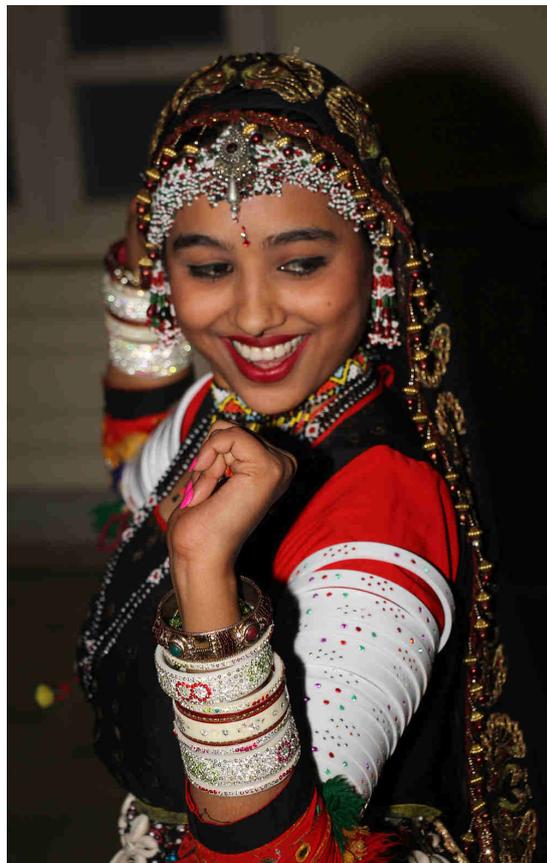


SURPRISE AERONAUTIQUE AU RAJASTHAN DANS LE DESERT DU THAR : UN AIRCO DH 9 !

Au départ de New Dehli et après deux jours de route indienne cap plein ouest, on atteint le fameux **désert du Thar**, appelé aussi *Marwar* ou territoire de la mort. Le Rajasthan est un des Etats qui forme la frontière avec le Pakistan. Nous sommes donc dans une zone fortement militarisée où les camps de tentes camouflées s'étendent parfois sur des dizaines de kilomètres. Depuis la bonne petite route, le Bush arbustif, composé d'acacias qui s'évasent vers le soleil, dissimule un important matériel offensif et défensif mais laisse entrevoir d'impressionnants parcs de camions surpuissants et flambant neufs. N'oublions pas que l'Inde possède la troisième armée du monde en terme d'effectifs...

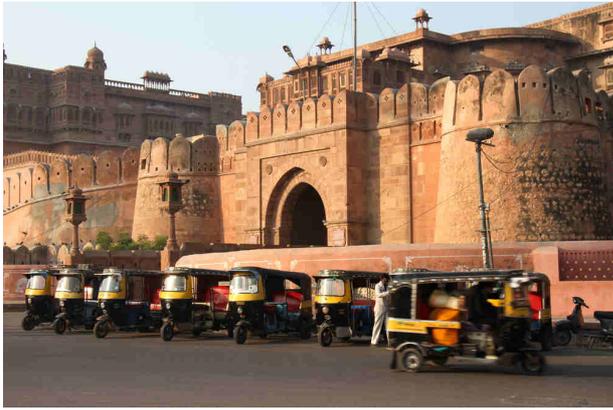


Dans cette steppe saupoudrée de buissons bien verts, densément surveillée par un réseau de radars sophistiqués, ne survivent que quelques rares troupeaux de chèvres et de moutons qui partagent les branches basses des arbustes avec leurs cousines sauvages que sont les antilopes cervicapres et les grands nilgauts, gris foncés et hauts comme des cerfs de chez nous. De temps à autres, la tête d'un dromadaire noire et isolée ou d'une petite escouade de ses congénères, sans la moindre marque d'appartenance, dépasse au dessus de la maigre végétation.



