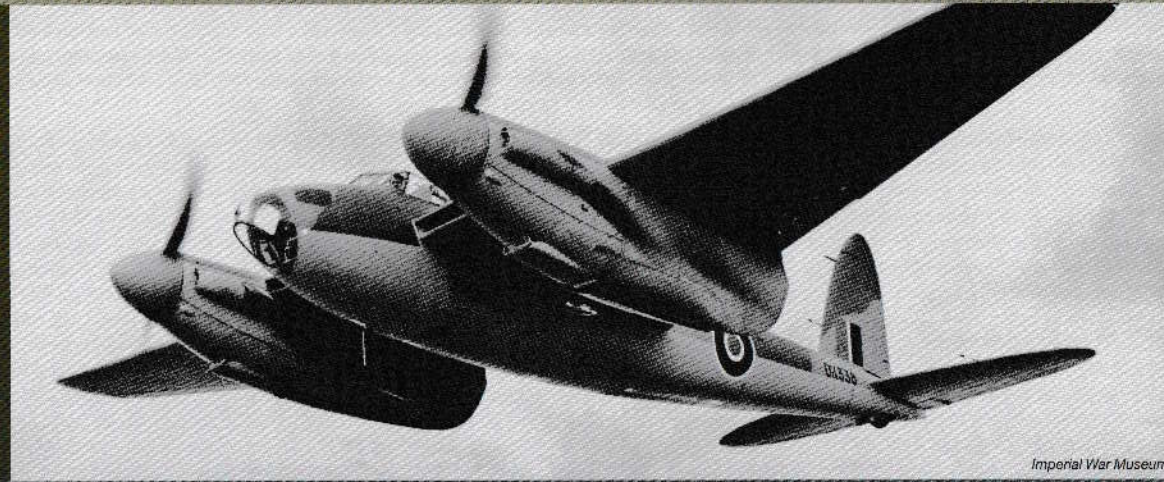
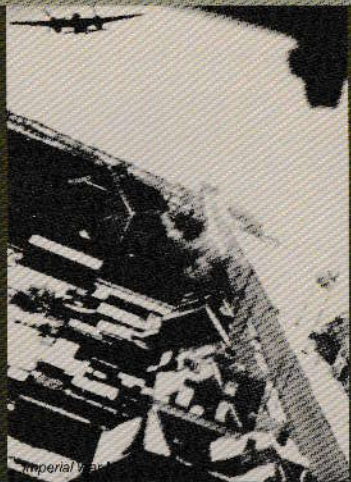


1/32 AIRCRAFT SERIES

# De Havilland Mosquito



デ・ハビランド  
モスキート

解説資料集



## ■モスキートの開発

第一次世界大戦で飛躍的な進化をとげた航空機は、1930年にはいっそうの高出力・高速化に対応するために、従来の木製から金属製へと機体構造の変革期を迎えていました。そのような状況下、航空機メーカーのデ・ハビランド社は、1934年に行われたロンドン-メルボルン百年記念祭航空レース用にあえて木製機のDH.88コメットを開発し、見事に優勝を飾りました。これに続き、デ・ハビランド社は木製高速郵便機のDH.91アルバトロスを設計。洗練されたスタイルのこの4発機は、旅客機として航空会社などに採用されたのです。

1930年代後半、デ・ハビランド社は、イギリス空軍省の仕様書に基づき、アルバトロスをベースとした爆撃機の開発を行っていました。当初は防衛用

の機銃座を装備する予定でしたが、その仕様では要求性能を達成できないことから設計を変更。機銃座を持たず、空力的洗練によって高速と長大な航続距離を実現する非武装爆撃機の構想が固まったのです。しかし空軍省が希望していたのは、重武装の全金属製爆撃機でした。1938年、デ・ハビランド社社長のG.デ・ハビランドは空軍省で木製の非武装爆撃機について提案を行いました。この頃、航空機に不可欠なアルミニウムの需要が急増しており、木材ならば他の航空機生産への影響は最小限と考えられるなどの優位性を説明しましたが、予想通り空軍省はこの提案を却下しました。

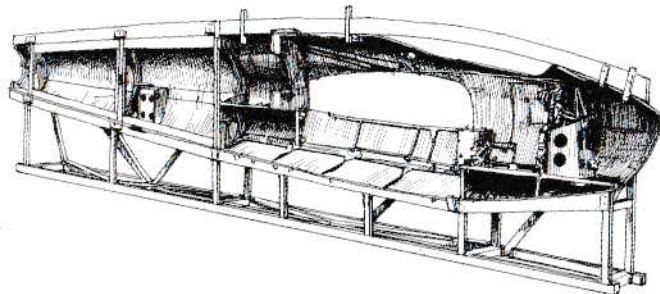
1939年9月、第二次大戦勃発直後、デ・ハビランドは再び空軍省に非武装爆撃機の提案を行いました。航空委員会のメンバーであるW.フリーマン大將はこ

れを支持し、試作機の製造を許可。デ・ハビランドは、本社に近いツールズベリー・ホールと呼ばれる古い屋敷に設計チームを移動させ、そこで極秘裏に試作1号機の製造を進めたのです。1939年末、ようやく公式に開発が承認されたものの戦局が悪化。さらに、機体に搭載予定のマーリンエンジンが、スピットファイアやハリケーンなどの主力戦闘機に搭載されていたため試作機に回す余裕がなく、開発が一時停滞するなど、幾多の難局を経ながら開発は続けられたのです。

デ・ハビランド社はコメットとアルバトロスの開発で得た木製機の実験を、すべてこの機体に注ぎ込みました。大量生産に適した合板や積層材が広く用いられ、また胴体は左右半分ずつ別々に成形・組み立てられてから、中心線にそって結合。主翼の前桁



●長距離旅客機DH.91アルバトロス。木製機体の技術、徹底した空力の洗練はのちにモスキートに活かされる。  
Construction techniques and aerodynamics of the DH.91 Albatross later contributed to the Mosquito.



●大量生産にあわせて木製胴体は左右別々に作られ、その後張り合わされて組み立てられた。  
Consisting of left and right halves glued fast, the fuselage was made for mass production.

## ■Bucking the Trend – Development of the Mosquito

The aircraft evolved in leaps and bounds during WWI and even more so during the 1930s, with ever-increasing engine outputs and vastly higher speeds leading to the widespread adoption of metal craft in place of their wooden predecessors. De Havilland, however, was one manufacturer which continued to work pro-actively in wood, producing masterpieces such as the largely wooden DH.88 Comet, winner of the London-Melbourne MacRobertson Air Race in 1934. Their design techniques were further refined in producing the DH.91 Albatross, a four-engined wooden aircraft that would be later used as a passenger aircraft.

Indeed, the streamlined design of the Albatross was used as a starting point for de Havilland's design of a bomber in response to a specification from the British Air Ministry in

the 1930s. In order that their design meet the specification, original plans to fit the bomber with a machine gun turret were discarded; de Havilland instead came up with the inventive idea of an unarmed bomber that would possess both the speed and range to render machine guns unnecessary. This, however, flew in the face of the Ministry's demand for a heavily-armed, metal bomber, and thus it was of little surprise when in 1938, despite founder Geoffrey de Havilland personally emphasizing the advantages of his company's design economizing on valuable aluminum, the Ministry rejected his proposal.

