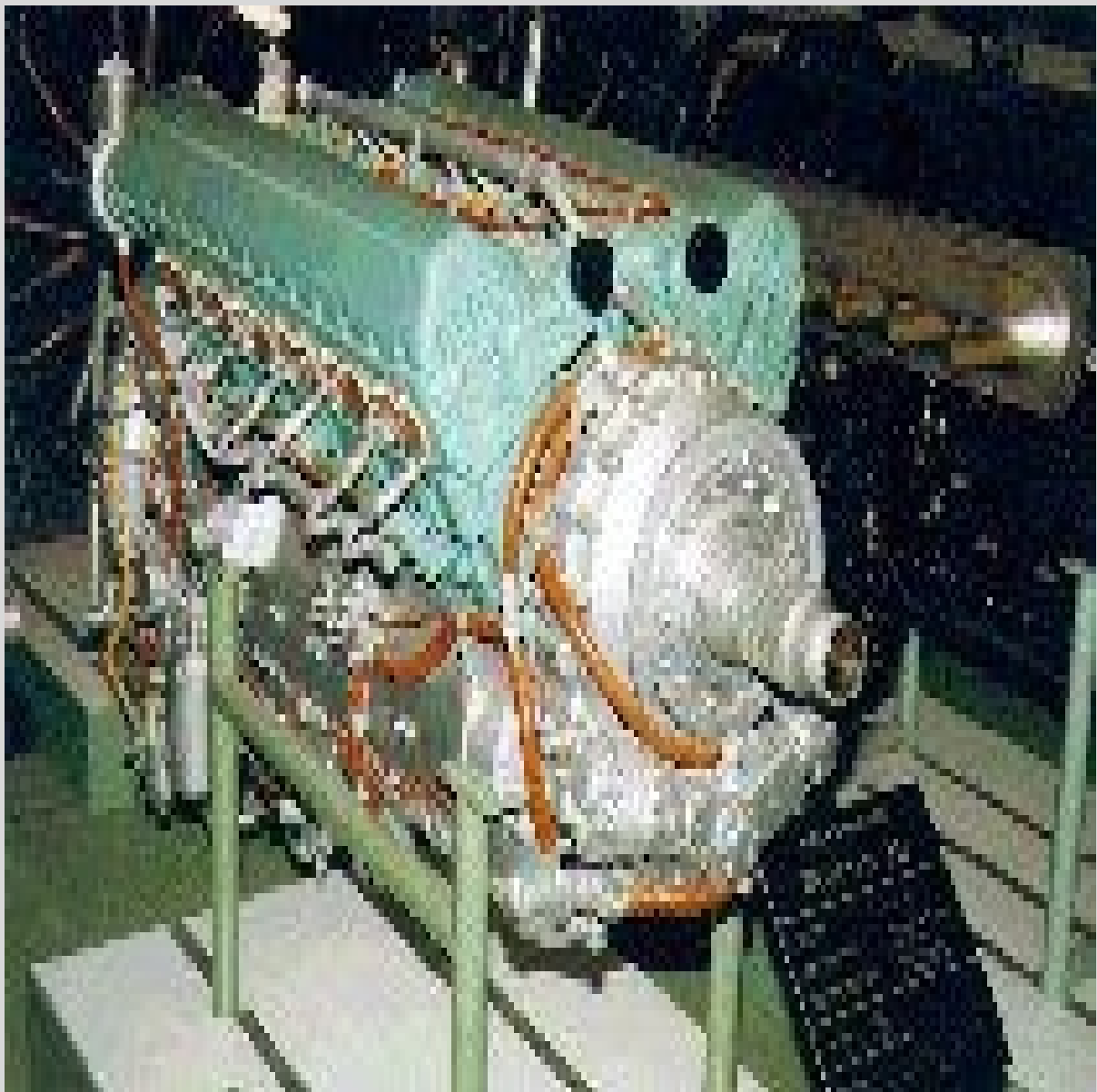


Nom de l'avion : De Havilland Mosquito NF Mk XIII