Bikaner est l'une de ces grandes villes étapes du terme de l'une des routes de la soie menant aux rives de la Mer d'Oman où les marchandises étaient transbordées sur des boutres pour gagner la Mer Rouge. Lointaine héritière des cités de la civilisation du bassin de l'Hindus – qui voyaient peut être déjà passer les caravanes – elle doit, bien sûr, sa richesse à sa position géostratégique.

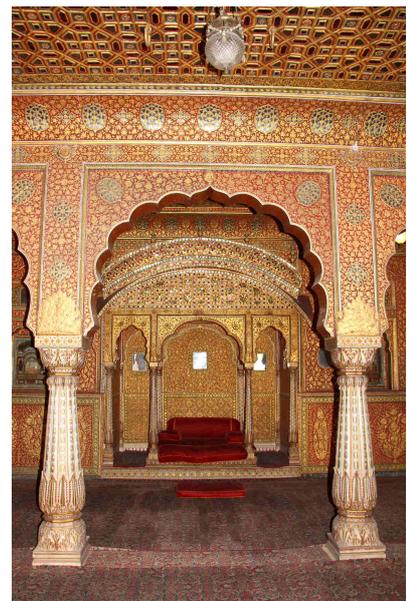
Elle lui permettait de percevoir un octroi en échange d'une protection contre les pillards et rebelles toujours présents lorsqu'il y a du profit à faire... Cette cité s'est donc développée depuis le XV^e siècle jusqu'à l'arrivée au pouvoir des anglais lesquels, en privilégiant le port de Calcutta ont tari le flot des caravanes pour réorienter le commerce vers le Golfe du Bengale. L'histoire – ou la légende – raconte que le second fils d'un Maharadja de Jaïpur souhaitant se créer un royaume propre car il ne pouvait hériter de celui de son frère aîné, partit avec sa cour et sa famille pour conquérir ce territoire déjà aux mains de roitelets locaux.



Le bâtiment emblématique de Bikaner est son palais fortifié, le *Junagarh Fort* qui, comme beaucoup de constructions au Rajasthan n'est souvent qu'une suite de rajouts effectués sur une période de plus de 400 ans. Cette succession de palais sophistiqués aux architectures tour à tour hindoues, mogholes puis teintées de rigueur victorienne commence par une enfilade de portails monumentaux de grès rose. De part et d'autres des lourdes portes, plantées à

partir d'un mètre cinquante de pointes de fer acéré pour empêcher le large front des éléphants de combat de les ébranler, des empreintes de mains correspondant à celles des épouses royales laissant dans le mortier une trace de leurs immolations. Ultime geste avant de se jeter dans le bûcher funéraire de leurs maris. Cette pratique, le *Sati*, s'appuie sur un mythe brahmanique et, bien qu'abandonnée depuis 150 ans, le geste de ces infortunées fait toujours l'objet d'une vénération comme en témoignent les poudres colorées ou les colliers de fleurs qui les décorent.

Chaque palais ou *Mahal* est contigu et parfois s'imbrique dans le précédent. La richesse de ces civilisations passées dégouline sur les murs sous la forme de boiseries délicatement peintes de scènes courtoises, de miniatures délicieuses dans leurs détails bien que certains visages de Maharadjas paraissent un peu patibulaires et de pans de marbre blanc incrustés de pierres semi précieuses qui dessinent des bouquets orientaux. Je suis tout particulièrement attiré par une belle collection de tapis de clous et d'un lit de lames de sabres particulièrement aiguës servant d'instruments de jeux pour les fakirs accrédités à la cour...