De Havilland remained undeterred and after the outbreak of WWII in September 1939, once again raised the subject of an unarmed bomber with the Ministry, gaining approval for the production of a prototype with support from Air

Council member Air Marshal Wilfrid Freeman. The first prototype was developed in great secrecy at Salisbury Hall, where it continued despite setbacks such as the scarcity of the Rolls-Royce Merlin engine, for which the Spitfire and Hurricane had priority given the rapidly worsening war situation; indeed, development of the prototype was even halted for a time.

Thanks to their successful Comet and Albatross aircraft, de Havilland could avail themselves of a mountain of technological expertise in penning the wooden prototype. The mass production-friendly design heavily incorporated plywood and laminated veneer lumber, in a process which saw separately-molded left and right fuselage halves joined along a center line. The main wing was constructed around front and rear spars, with plywood outer surfaces. The



と後桁は箱型構造で、外板には合板が使用されていました。モスキートと命名された試作1号機は1940年11月に初飛行に成功。その後の性能試験では、当時の各国の主力戦闘機をも凌駕する最大速度630km/hを記録したのです。

#### ■初めて実戦投入された写真偵察機型

モスキートを過小評価していたイギリス空軍はこの高性能に驚き、50機程度だった生産数を急速変更し、150機の追加発注を行いました。モスキートの長大な航続距離と高速性能は、当時重要度が増していたドイツ占領下のヨーロッパやドイツ本土奥深くへの偵察任務に最適だったのです。最初の生産型PR Mk.Iは爆撃機型とほとんど同じデザインで、胴体下部にカメラを搭載していました。PR Mk.Iは1941年9月に初出撃。写真偵察部隊はモスキートを初め

て実戦投入した部隊となったのです。1942年から爆撃機型B Mk.IVをベースとした偵察機型PR Mk.IVが配備されました。これに続き、ドイツ空軍戦闘機に対抗するため、2段2速過給器付きのマーリン60系エンジンを装備したPR Mk.VIIIが少数生産され、高高度での運用が可能となりました。そしてさらに性能を高めたマーリン70系を搭載したPR Mk.IXが1943年4月に配備され目覚ましい活躍を見せました。また乗員室に与圧を施したPR Mk.XVIは1943年12月から実戦配備。3,000kmを越える航続距離と持ち前の高性能により、全天候偵察などに活躍しました。さらに東南アジアで運用するため、胴体下面に張り出しを設けて燃料搭載量を増やし、航続距離を5,000km以上に拡大した長距離偵察機PR Mk.34が登場。大戦末期に配備が開始され、戦後は1950年

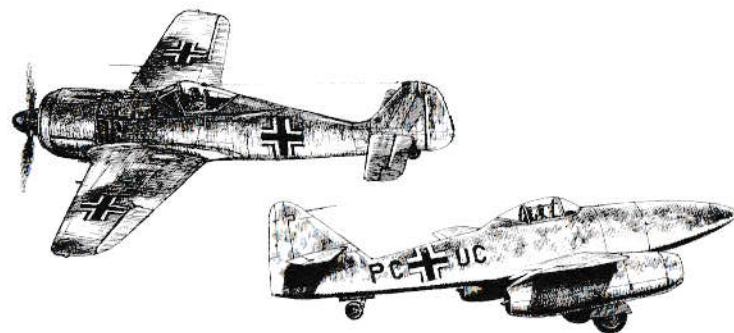
代中盤まで使用されました。

#### ■ドイツ空軍の手強いライバル達

モスキートの強敵となったのがドイツ空軍の戦闘機フッケルルフWf190です。Fw190は高高度ではモスキートのスピードを上まわり、中高度以下ではほぼ互角、旋回性能は全高度においてモスキートを凌いでいました。そこでモスキートのパイロット達は、中高度でFw190に追尾された場合には、急降下で加速しながら高度を下げ、速度が互角でも操縦安定性で優位に立てる低高度域でFw190を振り切るという機動で危機を逃れたのです。さらに、Fw190やメッサーシュミットBf109、そしてドイツ空軍が誇る新鋭夜間戦闘機ハインケルHe219ウーファーもしばしば撃墜した事実は、モスキートの優秀さを証明しているといえるでしょう。ドイツ空軍総司令官の



●長い航続距離と高速を活かし、敵領空奥深くまで偵察任務をおこなった偵察型モスキート PR Mk.IX。  
Its speed and range suited the PR Mk.IX reconnaissance variant to missions deep into enemy territory.



●運動性能に優れたFw190と高速を活かしモスキートを迎撃したジェット戦闘機Me262。  
Familiar foes: the FW 190 had superb maneuverability; the Me 262 relied on its speed.



●偵察型にK-19B夜間航空カメラを搭載する整備兵。  
Crew installing a K-19B night reconnaissance camera.

whole package was christened the Mosquito and took to the skies for its maiden flight in November 1940. It announced its presence in style, achieving an eye-watering top speed of 630km/h in subsequent test flights.

#### ■Keeping an Eye on the Enemy

The Ministry was suddenly yet understandably a lot keener on the Mosquito, quadrupling their original production order of 50 aircraft. Another reason behind this reckoning was the German domination of European skies after the fall of France, which made the Mosquito's speed and range all the more vital for missions deep into enemy territory. Production began with the PR Mk.I variant. Flying from September 1941, this reconnaissance aircraft differed very little from the original bomber design aside from the camera affixed to its underbelly. The same Photographic Recon-

naissance units that were first to fly the PR Mk.I would later receive the PR Mk.IV (based closely upon the B Mk.IV bomber), and then the PR Mk.VIII which - although produced only in small numbers - had 60 Series Merlin engines with two-stage two-speed superchargers providing the high-altitude power to handle the fighters of the Luftwaffe. Later reconnaissance Mosquitoes included the PR Mk.IX, assigned to units in April 1943 and possessing 70 Series Merlin powerplants, plus the PR Mk.XVI which was deployed from December the same year. The PR Mk.XVI had a pressurized cabin and was used as an all-weather reconnaissance option on account of its outstanding 3,000km-plus range and performance. The PR Mk.34 was given sufficient fuel capacity to extend its effective range to 5,000km, and this remarkable variant

continued in service through until the mid-1950s.