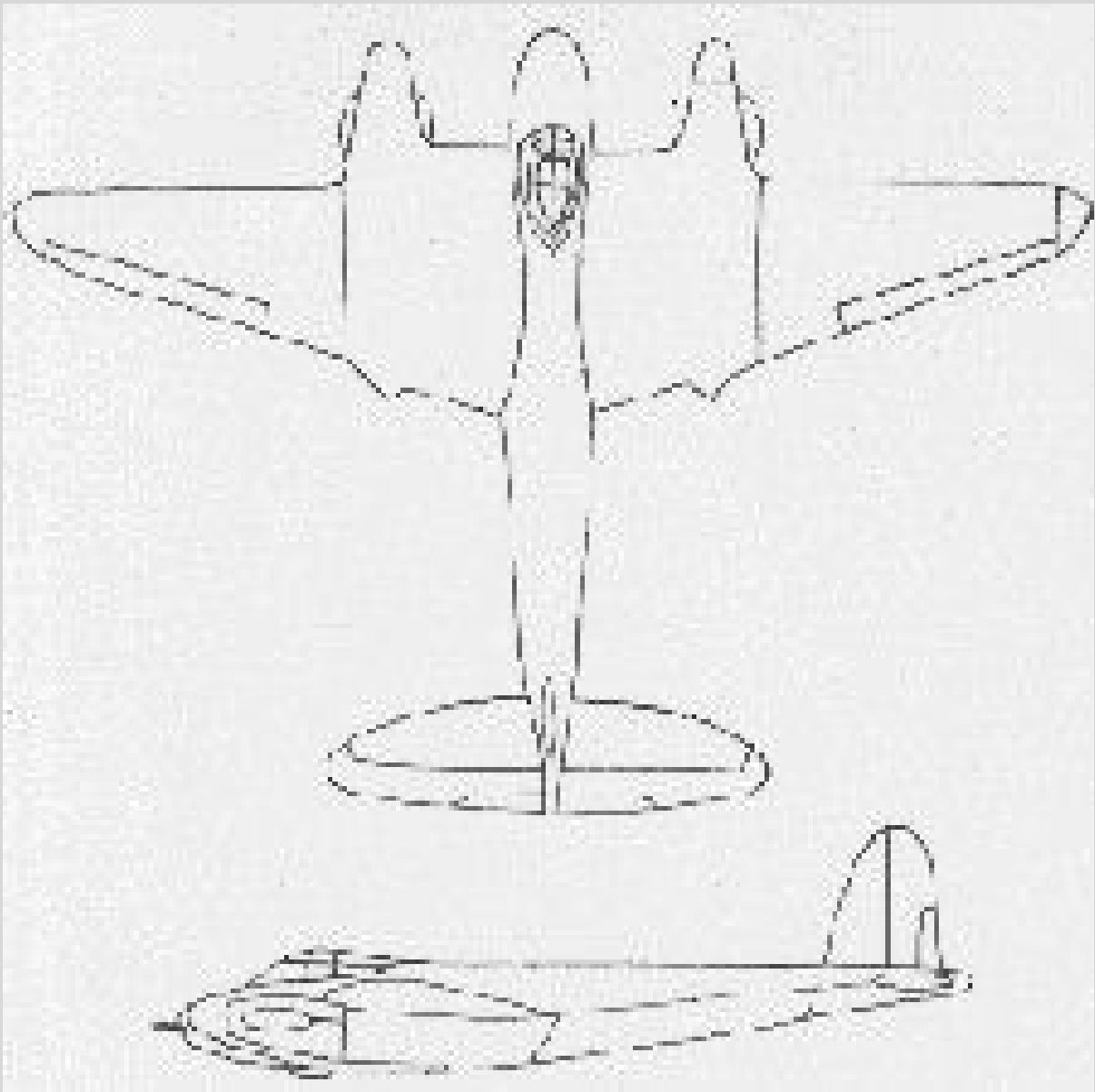
Type d'avion : Chasseur nocturne bimoteur