Les salles de réception où le roi réglait les affaires courantes pendant les périodes froides ou pluvieuses témoignent toujours de l'opulence et de la puissance des monarques dans un style



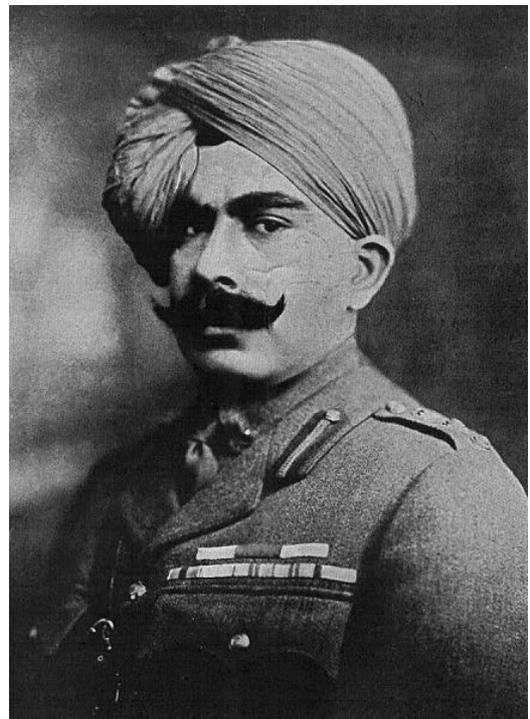
décoratif hérité des siècles d'influence hindo musulmane. Les façades du palais portent parfois les marques d'une certaine actualité avec des fresques représentant les signes de la modernité de la fin du XIX^e siècle sous la forme des premiers chemins de fer ou de réseaux de distribution de l'électricité peints dans le style des havelis des villes voisines.

Lors de l'indépendance indienne (15 août 1948), les territoires des Maharadjas sont fondus dans l'Union Indienne qui leur accorde toutefois des indemnités de train de vie quotidienne et leurs biens de famille. En 1971, ces privilèges sont abolis par Indira Gandhi qui les limite à un seul palais s'ils en avaient plusieurs. Tous leurs autres biens sont nationalisés.

L'histoire du **royaume de Bikaner** est celle de la famille rajpoute des Singhji. L'avant dernier Maharadja, **Ganga Singhji**, régna de 1887 à 1943 et fut un grand militaire acquis à la cause des anglais. C'est ainsi que la grande salle d'audience

dans laquelle je débouche après avoir parcouru des centaines de mètres de galeries labyrinthiques présente une architecture qui nécessitait une technologie juste maîtrisée par l'occident.

Tout jeune lieutenant, il participe à la guerre des Boxers à la tête du fameux régiment de méharis de Bikaner (Bikaner Camel Corps dont le défilé lors de la fête de l'Indépendance est toujours un moment apprécié). Quand on sait que la rébellion de la société secrète chinoise « Poings de la Justice et de la Concorde », officiellement appuyée par les armées de l'impératrice Ci Xi eut lieu en 1900, on peut rester surpris de la participation active d'un adolescent de 14 ans...Toujours avec son régiment de Bikaner, il va s'engager aux côtés des forces coloniales de l'empire anglais durant la première guerre mondiale et participer aux combats en Egypte, en Palestine puis en France sur le front des Flandres en 1917. A cette occasion, il est nommé membre du cabinet de guerre impérial anglais.