#### ■Luftwaffe Rivals to the Mosquito

Perhaps the most effective rival to the Mosquito was the Focke-Wulf Fw 190; it possessed superior speed at high altitudes and could maintain parity below that, with greater maneuverability at all altitudes. When stuck with an Fw 190 on their tail, Mosquito pilots used a trusted tactic of diving swiftly to lower altitude where their speeds were evenly matched, and taking advantage of their greater stability to shake off their adversary. For confirmation of the extraordinary performance of the Mosquito, one need look no further than its ability to take on and best opponents such as the Fw 190, Messerschmitt BF 109 and the Heinkel He 219 Uhu. Even Luftwaffe supremo Goering's establishment of two air units dedicated to stopping the Mosquito had little



H.ゲーリングは、モスキートを迎撃するために2個戦闘航空団を新たに編制したものの、木製機体のためレーダーに捕捉されにくいことなどもあり、後にジェット戦闘機Me262が投入されるまで、有効な対抗手段をとれなかったと言われています。

## ■最初に計画された無武装爆撃機型

1942年春、モスキート初の爆撃機型であるB Mk.IVの本格的な配備が進められました。初出撃となった1942年5月のケルン昼間爆撃や、同年9月のオスロのゲシュタポ本部爆撃、そして1943年1月の首都ベルリンに対する連合軍初の昼間爆撃など、超低空での昼間精密爆撃や奇襲攻撃に威力を発揮。その後B Mk.IVの活躍の場は夜間任務に移り、特に全天候爆撃航法装置オーボエを搭載したB Mk.IVは、重爆撃機隊の先導任務や夜間奇襲攻撃などに大きな

働きを見せました。これはB Mk.IVが照明弾で目標を示した後、重爆撃機隊が標識弾を投下するというものです。オーボエを搭載したモスキートの最初の大規模爆撃は1943年3月、エッセンに対して行われ、従来よりも爆撃精度が大幅に向上しました。爆撃機型はB Mk.IVに続いて高高度性能に優れたマーリン70系エンジンと2段2速過給器を装備したB Mk.IXが1943年4月から実戦配備。また、乗員室に与圧を施したB Mk.XVIでは張り出した爆弾倉に合計4,000ポンドの爆弾が搭載でき、さらに電波航法装置GEEや地上索敵レーダーH2Sなどを装備。1943年12月から実戦配備されました。そして大戦末期には、さらに高高度性能が向上したエンジンを装備するB Mk.35が初飛行し、イギリス空軍で1950年代前半まで使われました。

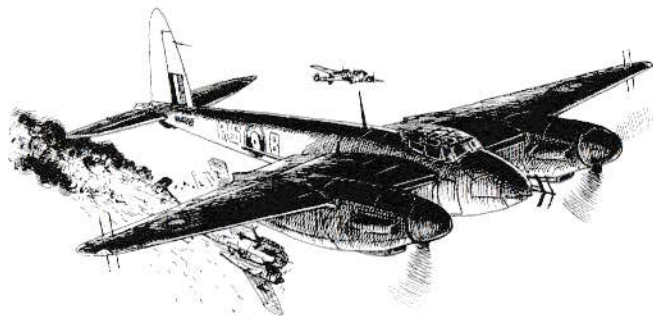
## ■重武装とレーダーを装備した夜間戦闘機型

イギリス空軍はドイツ空軍の夜間爆撃に対抗するために、7.7mm機銃4挺、20mm機関砲4門を装備した戦闘機型のF Mk.IIを実戦配備。さらに、この機体に新開発のAI Mk.IVレーダーを搭載した最初の夜間戦闘機型NF Mk.IIが1941年12月に引き渡され、1942年5月に初の戦果をあげました。ところが、メートル波を使うMk.IVレーダーには低高度での探知距離が短くなるという弱点があり、特に低空で侵入する高速戦闘爆撃機の捕捉は困難でした。そこで、当時開発されたばかりのセンチ波レーダーがモスキートに搭載されることになりました。イギリス製のセンチ波レーダーAI Mk.VIIIをNF Mk.IIに搭載した機体はNF Mk.XIIの名称で1943年2月から部隊配備。そして戦闘爆撃機型FB Mk.VIをベースに、AI Mk.VIII



Imperial War Museum

● 低空での精密爆撃で、またバスマインダーとしてドイツ軍を翻弄したモスキート B Mk.IV。  
The B Mk.IV was a key presence in its role as a precision low-altitude bomber.



● レーダーを装備し、ドイツ軍爆撃機の夜間迎撃に活躍した夜間戦闘機型NF Mk.II。  
The NF Mk.II night fighter meeting and engaging German bombers on a night raid.

effect, with the Luftwaffe lacking an effective counter until the era of the Me 262 jet.

## ■ Bomber Mosquitoes

Assignment of the B Mk.IV – the first Mosquito bomber – to units began in earnest in Spring 1942, with the first deployments including daytime raids on Cologne that May. Other notable missions included a bombing sortie targeted on the headquarters of the Gestapo (secret police) in Oslo in September 1942, plus daring low-altitude bomb attacks as a part of the first Allied daylight attacks on Berlin, in January of 1943. Thereafter the B Mk.IV saw frequent action as a night-time bomber equipped with the Oboe blind bombing targeting system, locating and marking their targets with flares, leading heavy bomber squadrons to their bombing goals. The first large-scale raid involving Oboe-equipped

Mosquitos was an assault on Essen in March 1943, with crews reporting vastly improved results. The next month saw the appearance of the Mosquito B Mk.IX, a bomber which had two-stage, two-speed supercharged Merlin 70 Series engines. Further improvements were built into the B Mk.XVI, such as a pressurized cabin and the ability to carry a total of 4,000lb of ordnance inside its bomb bay, plus the Gee navigation system and the H2S ground scanning radar setup. It appeared from December 1943. The B Mk.35 was equipped with even higher-performance engines and enjoyed a service life that extended into the early 1950s.

## ■ Halting Luftwaffe Aircraft

Its performance meant that the Mosquito was also well-suited to use as a fighter, and the Mosquito F Mk.II fighter was developed. It possessed four 7.7mm machine

guns and four 20mm auto-cannons. With halting night raids by German bombers quickly becoming a priority, the NF Mk.II variant with Airborne Interception (AI) Mk.IV radar soon came into being – it was ready by December 1941 and first delivering results in May of 1942. The major drawback of the AI Mk.IV was its limited range at lower altitudes, and this was exploited by low-altitude German raids. Fortunately for the Royal Air Force (RAF), the shorter-wavelength AI Mk.VIII was coming online; Mosquito night fighters fitted with the new AI Mk.VIII were given the designation NF Mk.XII, and delivered to units from February 1943. Other notable Mosquito night fighters included the NF Mk.XIII, given to units from Autumn 1943 and which was essentially an FB Mk.VI fighter bomber with the AI Mk.VIII housed in the “bull” nose radome. The NF Mk.XVII was



レーダーを機首の大型レドームに搭載した機体はNF Mk.XIIIと名付けられました。NF Mk.XIIIは1943年秋に部隊配備を開始。さらに妨害電波に強く軽量のアメリカ製レーダー、SCR-720を搭載したNF Mk.XVIIも続いて実戦配備されました。これらの機体はイギリス本土上空でドイツ空軍の爆撃機や戦闘爆撃機を多数撃墜。1944年後半からはドイツ本国への夜間侵襲作戦にも参加しました。その後、マーリン70系エンジンと2段2速過給器を装備したNF Mk.30や、さらに高高度性能を向上させたエンジンを搭載したMk.36も登場。Mk.36はイギリス空軍の夜間戦闘機として1950年代前半まで使われました。