MOTORISATION

Rolls-Royce Merlin 25



Moteur de 12 cylindres en V refroidi par liquide entrainant une hélice de 3,66 m
Puissance développée: 1620-1635 ch au décollage, 1460 ch à 610 m, 1500 ch à 2900 m



ARMEMENT

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 355 km/h à 2745 m - 595 km/h à 4265 m

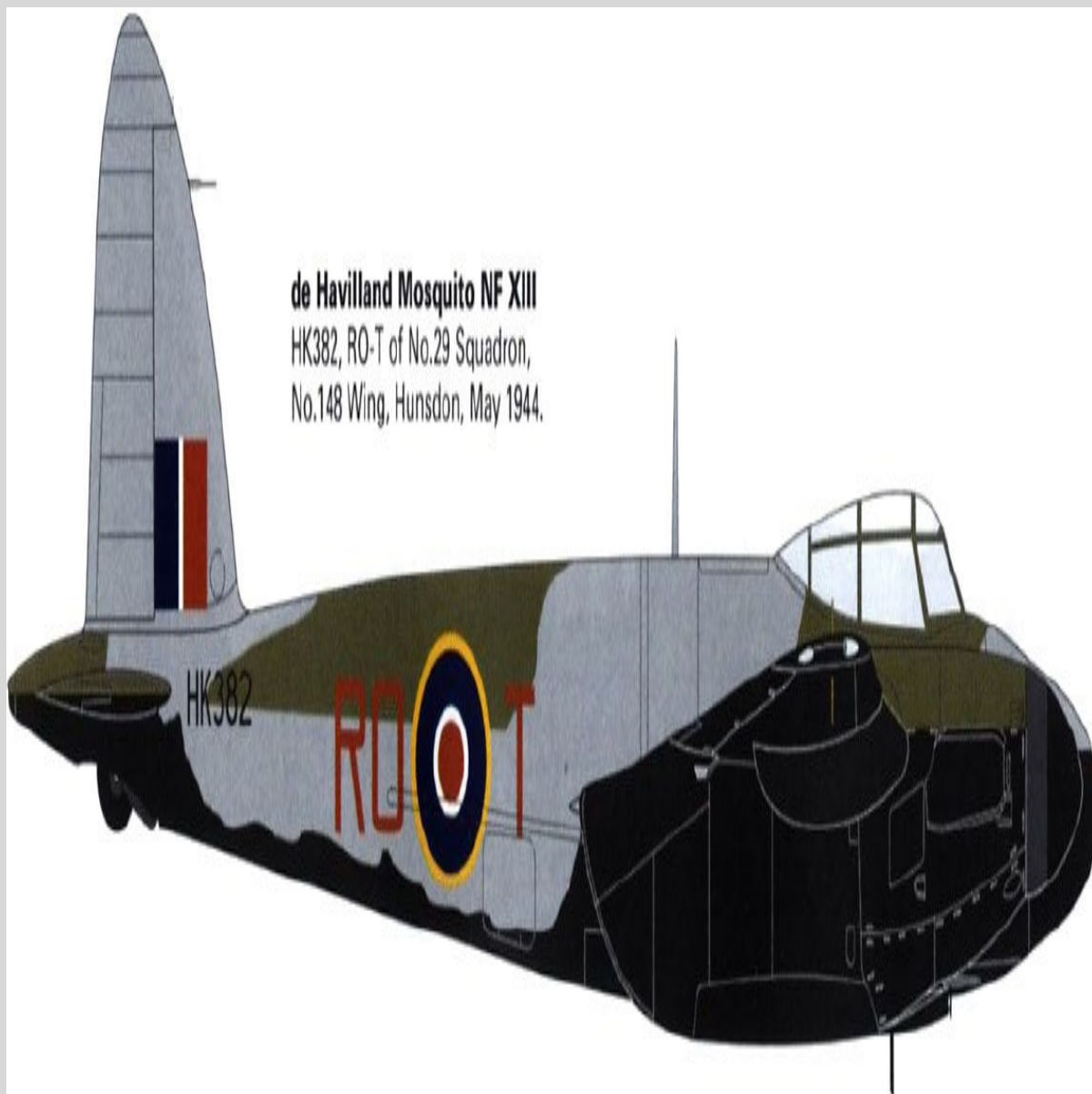
Temps montée= 4570 m en 6' 45"