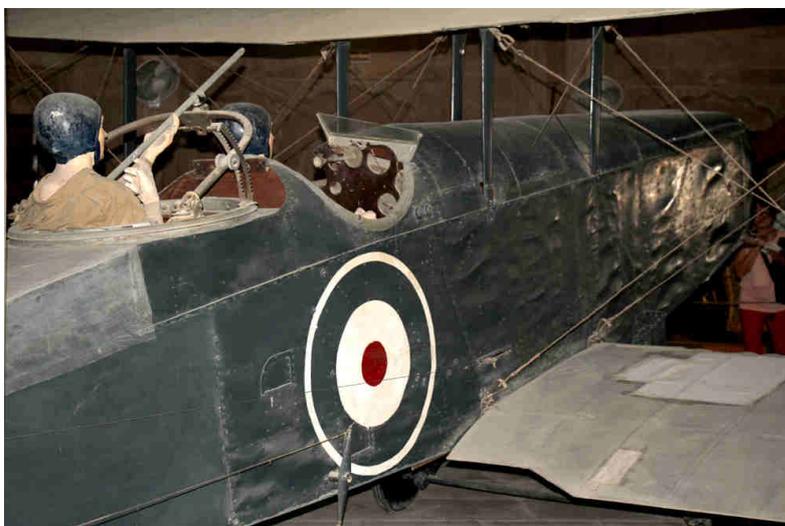
Dans les années 20, en reconnaissance des services rendus par les forces de Bikaner conduite par le Maharadja Ganga Singhji, le gouvernement anglais offre au monarque plusieurs souvenirs de guerre parmi lesquels se trouvent les débris de deux AIRCO DH 9 abattus pendant le conflit. Oubliés dans les réserves, ce n'est qu'en 1985 que son successeur et dernier Maharadja officiel de Bikaner, Karni Singhji (1924 – 1988), s'enthousiasme du projet de reconstituer, avec l'aide de techniciens locaux, un DH 9 à partir des pièces un peu délabrées de ces deux épaves. Au décès de Karni Singhji, ce DH 9 devient propriété de l'état.

AIRCO ET GEOFFREY DE HAVILLAND



L'histoire de cette machine est assez édifiante car il devrait s'agir, en réalité, d'un AIRCO 9. L'entreprise Aircraft Company est fondée en 1911 à Hendon, par un homme d'affaires, Georges Holt Thomas, dans le but de vendre et d'entretenir les avions français Farman.

