

Контрастируя с предшественником, D.H.9 которому малая мощность и ненадежность двигателя BHP двигателя принесла незавидную репутацию, D.H.9A был одним из самых выдающихся самолетов RAF с очень длинной жизнью.

Срочная потребность в замене для D.H.9 была очевидной, но нехватка подходящих двигателей, делала трудным осуществление этого замысла. В августе 1917 Соединенные Штаты представили новый двигатель Liberty, описывая его как "самый лучший двигатель для самолета, произведенный в любой стране", хотя в то время он еще не летал. Была запланирована честолюбивая промышленная программа, и Англия заказала 3,000 двигателей для использования в улучшенном двухместном дневном бомбардировщике на базе D.H.9.

В новом самолете радиатор был опять установлен прямо за винтом. Другие изменения включали новые крылья с увеличенными размахом и хордой; в то время как фюзеляж, вместо нескольких шпангоутов из фанеры, был полностью "прошит" проволокой.

Стандартный D.H.9 был переделан в прототип D.H.9A прототип, который, вследствие не поступления еще двигателя Liberty, был оборудован мотором Rolls-Royce Eagle VIII мощностью 375 л.с. Некоторые серийный D.H.9A также были с этим двигателем, но стандартом был 400-сильный Liberty 12. Несомненно, этот двигатель имел проблемы при разработке, поэтому, между сентябрем 1917 и февралем 1918 было сделано более 1000 модификаций. После, однако, Liberty, стал очень надежным двигателем.

Вооружение D.H.9A состояло из одного стреляющего вперед фиксированного пулемета Vickers, установленного впереди слева от пилота, и синхронизированного прерывателем Константиנסко для ведения огня между лопастями винта. Наблюдатель в задней кабине имел один или два пулемета Lewis на кольцевой установке Scarff. Максимальная бомбовая нагрузка составляла 300 кг, нормальная состояла из двух 104-кг бомб. Это было почти вдвое больше чем на D.H.9, и что более, важно самолет при полной загрузке мог лететь на высоте 5200 м.

Первая эскадрилья D.H.9A, №110, была сформирована в июне 1918, но прибыла во Францию только 31 августа 1918. Самолеты были оплачены за Низамом Хайдерабадским, и поскольку каждая несла надпись "Nizam Hyderabad" на борту, то и вся эскадрилья стала называться "Hyderabad".

Самолет, известный как "Nine - ack", оказался достаточно эффективным, поскольку его характеристики были достаточны, чтобы летать на боевые операции без сопровождения; но его вклад в программу стратегических бомбардировок Независимых Сил не был большим, поскольку в боях он успел поучаствовать всего около двух месяцев до перемирия.

К концу 1918 фирмой Westland было построено 885, ей же была поручена разработка и производство этого типа. Еще было построено несколько сотен.

In marked contrast with its predecessor, the D.H.9, for which the low power and unreliability of the BHP engine had gained an unenviable reputation, the D.H.9A was one of the RAF's outstanding aircraft, with a very long service record.

The urgent need for a replacement for the D.H.9 was soon obvious, but the shortage of suitable engines made a solution difficult. In August 1917, the United States announced its new Liberty engine, describing it as "the best aircraft engine produced in any country", although it had not flown at that time. An ambitious production programme was planned and Britain ordered 3,000 Liberties, for use in an improved two-seat day-bomber based on the D.H.9.

In the new aircraft, the radiator was repositioned immediately behind the propeller. Other changes included fitting new wings of increased span and chord; while the fuselage, instead of embodying a number of plywood bulkheads, was fully cross-braced by wires.

A standard D.H.9 was converted into the D.H.9A prototype which, owing to the late arrival of the Liberty engine, was fitted with a 375-hp. Rolls-Royce Eagle VIII. Some production 9As also had an Eagle, but the standard engine fitted to the great majority was the 400-hp Liberty 12. Inevitably, this engine had its share of development problems, and over 1,000 modifications were made between September 1917 and February 1918. After a time, however, the Liberty proved as reliable as any engine of the period.