### ■最も多く生産された戦闘爆撃機型

敵地への侵襲任務を目的として開発され、戦闘機型のF Mk.IIから発展した戦闘爆撃機型がFB Mk.VIで

す。機首に7.7mm機銃4挺、機首下面に20mm機関砲4門という重武装に加え、機関砲後方に爆弾倉を装備し、500ポンド(227kg)爆弾を爆弾倉内に2発、左右主翼下に各1発搭載可能。また大戦末期には左右主翼下にロケット弾を各4発搭載可能となりました。生産型は1943年2月に完成、同年春から部隊配備が開始されました。敵地への単機侵入襲撃や、2機がペアを組んでの自由索敵攻撃などに威力を発揮。またV1飛行爆弾の迎撃任務やV1発射基地襲撃などにも活躍しました。特に、フランスにあったドイツ軍のアミアン監獄に囚われていたレジスタンスを救出するために、高さ約6m、厚さ約1mもの外壁の破壊を成功させた「ジェリコ作戦」の他、ヨーロッパ各地のゲシュタポ支局や親衛隊兵舎などの重要施設を精密爆撃。誘導兵器が未発達だった当時、低空ビ

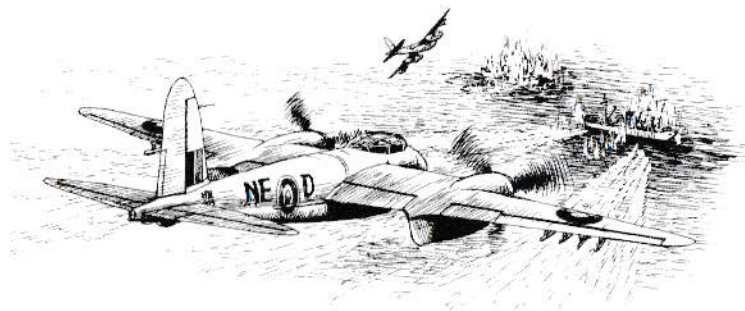
ンポイント爆撃任務はFB Mk.VIの独壇場といえるものでした。FB Mk.VIはシリーズ全体の約1/3に当たる約2,700機が生産されました。

### ■艦船攻撃に威力を発揮

FB Mk.VIに加え、20mm機関砲4門に換えてUボート攻撃用の57mm砲1門をFB Mk.VIIに搭載したFB Mk.XVIIIが1944年1月から艦船攻撃部隊に実戦配備されました。本格的な戦闘は1944年3月から始められ、索敵と艦船攻撃により戦果を重ね、1944年6月のノルマンディ上陸作戦でもビスケー湾や英仏海峡の哨戒に出撃しました。そして1944年冬から1945年にかけて、ノルウェー各地のフィヨルドでドイツ艦艇を攻撃。さらに主翼下面左右に各4発のロケット弾を搭載して攻撃力を高め、終戦までにUボート約10隻を含むドイツ艦艇多数を撃沈しました。



●戦闘機と爆撃機の能力を兼ね備え、多用途戦闘機の先駆けとも言える戦闘爆撃機型FB Mk. VI。  
The highly versatile FB Mk.VI can be seen as a forerunner to modern multi-purpose aircraft.



●フィヨルド内に潜むドイツ軍艦船にロケット弾攻撃をかけるFB Mk.VI。  
FB Mk.VI fighter-bombers swoop down on German warships out in the fjords.

equipped with the lightweight and powerful American SCR-720 radar. While these night fighters were originally assigned the daunting task of defending British skies against oncoming Luftwaffe bombers and fighter-bombers, they continued into service over German territory from the second half of 1944, as the tide of WWII turned. The later NF Mk.30 (two-stage two-speed supercharged Merlin 70 Series engines) and NF Mk.36 continued the evolution of the night fighter, the NF Mk.36 serving long beyond the end of WWII.

### ■Taking on a Dual Role

It was a logical progression from the early F Mk.II fighter to design an aircraft which could tailor the Mosquito's capabilities to the demanding dual role of fighter-bomber: the FB Mk.VI. In addition to four 7.7mm machine guns and

four 20mm auto-cannons, it was also capable of carrying four 500lb bombs, two in its bomb bay and one under each of its wings. Later in the conflict, it was even seen with four rockets on either side. The FB Mk.VI was ready for distribution to units from Spring 1943, and carried out missions such as sorties over enemy territory in pairs. It was also to prove one of the cornerstones of the effort to disrupt German use of the V1 flying bomb, be that intercepting it or attacking launch sites. One oft-remembered tale of the Mosquito's exploits tells of Operation "Jericho", a targeted attack on the 6 meter high, 1 meter thick wall of a prison in Amiens, France, with the objective of facilitating the escape of French Resistance prisoners inside. This was simply one example of how the Mosquito was used as a precision bomber to assault targets deemed of high importance –

also including Gestapo and SS facilities - its skill in doing so vital in the era before guided weapons were ready for mass use. This can be inferred from the fact that the 2,700 FB Mk.VI series aircraft made up around one-third of all the Mosquitoes manufactured.

### ■Causing Havoc on the Seas

From January 1944 units targeting enemy ships received a powerful new weapon with the introduction of the FB Mk.XVIII; it utilized the FB Mk.VI as a base, but with the 20mm auto-cannons replaced by a single 57mm anti-tank cannon to combat enemy U-boats. It saw action from that March, and patrolled the skies above the Bay of Biscay and the English Channel during the ultimately successful invasion of Normandy in June. During the Winter of 1944-45, it proved an invaluable asset in harrying German



●デンマークのゲシュタポ本部を爆撃するFB Mk.VI。  
FB Mk.VIs in a raid on the Denmark Gestapo HQ.





### ■木製機を知りつくしていたデ・ハビランド社

航空機の機体がそれまでの木製から金属製に変わっていった理由の一つには、木製機は金属製機体に比べて被弾や損傷に弱いと思われていたことも一因だったといえるでしょう。ところが実際には、モスキートは被弾などにも強く修理も容易だったのです。また、当時の航空機用金属材と同等の強度を確保しようとする通常の木材では重量がかさむものの、モスキートは軽量のバルサ材を多用して軽量化を図っていました。さらに、優れた接着剤の開発もあげられます。東南アジア戦域に展開した一部の機体で主翼上面が主桁からはがれるという問題が発生。当初は高温による接着剤の不良とされましたが、その後の調査では湿気による構造材の膨脹・収縮とむずみが見えたとの見解に達しました。しかし、東南アジ



●アジアや南太平洋では日本軍に対する対地攻撃、長距離偵察の任務にあたった。  
Pacific Theater Mosquitoes attacked ground targets and undertook long range reconnaissance.

warships in the fjords of Norway. With their threat further enhanced by the later addition of 4 rockets under each wing, the aircraft is said to have accounted for around 10 U-boats by the end of the conflict.