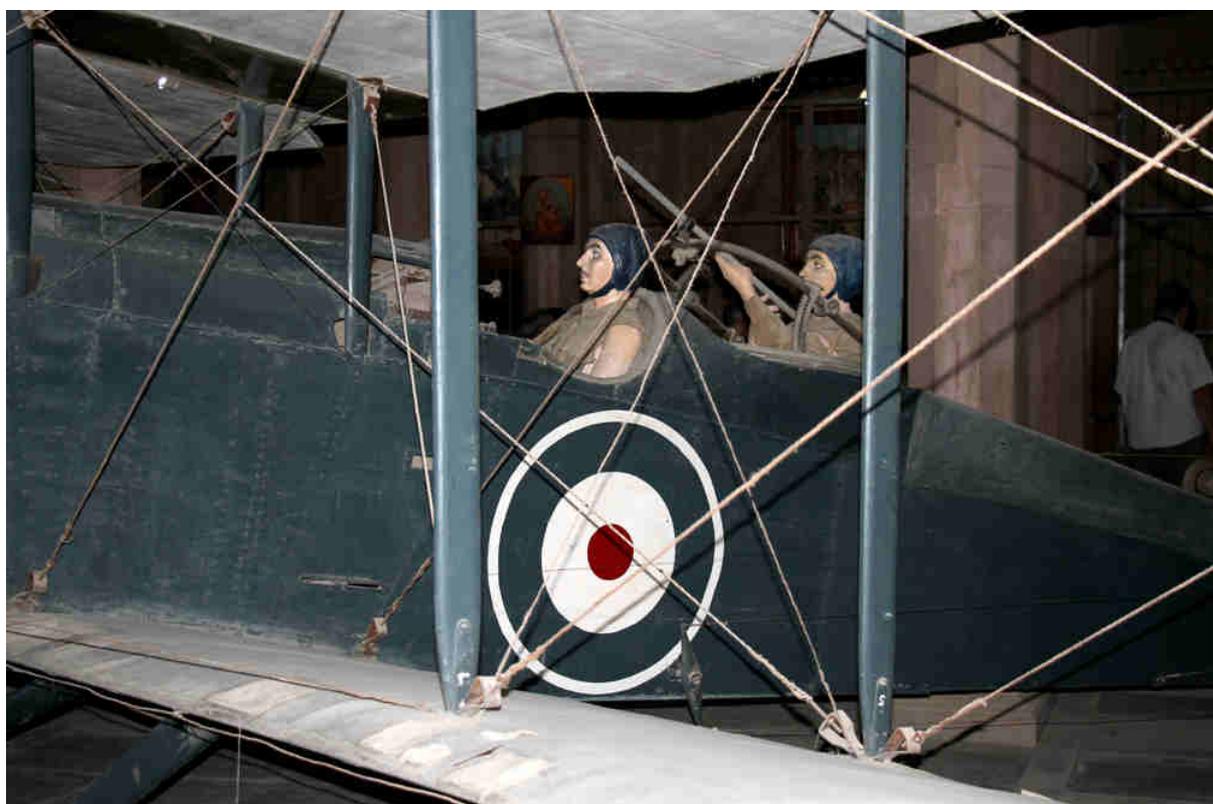
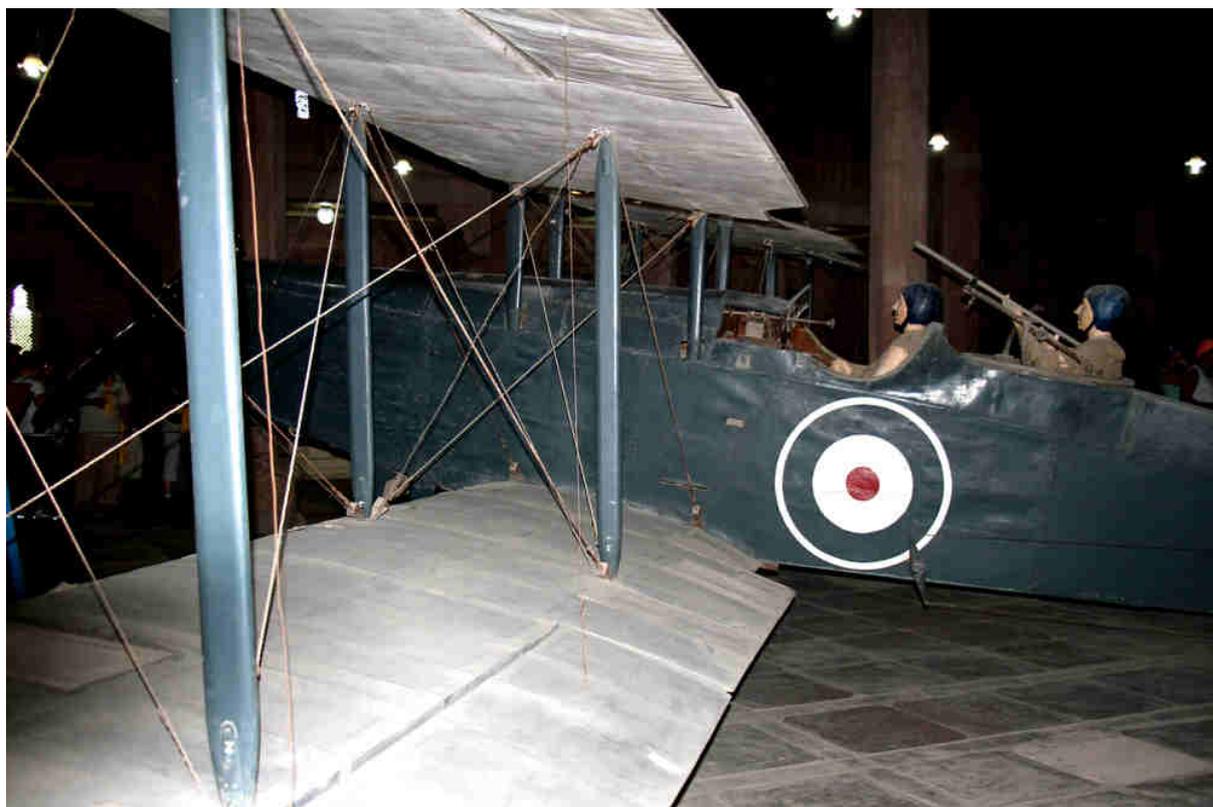
L'ingénieur Geoffrey De Havilland est embauché chez AIRCO en 1914, avant le déclenchement des hostilités. Au début de la guerre, il est mobilisé en tant que lieutenant dans le Royal Flying Corps et, à ce titre, est affecté en Ecosse pour effectuer des patrouilles de surveillance anti sous-marines à bord d'un Blériot. Les autorités se rendent vite compte qu'il serait plus utile dans l'industrie de construction aéronautique et il est affecté à Londres avec le grade de capitaine.