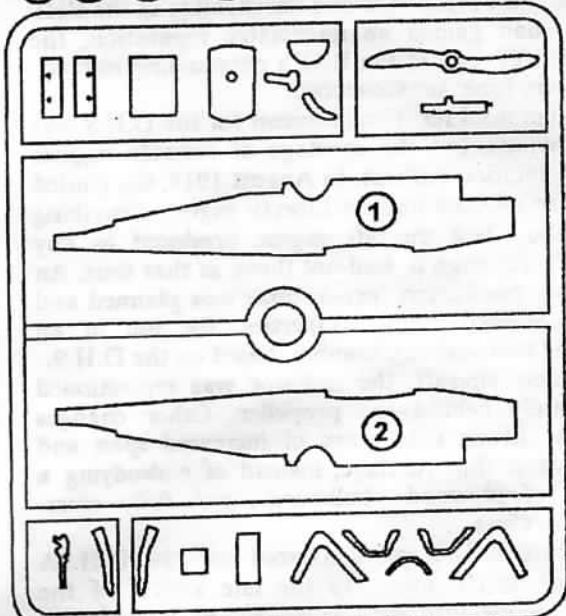
Armament of the D.H.9A consisted of one forward-firing fixed Vickers machine-gun, mounted in front of and to the left of the pilot, and synchronized by Constantinesco interrupter gear to fire between the propeller blades. The observer, in the rear cockpit, had either one or two Lewis machine-guns on a Scarff ring-mounting. A maximum bomb-load of 660 lb could be carried, the normal load consisting of two 230-lb bombs. This was about double the practical load of the D.H.9 and, more important, could be carried at 17,000 ft without loss of height.

The first squadron of D.H.9As, No. 110, was formed in June 1918, but did not arrive in France until 31 August 1918. The aircraft had been paid for by the Nizam of Hyderabad and, as each bore an inscription to this effect, the unit soon became known as the Hyderabad Squadron.