### ■The Success of a Wooden Design

Perhaps one of the chief reasons behind the large scale move away from wood and toward metal as the favored medium for aircraft was the perceived vulnerability of wood to damage and destruction from gunfire. In this respect, however, the Mosquito proved highly resistant and furthermore was easy to repair in comparison to its metal cousins. Weight was also a key – any attempt to achieve strength comparable to metal fuselages using traditional types of wood would lead to an overweight aircraft; recognizing that fact, de Havilland made extensive use of balsa in the

アに送られていない機体にも同様の問題が起き、接着剤の塗布量が不足している機体も見つかったことなどから、現在では単に製造工程上の問題という説が有力となっています。モスキートに悩まされたドイツ空軍も木製の高速双発戦闘機フォッケウルフTa154の開発を進めましたが、ついに実戦化されることはありませんでした。木製機の特性を知りつくしたデ・ハビランド社だからこそ実現した機体、それがモスキートだったのです。

### ■多用途作戦機の傑作

太平洋戦線にも進出し、日本軍への対地攻撃に威力を発揮するなど、幅広い戦域で活躍したモスキートは、1950年代半ばまで作戦飛行を行い、一部の機体は標的曳航機として1960年代半ばまで使用されました。また、イギリス海軍向けの空母搭載機型



●海軍仕様のシーモスキートTR Mk.33。プロペラが4枚となり、魚雷も搭載可能だった。  
The Navy's TR Mk.33 Sea Mosquito had 4-bladed propellers and could carry a torpedo.

Mosquito. This resulted in a highly lightweight aircraft. Another contributing factor to the success of the design was advancements in the development of the glue used to hold the aircraft together. When cases emerged in the Pacific Theater of wing upper surfaces coming free from the main structure, the glue was originally thought to be the culprit, although it was later theorized that the humid climes of East Asia had actually led to the wood warping, caused by its expansion. At the time of writing, many now believe that it may have been a simple flaw in the manufacturing process, with insufficient glue applied to some Mosquitoes.

### ■A Multi-Purpose Masterpiece

From its beginnings in fighting over Western Europe, through the war in the Pacific, and even beyond that era into the 1950s, the Mosquito had a long and distinguished

としてシーモスキートTR Mk.33を開発。TR Mk.33はFB Mk.VIをベースとして着艦フックや4枚プロペラ、折りたたみ式主翼、ASHレーダーなどを装備し、胴体下に魚雷1本を搭載できました。シリーズ合計で約7,800機が生産されたモスキートは、イギリスはもとよりカナダやオーストラリアでも生産され、戦後も中国やイスラエル、南アフリカなど10ヶ国以上で運用されました。

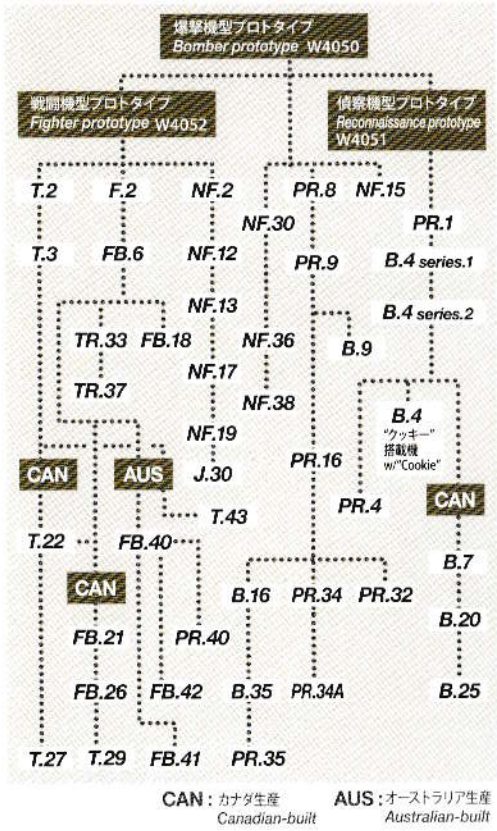
モスキートは当初、「敵戦闘機を振り切る高速爆撃機」という設計思想に基づいて開発されました。そして優れた搭載能力や高速性能が着目され、偵察、爆撃、夜間戦闘、戦闘爆撃などあらゆる任務に活躍、「驚異の木製機（ザ・ウッドウン・ワンダー）」と呼ばれたのです。モスキートは第二次大戦中の連合軍で最優秀の多用途作戦機といえるでしょう。

career during which it served in a number of different conflict theaters and roles. Some were even kept flying until the mid-1960s as target tugs. Including the TR Mk.33 – a version of the FB Mk.VI developed for the Fleet Air Arm, and possessing 4-bladed propellers, folding wings, ASH radar and the ability to carry a torpedo under the fuselage – around 7,800 Mosquitoes were constructed. Manufactured not only in Britain, but also Canada and Australia, the Mosquito flew in the service of more than 10 countries worldwide.

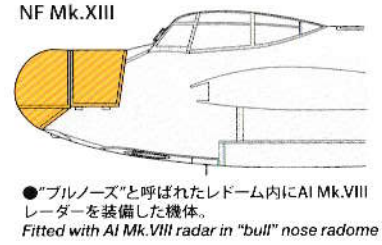
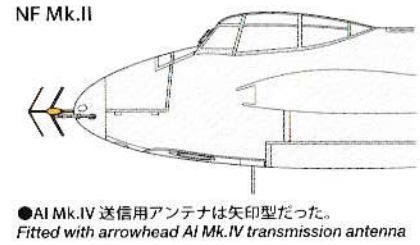
The Mosquito ended up far exceeding its original concept of a fast bomber, as described here its outstanding performance leading to reconnaissance, bomber, night fighter and fighter bomber variants – a legendary aircraft truly deserving of its affectionate nickname “Wooden wonder.”