Rayon action= net: 2445 km - 2995 km à 4570 m à 410 km/h avec 225 l fuel



DIMENSIONS

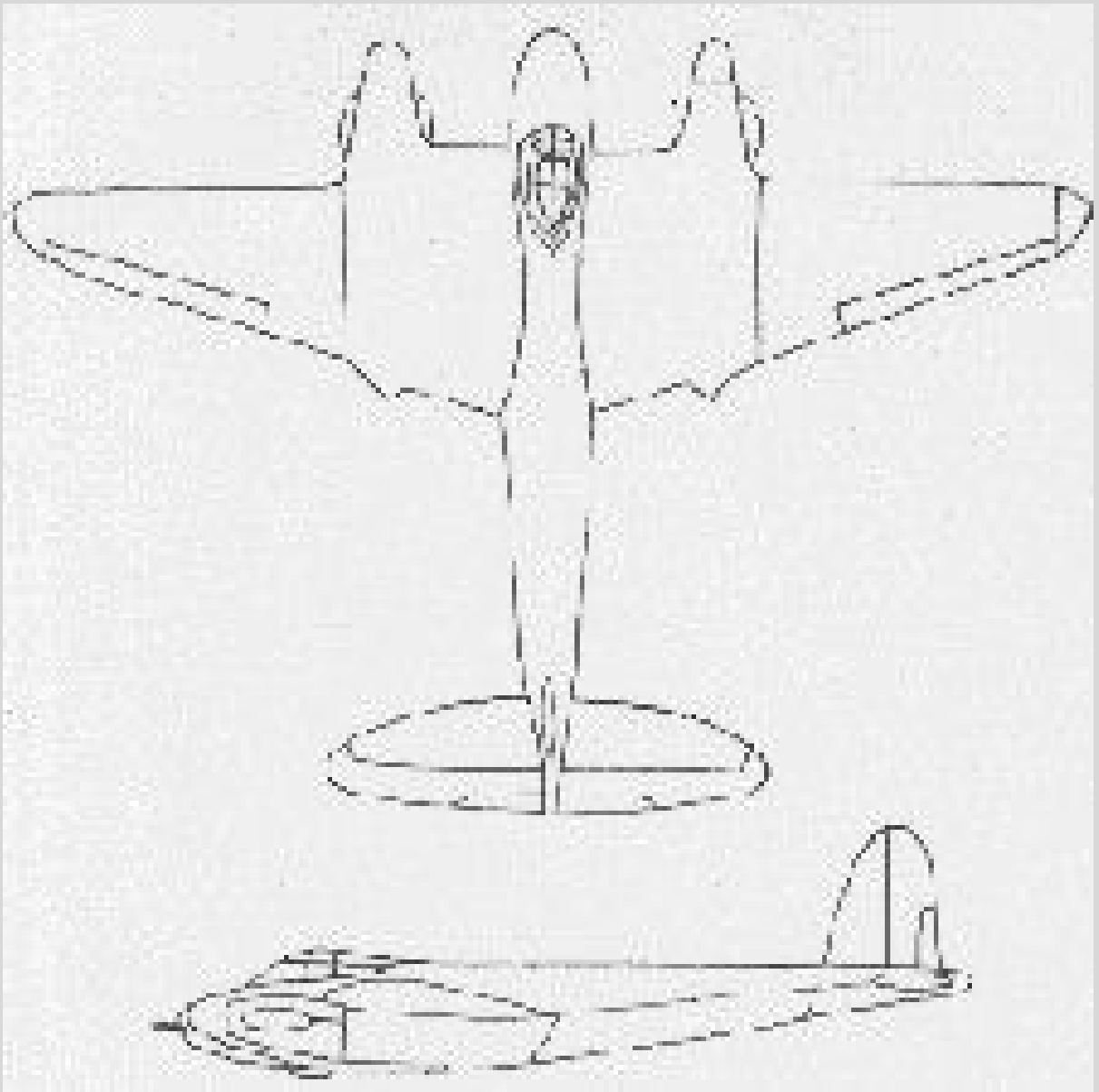
| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire |
|-----------|----------|---------|----------------------|
| 16,50 m | 12,45 m | 4,65 m | 41,80 m ² |