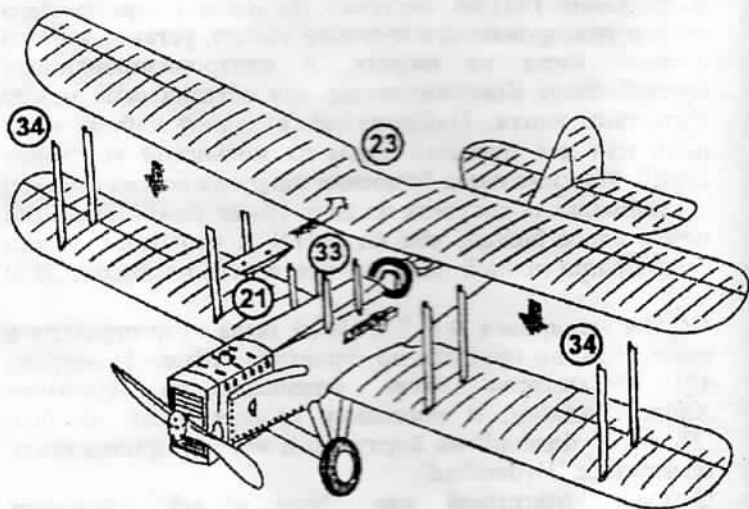
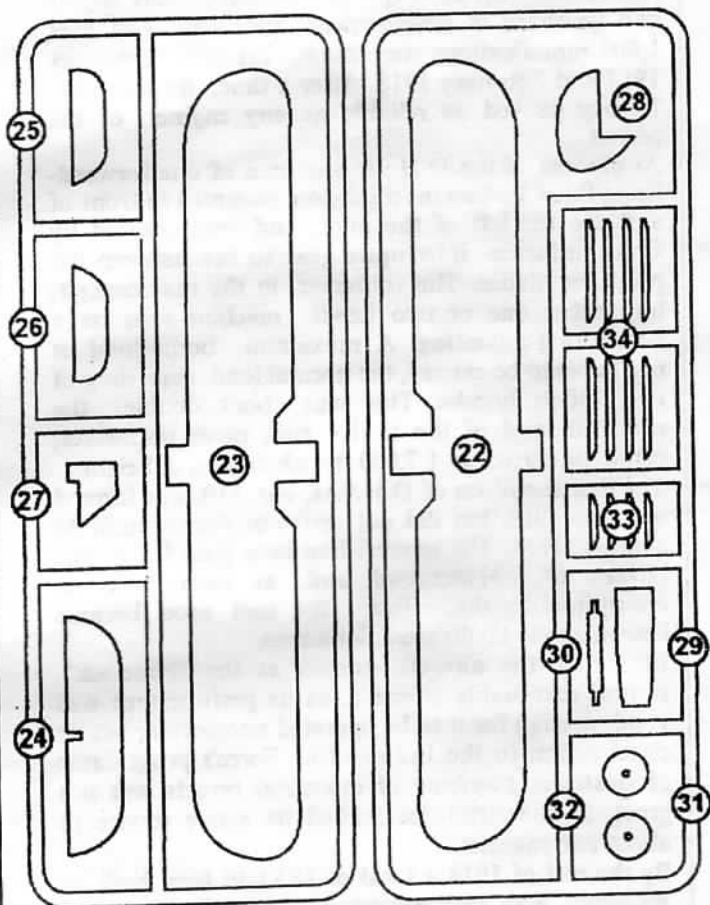
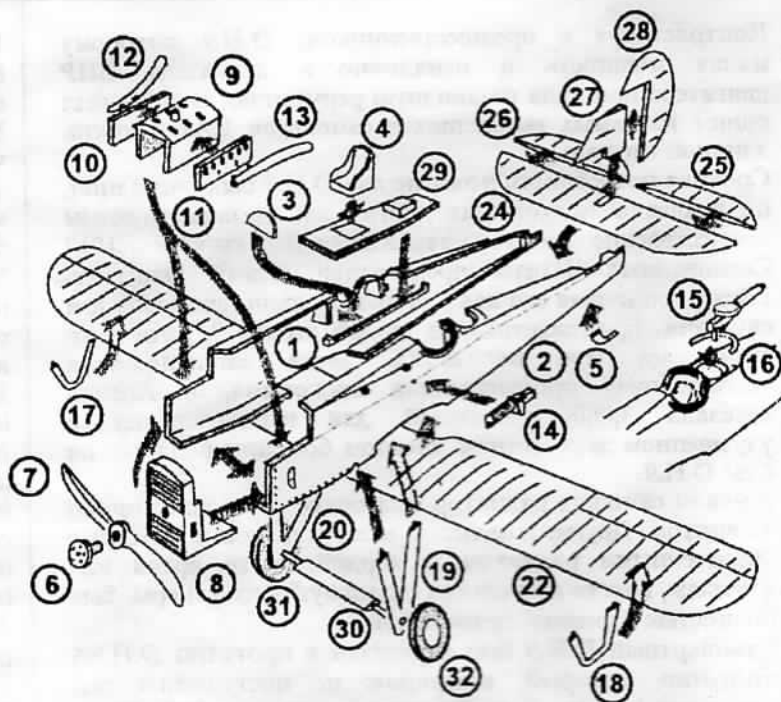
In service the aircraft, known as the "Nine-ack", proved reasonably effective, as its performance was good enough for it to be operated unescorted; but its contribution to the Independent Force's programme of strategic bombing of industrial targets was not great, as the Armistice limited its active service to about two months.

By the end of 1918 a total of 885 had been built by Westland, who were entrusted with development and manufacture of the type. Several hundred more were built

