nez de l'avion pour y installer un canon antichar (57 mm) de six livres à la place des quatre canons de 20 mm. Le canon de six livres pouvait tirer 25 obus en 20 secondes. Moteurs Merlin 25. Utilisé surtout par le</p>
<p>B.XVI Bombardier à cabine pressurisée. Une</p>	

	<p>Coastal Command pour des attaques contre des sous-marins et des navires.</p>	<p>NF. XIX Chasseur de nuit conçu à partir du NF.XIII, et très similaire à ce dernier, mais doté de moteurs Merlin 25 et capable de prendre des radars britanniques ou américains. En 1948-1949, 45 de ces appareils ont été remaniés afin d'ajouter des hélices quadripales. Ils ont ensuite été remis aux Forces aériennes royales suédoises qui ont rebaptisé l'avion J.30.</p>	<p>33 et les deux autres avec des moteurs Packard Merlin 31. Il a été remplacé par le FB.26.</p> <p>T.22 Avion d'entraînement non armé à commande double qui a été construit au Canada en se basant sur le FB.21. Moteurs Packard Merlin 33. On n'en a construit que six. Similaire au T.III.</p>
<p>B.XX Bombardier. Deuxième série d'avions construits au Canada. Semblable au B.VII, mais doté d'équipement canadien-américain et de moteurs Packard Merlin 31 ou 33. On a installé des appareils photo sur quarante de ces appareils, qui ont été donnés à USAAF (l'appareil a alors été renommé F.8). La USAAF les a utilisés pour faire des prévisions météorologiques et des missions de reconnaissance opérationnelle.</p>	<p>B.25 Bombardier construit au Canada et identique au B.XX, mais avec des moteurs Packard Merlin 225.</p>	<p>FB. 21 Chasseur-bombardier construit au Canada en s'inspirant du FB.VI et du B.XX. Seulement trois appareils ont été construits, un avec des moteurs Packard Merlin</p>	<p>FB. 26 Chasseur bombardier construit au Canada en s'inspirant du FB.VI, mais en installant des moteurs Packard Merlin 225 et de l'équipement canadien-américain.</p> <p>T. 27 Avion d'entraînement construit au Canada en se basant sur le T.22. Moteurs Packard Merlin 225.</p> <p>NF. 30 Chasseur de nuit conçu à partir du NF.XIX, avec des moteurs de haute altitude Merlin 72, 76 et 113.</p> <p>PR.32 Appareil de reconnaissance photographique. Une variante plus légère du PR.XVI munie de moteurs Merlin 113 et 114 (surcompresseurs à deux étages) et avec le</p>

	<p>bout des ailes allongé. Cet avion a été spécialement conçu pour les opérations de haute altitude.</p>	<p>TT.35 Avion remorqueur de cible. Une variante du B.35.</p>
<p>TF/TR.33 Un avion de la Fleet Air Arm qui a été conçu à partir du FB.VI pour mener des missions multifonctionnelles. Moteurs Merlin 25, ailes repliables à fonctionnement manuel et train d'atterrissage pneumatique avec des plus petites roues.</p>		<p>NF. 36 Chasseur de nuit doté de plus de puissance que le NF.30. Moteurs Merlin 113 et radar américain A.I. Mk 10. Armé de quatre canons de 20 mm.</p>
<p>PR. 34 Appareil de reconnaissance photographique pouvant voler sur une bien plus longue distance que le PR.XVI. Moteurs Merlin 113 et 114. C'était la version la plus rapide du Mosquito. Il pouvait atteindre une vitesse de 422 mph quand il volait en palier.</p>		<p>TR/TF.37 Avion torpilleur et chasseur-bombardier. Similaire au T.33, mais avec un radar britannique ASV Mk 13B installé dans le nez de l'appareil.</p>
<p>B.35 Bombardier. Semblable au B.XVI sauf pour l'utilisation de moteurs Merlin 114 dans les versions initiales et de moteurs Merlin 114A dans les versions ultérieures. En tout, 274 avions ont été construits, dont 65 par Airspeed Ltd.</p>		<p>NF.38 Chasseur de nuit. Similaire au NF.36, mais équipé d'un radar britannique A.I. Mk 9 radar, ainsi que de moteurs Merlin 113, 114, 113A ou 114A.</p>
<p>PR.35 Avion de reconnaissance photographique. Dix avions ont été construits à partir des B.35.</p>		<p>TT.39 Avion remorqueur de cible obtenu en modifiant le B.XVI.</p>
		<p>FB.40 Chasseur-bombardier. Le premier Mosquito à être construit en Australie. Une variante du FB.VI avec des hélices hydromatiques Hamilton Standard ou De Havilland. Les 100 premiers appareils étaient équipés de moteurs Packard Merlin 31 et les autres, de moteurs Packard Merlin 33.</p>
		<p>PR.40 Avion de reconnaissance photographique construit en Australie. Une</p>

<p>variante du FB.40 avec des moteurs Packard Merlin 31.</p> <p>PR.41 Aéronef de reconnaissance photographique construit en Australie. Similaire au PR.40, mais avec de l'équipement radio supplémentaire et des moteurs Packard Merlin 69 (surcompresseurs à deux étages).</p> <p>T.43 Avion d'entraînement. La version australienne du FB.40 qui lui est presque identique, sauf pour l'ajout d'une double commande et de tabs compensateurs sur les deux gouvernes de profondeur.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Masse, sans charge : 14 300 lb (6 490 kg) • Masse, avec charge : 18 100 lb (8 210 kg) • Masse maximale au décollage : 25 000 lb (11 000 kg) • Installation motrice : 2 moteurs Rolls Royce Merlin 76/77 (gauche/droite) refroidi par liquide, V12, d'une puissance de 1 710 hp (1 280 kW) chacun <p>Performance :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vitesse maximale : 361 nœuds (415 mph, 668 km/h) à une altitude de 28 000 pi (8 500 m) • Autonomie de vol : 1 300 nmi (1 500 mi, 2 400 km) avec toutes les armes • Plafond : 37 000 pi (11 000 m) • Vitesse ascensionnelle : 2 850 pi/min (14,5 m/s) • Charge alaire : 39,9 lb/pi² (195 kg/m²) • Puissance/masse : 0,189 hp/lb (311 W/kg) <p>Armement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bombes : 4,000 lb (1 800 kg) <p>Avionique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Système de radionavigation GEE
<p>Annexe 2</p> <p><u>CARACTÉRISTIQUES DU DH. 98 MOSQUITO B. MK XVI</u></p> <p>Caractéristiques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Équipage : 2 personnes – pilote et bombardier/navigateur • Longueur : 44 pi 6 po (13,57 m) • Envergure : 54 pi 2 po (16,52 m) • Hauteur : 17 pi 5 po (5,3 m) • Surface des ailes : 454 pi² (42,18 m²) 	