Il reprend son poste chez AIRCO et, à partir de ce moment – personne ne semble se souvenir pourquoi – tous les appareils proposés par la firme possèdent le préfixe DH. C'est ainsi qu'après quelques tâtonnements qui n'eurent pas de succès, naissent le populaire et réussi bombardier biplan et biplace **DH 4** qui entre en service opérationnel le 6 avril 1917 et le modèle suivant qui en est extrapolé, le **DH 9**, toujours un bombardier biplan

et biplace mais souffrant de problèmes de motorisation qui ne l'empêcheront toutefois pas d'avoir une très longue carrière.

Ces appareils, conçus et mis au point par G. De Havilland seront ensuite construits principalement dans d'autres usines car les capacités d'AIRCO ne permettent pas de réaliser toutes les commandes passées par l'état en guerre.



A la fin du conflit, AIRCO cesse son activité de constructeur aéronautique et de Havilland crée sa propre entreprise. Dès 1920, l'AIRCO DH 9 devient le De Havilland DH 9.

Pour la petite histoire, rappelons que Geoffrey était l'oncle de Olivia De Havilland, future célèbre actrice de l'entre deux guerres et des années 50 – 60 avec des rôles de vedettes dans « La charge de la brigade légère », « La piste de Santa Fé » ou « Autant en emporte le vent ».

BREVE HISTOIRE DU DH 9



Cette machine est développée sur la base du DH 4. On conserve les ailes et l'empennage mais on allonge le fuselage pour lui permettre de recevoir un nouveau moteur et de déplacer le réservoir d'essence en le positionnant directement derrière le moteur ce qui permet au pilote et à l'observateur mitrailleur de communiquer plus facilement. La cellule a déjà été testée sur le DH 4 mais le vrai problème, c'est le moteur. Développé par Beardmore – Halford – Pullinger, le BHP Galloway Adriatic est sensé développer 300 Cv sur le papier ce qui doit faire du DH 9 un rival sérieux pour les chasseurs allemands en 1917. Mais le moteur est peu fiable et se révèle incapable de dépasser les 230 Cv même en croisière, ce qui nuit sérieusement aux capacités de bombardier du DH 9.

Différentes autres motorisations seront proposées mais difficiles à mettre en application suite au manque chronique de moteurs disponibles en cette forte période de demande.

- Le Siddeley Puma de 230 Cv qui équipera surtout les DH9 du front méditerranéen,
- Le FIAT A 12 de 250 Cv,
- Quelques rares Napier 40 u de 430 Cv.



Les machines porteront toutes le nom de DH 9 quelques soit leur motorisation. Devant l'impérieuse nécessité de disposer de matériel volant dans cette catégorie après le bombardement de Londres par une escadrille de Gotha IV de l'armée du Kaiser, une première commande de près de 1 500 appareils est passée. Les premiers squadrons dotés de cette machine subissent un fort taux d'attrition et de nombreux avions sont obligés de se poser, moteur cassé, en Hollande, pays neutre. C'est ainsi que les Pays Bas se voient fortuitement dotés de leur première flotte de bombardiers...