10 11 9 8 6 3 5 7 14

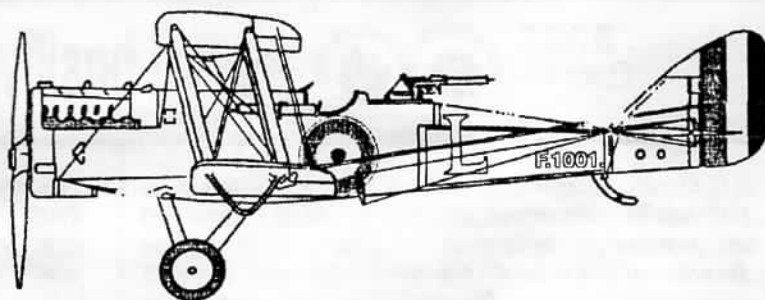


15 12 13 4 21 19 17 16 18 20



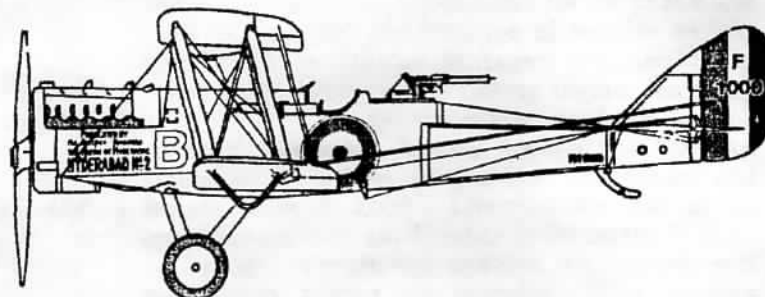
No. 205 RAF Squadron.
France, February 1919

205 дивизион RAF
Франция, февраль 1919 г.



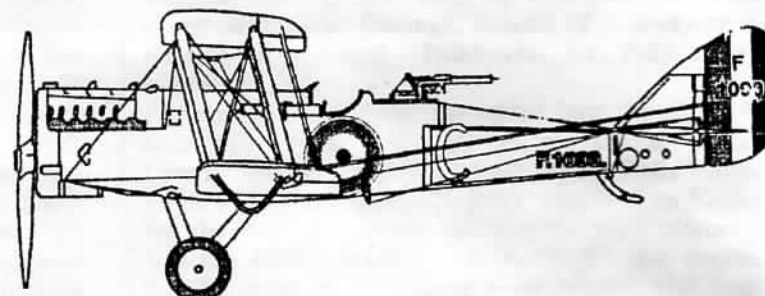
No. 110 Squadron, the first RAF
unit armed with the DH-9a.
France, 31.08.1918.

110 дивизион RAF - первый
вооруженный самолет DH-9a
Франция 31.08.1918.



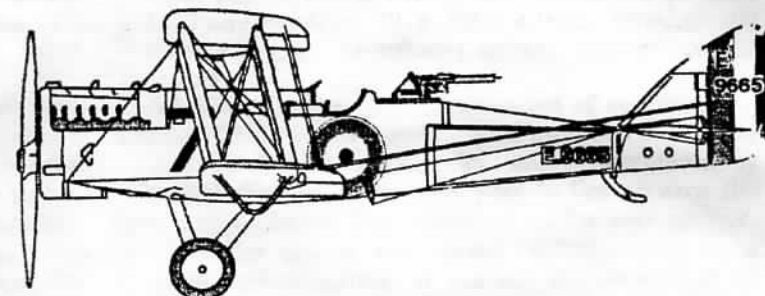
No. 99 RAF Squadron.
France, December 1918.

99 дивизион RAF.
Франция, декабрь 1918 г.



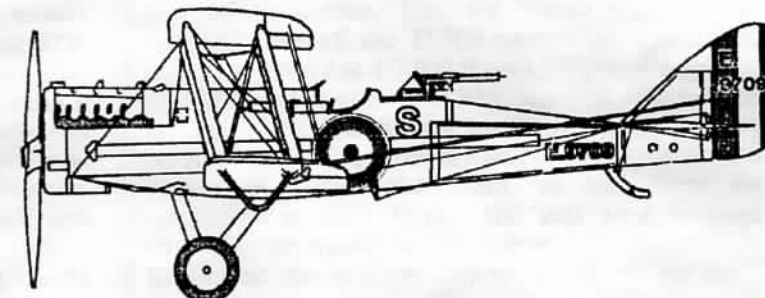
British Expeditionary Force
before sending to Russia.
Great Britain, February 1919.

Британский экспедиционный корпус,
впоследствии направлен в Россию.
Февраль 1919 г.



No. 10 Training Depot Station RAF
September 1918.

10 учебный дивизион RAF.
Сентябрь 1918 г.



No. 552 Flight of No. 221 Squadron.
Expeditionary Force in Russia.
This plane was captured by Red Army
and used as a prototype for the R-1.

552 эскадрилья 221 дивизиона RAF
Экспедиционный корпус в России.
Этот самолет был захвачен частями
Красной Армии и использован в качестве
образца для создания Р-1