de Havilland Mosquito NF XIII
HK382, RO-T of No.29 Squadron,
No.148 Wing, Hunsdon, May 1944.

MASSES

| Vide | Charge | Maximale |
|---------|---------|----------|
| 6490 kg | 9080 kg | 0 kg |



HISTOIRE

Conçu en dehors de tout programme officiel par la firme De Havilland au cours de l'automne 1938, le De Havilland Mosquito se présentait comme un avion de reconnaissance et de bombardement non armé, sa grande vitesse et son important plafond pratique rendant tout armement défensif superflu. Le choix des moteurs s'était arrêté sur deux Rolls-Royce Merlin tandis que le constructeur décidait de réaliser son appareil en bois, en vue d'économiser les matières premières stratégiques. Bien qu'il soit possible d'affirmer aujourd'hui que cet avion n'avait rien de bien révolutionnaire, il fut considéré sans doute comme trop en avance sur son temps, si bien que l'Air Ministry ne donna aucune réponse au projet que lui présenta De Havilland. Il fallut attendre le début de la Seconde Guerre mondiale et la menace sérieuse qui pesait sur les fournitures d'alliage pour que les autorités officielles estiment qu'un avion entièrement construit en bois constituerait un atout précieux pour la Grande-Bretagne. Malgré tout, les autorisations de crédits furent limitées à l'étude de détail. Se mettant au travail à la fin du mois de décembre 1939, le bureau d'études De Havilland obtint une commande de cinquante machines le 1er mars 1940, dans le cadre du marché B.1 /40 passé par l'Air Ministry. La compagnie ne voyait pas pour autant le bout du tunnel, car dans la frénésie de concentration de la production aéronautique sur les types déjà existant qui s'empara de la Grande-Bretagne après Dunkerque, le nouveau bombardier De Havilland Mosquito fut temporairement mis à l'écart. Le programme fut cependant réactivé en temps utile, le prototype du De Havilland Mosquito Mk I volant pour la première fois le 25 novembre 1940. A la lumière des essais réalisés par le constructeur, il ne faisait aucun doute que le nouvel appareil possédait un brillant avenir car ses performances étaient bien supérieures à celles exigées par le marché officiel. Lorsqu'il réalisa ses premières démonstrations devant les représentants des autorités militaires et gouvernementales, pourtant sceptiques de nature, l'avion, qui affichait la maniabilité d'un chasseur et une vitesse de pointe à peine inférieure à 650 km/h, produisit une très grande impression. Les responsables officiels furent également frappés de le voir effectuer des tonneaux barriqués sur un seul moteur, l'hélice de l'autre propulseur étant mise en drapeau pour réduire la traînée. Les expérimentations débutèrent peu après, le 19 février 1941, et débouchèrent sur le lancement de la construction en série, qui devint prioritaire en juillet de la même année. Trois prototypes furent construits, le dernier à prendre l'air, le 10 juin 1941, étant un appareil de reconnaissance photographique (PR). La combinaison prometteuse d'une grande vitesse et d'un plafond opérationnel important faisait du Mosquito un appareil tout désigné pour ce rôle, la première version à entrer en service étant une machine de reconnaissance. La toute première mission effectuée, une reconnaissance diurne au-dessus de Brest, La Pallice et Bordeaux, eut lieu le 20 septembre 1941 et confirma immédiatement le bien-fondé du concept de l'avion rapide non armé. Ainsi, au cours de cette sortie, le De Havilland Mosquito PR Mk I sema facilement trois Messerschmitt Me 109 qui tentèrent de l'intercepter. Vint ensuite une version de bombardement, qui reçut la dénomination De Havilland Mosquito B Mk IV. Les livraisons au Group 2 de la RAF se déroulèrent en novembre 1941, les premiers appareils étant pris en compte par le Squadron 105, alors basé à Swanton Morley (Suffolk). L'hiver fut mis à profit pour former les équipages, car le De Havilland Mosquito était un avion très différent du Bristol Blenheim auquel il succédait. Les pilotes de ces unités avaient non seulement à apprendre à manier un appareil beaucoup plus rapide et plus manœuvrable, mais aussi à définir les tactiques de combat les mieux adaptées. A cette époque, les équipages qui émettaient des réserves quant au comportement de ce bombardier "en contre-plaqué" dans un environnement hostile se rendirent bientôt compte que le Mosquito encaissait les coups d'une manière peu ordinaire. Sa construction ne faisait d'ailleurs pas appel au seul contre-plaqué, mais la résistance et la souplesse de ce matériau avaient été