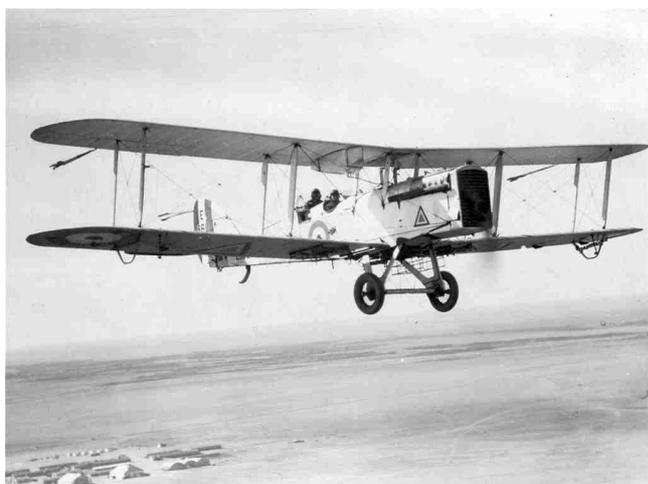


Heureusement, l'appareil est très manœuvrable et l'on raconte qu'en une seule sortie, le mitrailleur réussit à abattre 4 avions ennemis. Parallèlement, les mécaniciens du front font des miracles pour améliorer la fiabilité du BHP.

Le DH 9 fut utilisé dans les missions de défense côtière (un sous marin ennemi coulé) et dans la lutte contre les Zeppelins (L 70 abattu) mais sa vie opérationnelle fut de courte durée et la RAF envisagea vite son remplacement après l'armistice. En juillet 1918, neuf squadrons opéraient sur DH 9 sur le front occidental et leurs prestations furent un véritable désastre. On note dans les rapports d'unités qu'entre mai et novembre 1918, les squadrons 99 et 104 perdirent 54 appareils, abattus en combat, et 94 par accidents.

ARRIVEE DU DH 9 A

Pour remédier au problème de la motorisation capricieuse, une nouvelle voilure, plus grande, est mise au point afin de supporter un autre moteur, plus lourd. Les premiers essais sont réalisés en mars 1918 avec un Rolls Royce Eagle VIII de 375 Cv mais c'est en avril qu'est installé un moteur américain, le Liberty 12 de 400 Cv. Devenu enfin disponible pour le marché anglais grâce à une production intensive aux Etats-Unis, ce Liberty va permettre de résoudre le problème de la sous motorisation chronique du DH 9. Les travaux de modification de la surface alaire et de mise en place des nouveaux Liberty ne sont pas exécutés par AIRCO trop occupé par la mise au point de son futur DH 10, bombardier biplan et bimoteur qui n'aura qu'un succès d'estime mais par Westland...



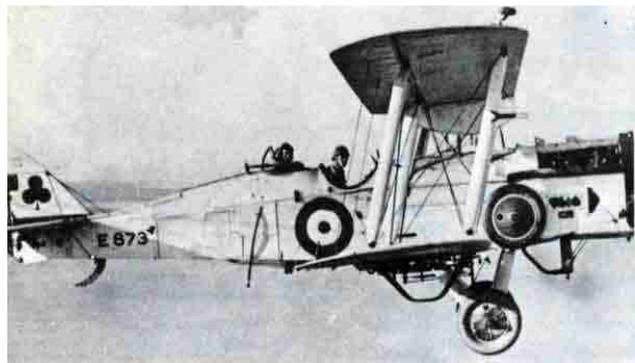
Le **DH 9A** est armé d'une mitrailleuse Vickers synchronisée avec l'hélice pour le pilote et de 1 ou 2 mitrailleuses Lewis montées dans une nacelle pivotante Scarf pour l'observateur mitrailleur. Le DH 9 A peut emporter 300 Kg de bombes sur des points d'ancrage prévus sous les ailes et sous le fuselage. Dès le mois d'août, le premier squadron de la RAF équipé du modèle DH 9 A bombarde l'Allemagne avec des résultats mitigés, le personnel n'étant pas encore « adapté » à sa nouvelle monture.