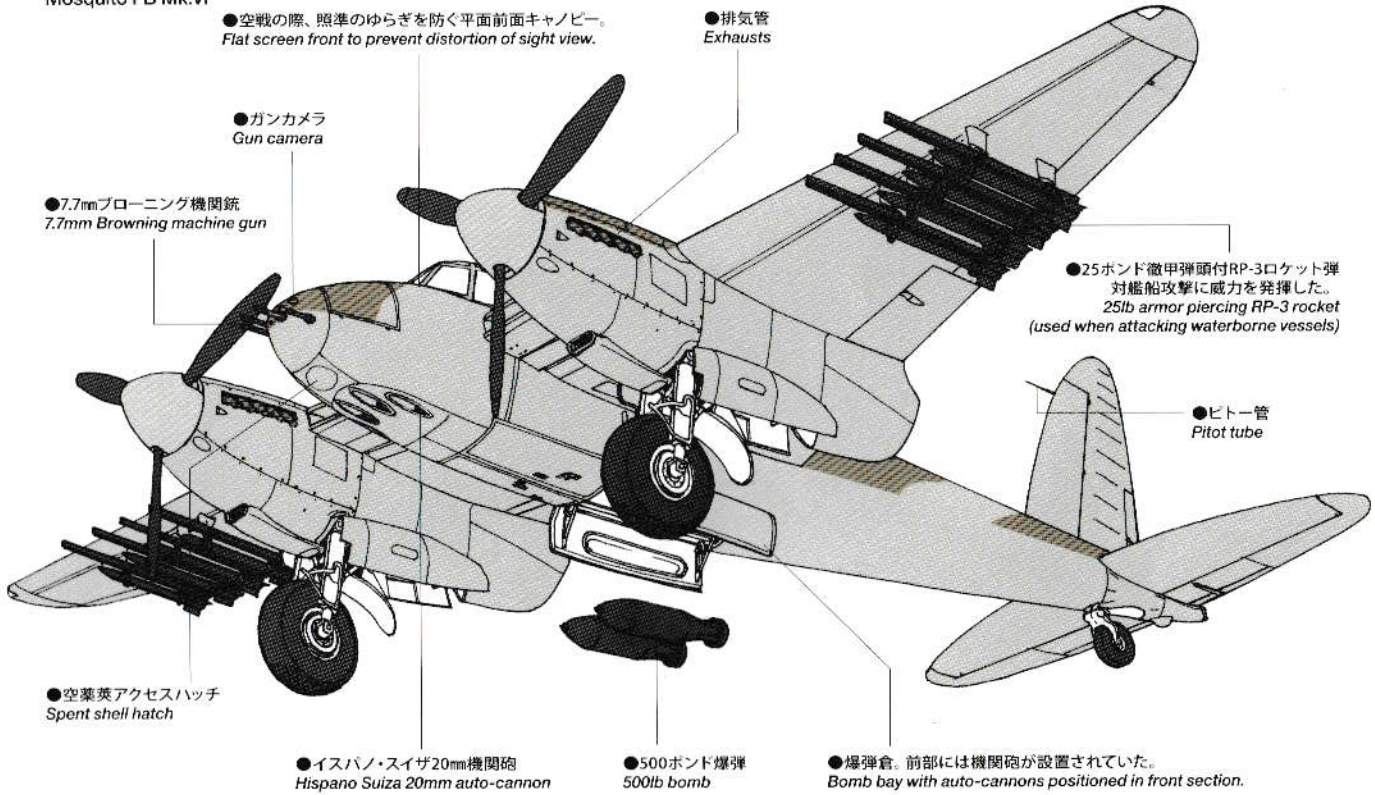
《モスキート開発系統概略》  
Mosquito variants



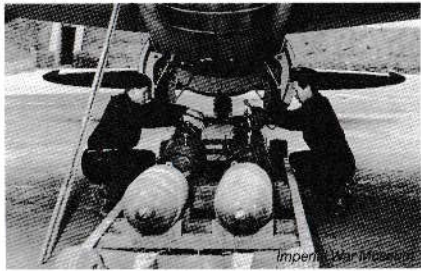
《夜間戦闘機のレーダータイプ》  
Night fighter radar types



《戦闘爆撃機型モスキートFB Mk.VI》  
Mosquito FB Mk.VI



●500ポンド爆弾の搭載準備を行う整備兵。  
Ground crew readying 500lb bombs for loading.



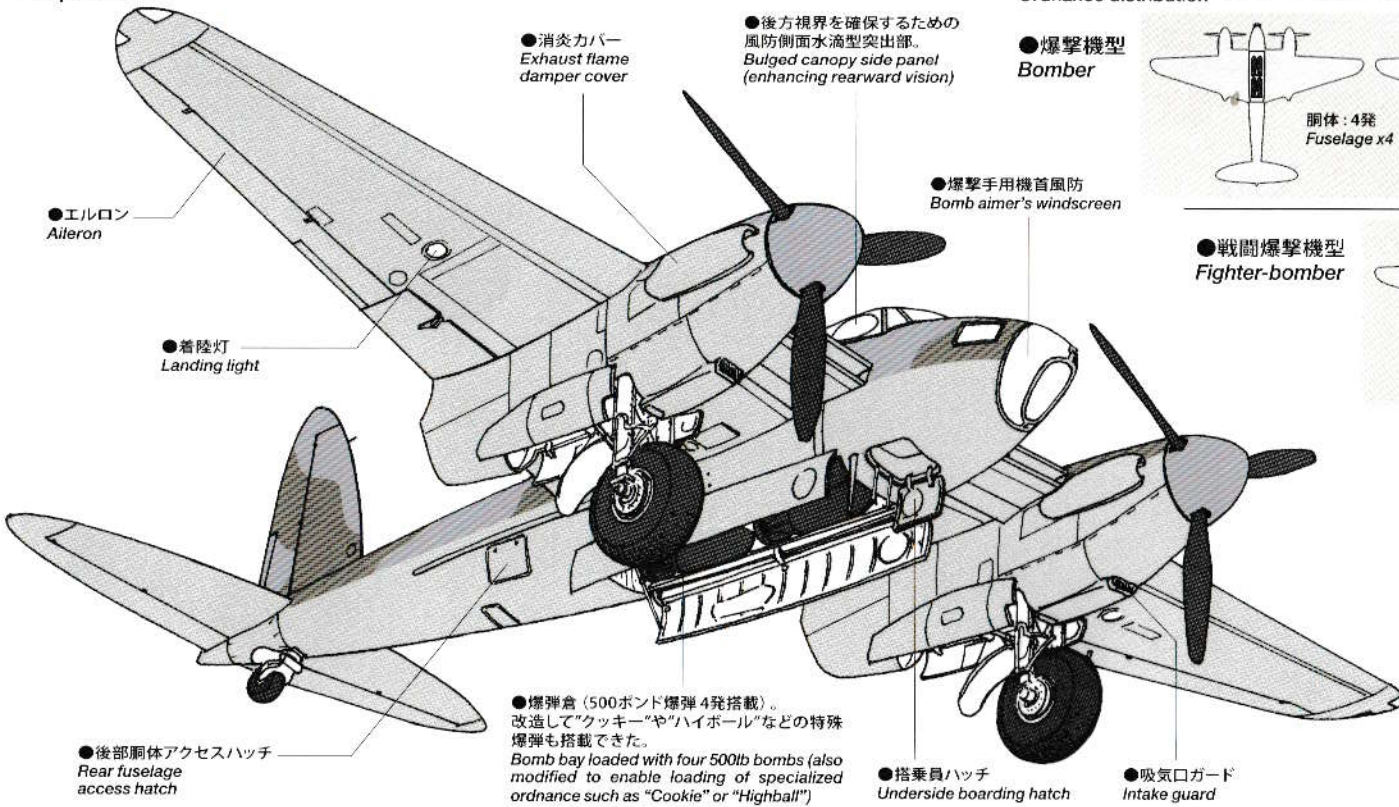
●機首を改修し、6ポンド対戦車砲を搭載したモスキートFB Mk.18 "ツェツェ"。  
The Mk.18 "Tsetse" employed a 6-pounder anti-tank gun in the nose.