exploitées à fond . L'aile cantilever, médiane, était réalisée d'une seule pièce, l'âme des longerons et le revêtement étant en contre-plaqué . La structure de l'empennage était semblable à celle de la voilure, mais celle du fuselage était entièrement différente . Elle consistait en un assemblage stratifié de contre-plaqué et de balsa monté sur les matrices en sapin . Le fuselage était usiné en deux moitiés séparées qui étaient complètement équipé - y compris les gouvernes, les tuyauteries et le câblage - chacune de leur côté avant leur réunion . Le train d'atterrissage escamotable possédait une suspension à compression en caoutchouc tandis que sur toutes les versions l'équipage se composait de deux hommes, assis côte à côte . Le premier des trois prototypes du De Havilland Mosquito était un bombardier, le troisième un appareil de reconnaissance photographique . La seconde machine expérimentale, qui vola le 15 mai 1941, fut équipée pour la chasse de nuit, avec un radar AI Mk IV et un armement axial composé de quatre canons de 20 mm et quatre mitrailleuses de 7,7 mm . Cette version, qui effectua son entrée en service sous la dénomination De Havilland Mosquito NF Mk II au sein du Squadron 157, accomplit sa première mission dans la nuit du 27 au 28 avril 1942. Le Squadron 23 fut transformé à son tour peu après et fut transféré, en décembre 1942, à Luqa, sur l'île de Malte, où il devint la première formation dotée de De Havilland Mosquito à opérer sur le théâtre méditerranéen. Ses appareils furent utilisés non seulement pour la chasse de nuit, mais aussi pour la pénétration offensive diurne et nocturne, la première sortie de cette nature ayant lieu dans la nuit du 30 au 31 décembre 1942. L'historique de la carrière du De Havilland Mosquito en opérations est beaucoup trop important pour être relaté ici. Cependant, la liste des versions, donnée ci- dessous, permet d'apprécier la grande diversité des rôles joués par cet appareil au cours de la Seconde Guerre mondiale. L'avion fut aussi bien fabriqué au Royaume-Uni que dans les usines de De Havilland en Australie et au Canada. De nombreux De Havilland Mosquito furent maintenus en première ligne au sein de la RAF dans l'immédiat après-guerre. Les versions de reconnaissance photographique furent utilisées de façon intensive au Moyen-Orient et au Proche Orient, le Squadron 81, basé en Malaisie, étant la dernière unité de première ligne équipée en De Havilland Mosquito, qu'elle conserva jusqu'à la fin de l'année 1955. Les versions de bombardement furent remplacées par l'English Electric Canberra entre 1952 et 1953, quelques exemplaires du Mosquito étant employés pour l'entraînement, tandis que d'autres appareils étaient modifiés pour la reconnaissance photographique ou le remorquage de cibles. Les derniers De Havilland Mosquito remorqueurs de cibles furent retirés du service en 1961 .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/angleter/angleter.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/angleter/mosq_13.htm