Bien que 885 exemplaires aient été livrés à la date de l'armistice, la fabrication du DH 9 A ne cessa pas. Plus encore, malgré la remotorisation de modèles anciens, le parc ne suffisant pas, 268 appareils supplémentaires furent commandés entre 1925 et 1926. Il continua donc à être fabriqué pour servir sur de nouveaux fronts guerriers qui venaient de s'ouvrir dans l'empire colonial britannique.

- A la **frontière entre l'Inde et l'Afghanistan** (la partition avec le Pakistan et le Bangladesh n'était pas encore réalisée) dans le début des années 1920.



Malgré l'adjonction de radiateurs supplémentaires il lui était difficile de dépasser un plafond de 4 000 mètres avec les conséquences opérationnelles funestes dans un pays de montagnes et son efficacité s'en retrouva amoindrie. Il participa néanmoins à la surveillance aérienne et à la protection du pont aérien mis en place pour évacuer le personnel anglais de Kaboul à la fin de cette troisième guerre anglo-afghane.

- Sur le **territoire indien**, jusqu'à la fin des années 20 et dans le cadre d'opérations de maintien de l'ordre et de réduction de guerres tribales.
- En **Irak**, les squadrons 8, 30, 55 et 84 furent chargés de la surveillance des territoires hostiles.
- En **Palestine**, des troubles graves entraîneront l'activation de 3 squadrons de DH 9 A (14, 45 et 47) pour réprimer les révoltes.

Les unités opérationnelles de DH 9 A quitteront le Moyen Orient et l'Asie à la fin des années 20 en ayant contribué à maintenir ces contrées sous obédience anglaise.

D'autres versions du DH 9 seront proposées :

- DH 9 AJ Un prototype avec un moteur Bristol Jupiter VI de 450 Cv.
- DH 9 B Utilisation civile d'un DH 9 avec 2 sièges passagers.
- DH 9 C Utilisation civile d'un DH 9 avec 3 sièges passagers.



- DH 9 J 14 exemplaires de DH 9 avec un moteur Armstrong Siddeley Jaguar VIII de 385 Cv et des bords de bord d'attaque.
- DH 9 R Version course avec un moteur Napier Lion de 465 Cv.
- Mantis DH 9 remotorisés en Afrique du Sud avec un Wolseley Viper de 200Cv.
- M'Pala DH 9 A remotorisés en Afrique du Sud avec un Bristol Jupiter VI de 450 Cv.
- M'Pala 2 DH 9 A remotorisés en Afrique du Sud avec un Bristol Jupiter VIII de 480 Cv.
- Polikarpov R1 et R2. Une centaine de DH 9 à moteur Mercedes (DH 9 R1) et 130 DH 9 R2 à moteurs Armstrong Siddeley Puma. Une copie russe du moteur Liberty équipa une cellule de DH 9 A sous le nom du « **bolchevique de Moscou** » et l'avion fut produit entre 2 400 et 2 800 exemplaires...Et exporté...



Les pays à avoir utilisé les différentes versions du DH 9 sont nombreux tant au plan militaire qu'au niveau civil (Quantas, Sabena, Cie Espaniola del Trafico Aero, KLM...). Il exista même deux versions « ambulances du ciel » pour une ou deux civières.

Aujourd'hui, ces avions sont devenus très rares :

- Un exemplaire de DH 9 au Musée de l'Air et de l'Espace ; offert à la France à la fin du conflit.
- Un exemplaire de DH 9 A au Royal Air Force Museum reconstitué à partir d'éléments disparates découverts en Pologne.
- Un exemplaire de DH 9 en Afrique du Sud à moteur Puma.
- Deux exemplaires en Inde retrouvés dans une écurie à éléphants dont un exposé à l'Imperial War Museum et l'autre...

...Et celui-ci qui ne possède pas de numéro de série (mais c'est normal puisqu'il est fait de deux machines différentes) ce qui aurait permis d'en établir la provenance constructeur ni, à priori, de moteur car son capot est atypique de toutes les versions connues du DH 9 et que je n'ai pas été autorisé à le soulever...