# FEATURES

## 《爆撃機型モスキートB Mk.IV》 Mosquito B Mk.IV



●消炎カバー  
Exhaust flame damper cover

●後方視界を確保するための  
風防側面水滴型突出部。  
Bulged canopy side panel  
(enhancing rearward vision)

●エルロン  
Aileron

●着陸灯  
Landing light

●爆撃機首風防  
Bomb aimer's windscreen

●後部胴体アクセスハッチ  
Rear fuselage  
access hatch

●爆弾倉 (500ポンド爆弾 4発搭載)。  
改造して“クッキー”や“ハイボール”などの特殊  
爆弾も搭載できた。  
Bomb bay loaded with four 500lb bombs (also  
modified to enable loading of specialized  
ordnance such as “Cookie” or “Highball”)

●搭乗員ハッチ  
Underside boarding hatch

●吸気口ガード  
Intake guard

## 《爆撃装備例》 Ordnance distribution

●タイプにより爆弾の搭載数、場所が異なる。  
Bomb type and location differed according to the variant.

### ●爆撃機型 Bomber

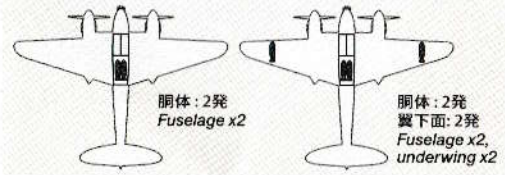


胴体: 4発  
Fuselage x4

胴体: 4発  
翼下面: 2発  
Fuselage x4,  
underwing x2

胴体:  
特殊爆弾  
Specialized  
ordnance  
in fuselage

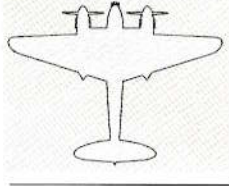
### ●戦闘爆撃機型 Fighter-bomber



胴体: 2発  
Fuselage x2

胴体: 2発  
翼下面: 2発  
Fuselage x2,  
underwing x2

### ●戦闘機型 Fighter

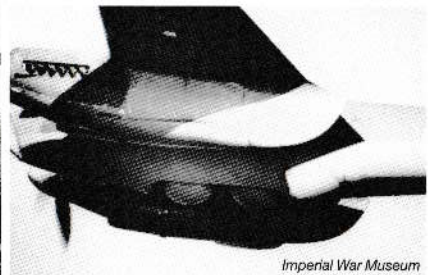


●4,000ポンド大型爆弾“クッキー”をB Mk.IVへ搭載。  
4,000 “Cookie” bomb being loaded onto a B Mk.IV.



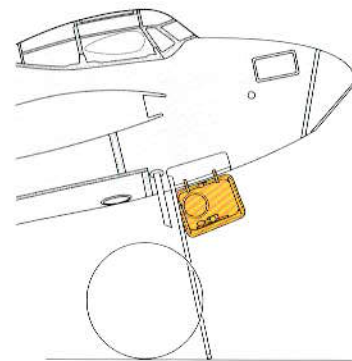
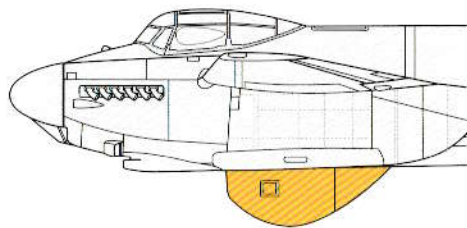
Imperial War Museum

●対艦攻撃用特殊爆弾“ハイボール”を2発を搭載したB Mk.IV。  
B Mk.IV with “Highball” bouncing bombs for naval engagements



Imperial War Museum

●胴体下面にH2Sレーダーのレドームを増設して電子装備テスト機  
となったB Mk.16。  
The B Mk.16 equipped an H2S radome and was also used as a  
test aircraft.



●戦闘機型の側面ハッチとは異なり、爆撃機の  
搭乗員ハッチは機首下部に取り付けられている。  
Unlike fighter variants, the bomber had a  
boarding hatch on the underside.



《写真協力》

- ミリタリー アビエーション ミュージアム
- デ・ハビランド エアクラフト ミュージアム ..... \*

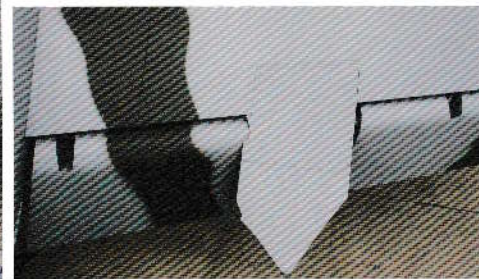
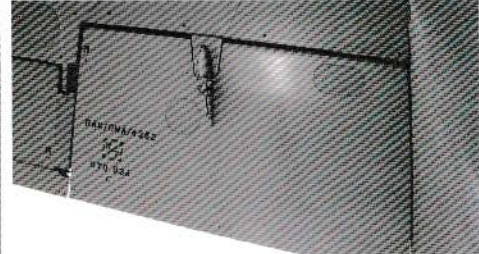
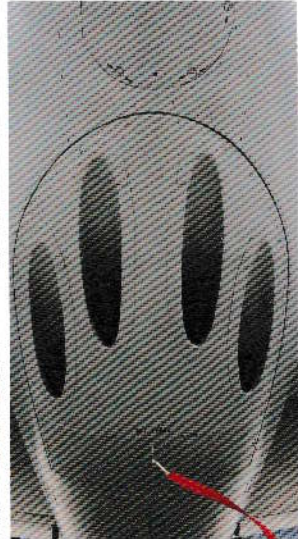
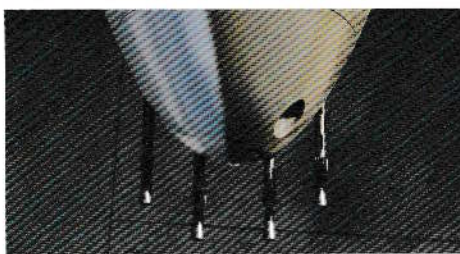
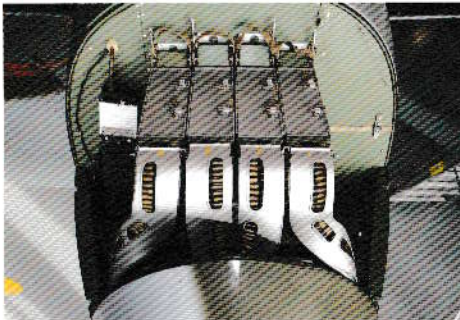
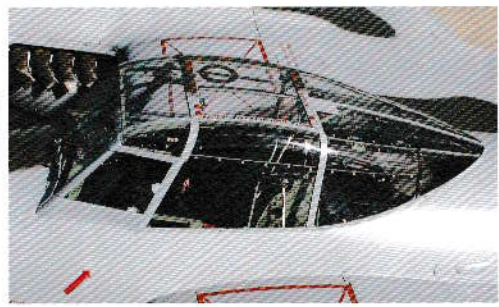
★Tamiya would like to express its gratitude to the following organizations and persons for granting permission to use photos taken of their aircraft.

