

Zusatzinformationen zur Bristol F.2B

Nach dem Krieg wurde der Bristol-Jäger als Verbindungsflugzeug der Armee und als Schulflugzeug eingesetzt und verblieb sogar bis 1932 im Auslandseinsatz bei der RAF. Weitere Nutzer des Flugzeuges waren die Luftwaffen von Australien, Belgien, Kanada, des Freistaates Irland, Griechenland, Mexiko, Neuseeland, Norwegen, Peru und Spanien. Die Produktion belief sich auf insgesamt 5.308 Flugzeuge, die von Bristol in Filton und Brislington sowie bei Subunternehmern, darunter Angus Sanderson, Armstrong Whitworth, Austin Motors, Gloucestershire Aircraft, Harris and Sheldon, Marshall and Sons, Standard Motors und Cunard Steamship (Leitung der National Aircraft Factory Nr. 3 in Aintree), gebaut wurden.

Varianten

Typ 14 F.2B Fighter: die Haupt-Serienversion mit einer Reihe von Modifikationen: die oberen Längsträger waren unmittelbar hinter dem Cockpit abgeschrägt, verbesserten so die Sicht des Piloten und schufen Platz für den Einbau eines größeren Treibstofftanks und eines größeren Munitionsbehälters für das 7,7 mm Vickers MG. Außerdem erhielt der Verankerungsrahmen der unteren Tragfläche, der ursprünglich unverdeckt und unprofiliert war, ein Flügelprofil mit Stoffbespannung. Die erste Lieferung wurde von 190 PS (142 kW) Rolls-Royce Falcon I, die zweite Lieferung von einem 220 PS (164kW) Falcon II und die Mehrzahl der Flugzeuge von einem 275 PS (205 kW) Falcon III-Motoren angetrieben. Zu den weiteren Motoren, die eingeführt wurden, nachdem die Aufträge für die F.2B die Liefermöglichkeiten für Falcons übertrafen, gehörten die 200 PS (149 kW) und 300 PS (224 kW) Hispano-Suiza (Typen 16 bzw. 17), die 200 PS (149 kW) Sunbeam Arab (Typ 15), die 200 PS (149 kW) R.A.F. 4d, die 180 PS (134 kW) Wolseley Viper und die 230 PS (172 kW) Siddeley Puma.

Typ 22 F.2C Fighter: zu den experimentellen Motorisierungen der F.2B gehörte der Einbau des Salmson-Sternmotors, durch den der Typ 22 F.2C entstand; des 300 PS (224 kW) A.B.C. Dragonfly-Sternmotors in den Typ 22A F.2C und des 230 PS (172 kW) Bentley-Umlaufmotors, wodurch das Flugzeug zum Typ 22B F.C wurde.

Typ 14 F.2B MkII: flog erstmals im Dezember 1919 zur Luftnahunterstützung und wurde mit Wüstenausrüstung und Tropen-Kühlsystem versehen. 435

Exemplare wurden produziert, einige davon waren Neuanfertigungen, andere Umbauten.

Typ 96 Fighter Mk III: strukturell verstärkte Version, von der 50 zwischen Oktober und Dezember 1926 ausgeliefert wurden; diesen folgten 30 unbewaffnete Flugzeuge mit Doppelsteuerung in der Zeit von Januar bis Juni 1927.

O-1: die F.2B war eines der Modelle, das für die Produktion in den USA ausgewählt wurde, als Amerika 1917 in den Krieg eintrat. 2.000 Exemplare waren bis Dezember 1917 bei der Curtiss Aeroplane and Motor Company geordert worden, von denen das erste Exemplar am 5. März 1918, von einem 400 PS (298 kW) Liberty 12-Motor angetrieben, seinen Jungfernflug absolvierte. Diese Triebwerks-/Flugwerkskombination stellte sich als ungeeignet heraus, und der Vertrag wurde im Juli 1918 zugunsten einer Version storniert, die mit einem 300 PS (224 kW) Hispano-Suiza aus amerikanischer Produktion ausgerüstet war. Der Erstflug erfolgte im Juni. Das zweite Flugwerk wurde mit einem 290 PS (216kW) Liberty 8 ausgerüstet, ging jedoch zu Bruch, bevor eine offizielle Bewertung stattfinden konnte.

Typ 96A Fighter Mk IV: Umbauten der Mk III-Flugwerke mit verstärktem Fahrwerk und Rumpfolmen auf Betrieb mit höherem Gesamtgewicht ausgelegt; außerdem auch mit einem vergrößerten Seitenleitwerk, Ruder mit Ausgleich und Handley Page-Automatikschlitzen ausgestattet.

Quellen

-Aero – Das illustrierte Sammelwerk der Luftfahrt, Nr 88-90, Marshall Cavendish International Ltd. London, 1984