● Photo courtesy provided by Military Aviation Museum of Virginia Beach

● Photos courteous of the de Havilland Aircraft Museum, London Colney, Hertfordshire, UK". ..... \*

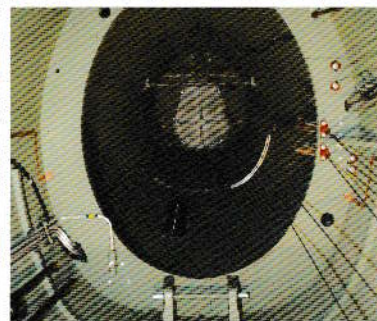
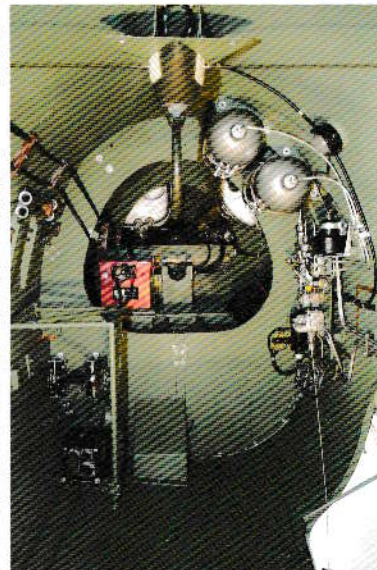
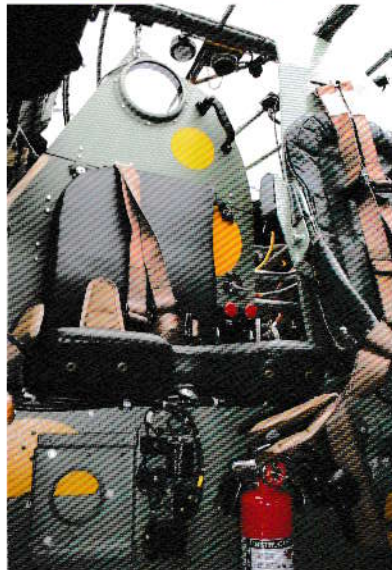
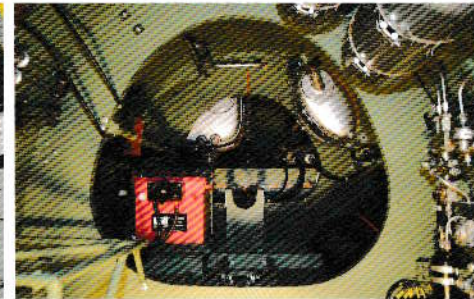
※カラー写真は博物館等に現存する機体のものです。塗装や細部の形状は大戦当時の機体とは異なる箇所があります。

※Please note that as these images show modern museum aircraft, some colors and details may differ from those used in wartime aircraft.

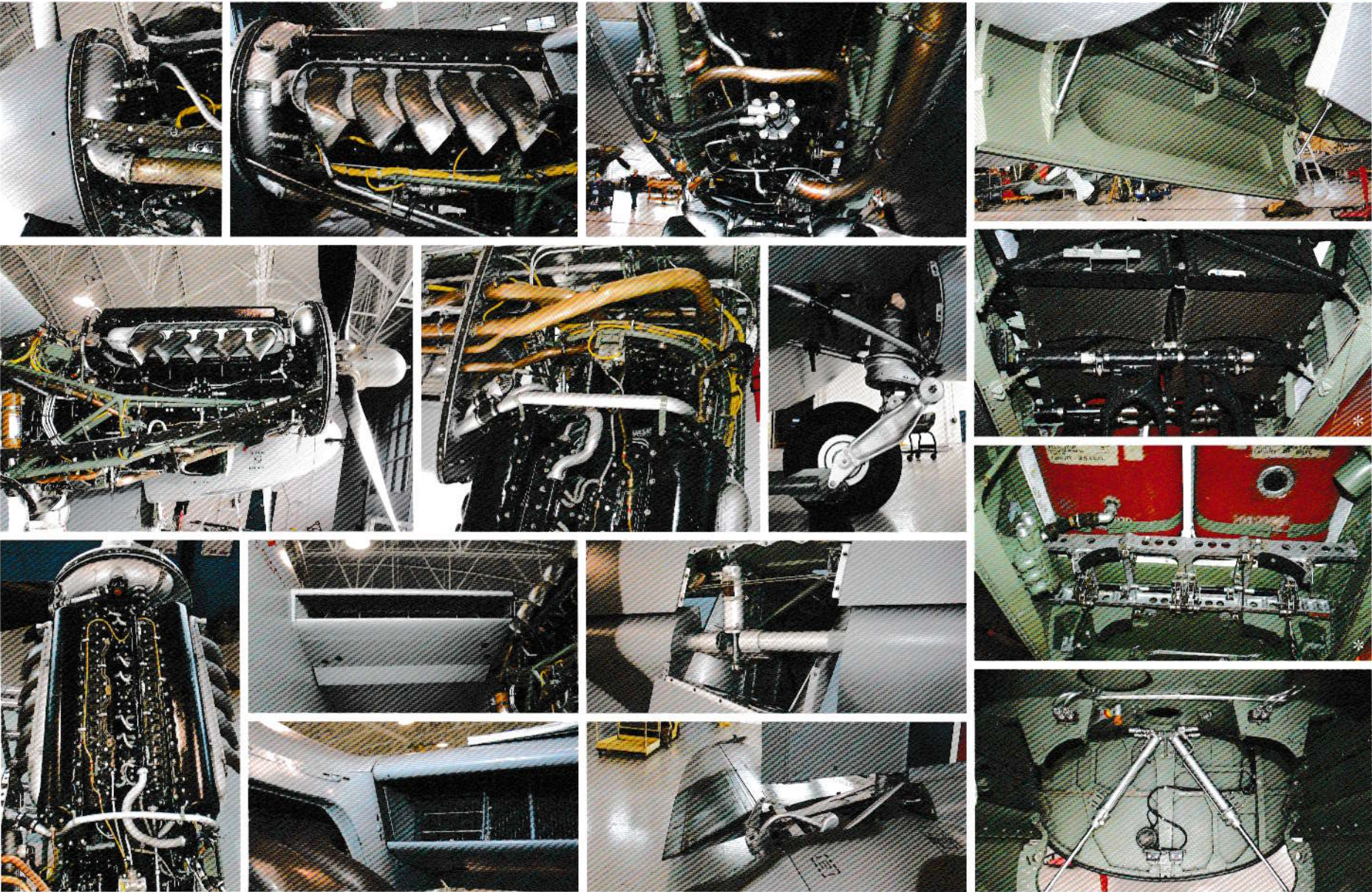




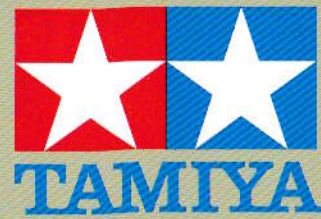
REFERENCE











[www.tamiya.com](http://www.tamiya.com)

**De Havilland Mosquito**