

Bristol F.2B Fighter

1/48 Scale Plastic Model Kit

eduard

WEEKEND
edition



item No. 8452

Asi nejlepší dvoumístný letoun první světové války byl velkým univerzálem. Dokázal úspěšně bojovat s nepřátelskými jednomístnými stíhači, mohl bombardovat, nebo působit v roli průzkumného či pozorovacího letounu. A ve všech těchto rolích se Bristol F.2B osvědčil.

Koncepce Bristolu F.2B sahá až do roku 1915, kdy britské letectvo požadovalo nový průzkumný dvoumístný letoun, který by byl schopen se sám ubránit nepřátelským stíhačům. To logicky vyžadovalo vysokou rychlost, dobrou obratnost a také účinnou obrannou výzbroj. Frank Barnwell, konstruktér společnosti British & Colonial Aeroplane Co. Ltd. (pozdější Bristol) navrhl letoun s označením R.2A, ale realizace požadavků letectva narážela nejen u jeho ale i všech konkurenčních návrhů na absenci dostatečně výkonného motoru, který takový letoun vyžadoval. A tak zůstalo jen u výkresů, datovaných k 30. březnu 1916, protože se zamýšleným motorem Beardmore 120 hp by byl letoun značně podmotorovaný.

Našel se motor

V době dokončování výkresů R.2A došlo k první instalaci nového motoru Hispano Suiza 150 hp v BE.2c a Barnwell pro něj svůj projekt, nyní již značený R.2B, upravil. Ani tento výkon nepostačoval, ale na obzoru již byla nový agregát Rolls-Royce Mk.I 190 hp. Ten byl konstruktčně dokončen na sklonku roku 1915, ale i když ministerstvo již 12. prosince 1915 objednalo 500 ks, do září následujícího roku byl dodán jediný kus a Barnwell upravoval svůj projekt jen na základě výkresů nového motoru. Letoun upravený pro tento výkonný agregát již nesl označení F.2A, neboť Bristol touto úpravou reagoval na soutěž požadující dvoumístný letoun poháněný buď motorem Hispano Suiza, nebo Rolls-Royce. Následný kontrakt požadoval dodání 52 letounů, označovaných jako Bristol Fighter, s přidělenými čísly A3303 až A3354. První prototyp, poháněný motorem R-R vzlétl 9. září 1916, ale od zkušební jednotky, které byl předán pro posouzení, se na konci měsíce vrátil bez vyplněného reportu. Piloti silně kritizovali omezený výhled vpřed kvůli vysokému hranatému chladiči. Po přepracování celé přídě již dali piloti od Upavon Testing Squadron novému letounu vysoké hodnocení. Byl dostatečně rychlý a obratný a také se snadno ovládal. Druhý prototyp dostal motor Hispano Suiza a odlišnou kapotáž s oválným chladičem. Došlo i ke změnám na ocasních plochách a křídle a nový Bristol F.2B byl připraven pro bojovou službu.

Na konci prosince 1916 bylo předáno prvních 10 kusů nového letounu (všechny s motorem R-R, pojmenovaným Falcon I), dalších 15 kusů pak v lednu 1917. Ještě v listopadu 1916 byla podepsána objednávka na dalších 200 strojů. Dodávky ovšem vážly kvůli nedostatku zkušených pracovníků pro zpracování kovových dílů a také kvůli výrobním problémům synchronizačního zařízení Constantinesco, se kterým byl spřažen vpřed střelící kulomet Vickers. Pro problémy se synchronizací byla také na sklonku roku 1917 postupně nahrazována čtyřlístá vrtule dvoulístými.

Neslavné začátky

Většina prvních strojů byla předána No. 48 Squadron, která se tou dobou formovala v Rendcombe a do Francie se přesunula 18. března se všemi svými F.2a (18 strojů). K prvnímu operačnímu nasazení vzlétli její piloti 5. dubna. Šest strojů, vedených Capt. Williamem L. Robinsonem, narazilo na patrolu Albatrosů D.III od Jasta 11, kterou vedl sám Manfred von Richthofen. Čtyři F.2A byly v následném boji sestřeleny, mimo jiné proto, že letěly v sevřené formaci, na které Robinson trval. Velitel byl sice držitelem Victory Cross za sestřel

německé vzducholodě, ale s operacemi na frontě ve Francii neměl žádné zkušenosti. Robinson také nařídil odstranit mazací olej ze zbraní, protože hrozilo jeho zamrzání... Z toho důvodu u několika strojů selhaly zbraně. Sám Robinson patřil mezi sestřelené a padl do zajetí. Neúspěchem skončila také patrola 11. dubna, která rovněž přišla o čtyři stroje, zatímco pět dní nato přistálo všech šest strojů po navigační chybě kvůli palivu za nepřátelskými liniemi. Nové F.2A se tedy zpočátku příliš nevyznamenal, ale piloti poměrně rychle přišli na to, že je s nimi třeba létat jako se stíhačkou vybavenou obranou zadní polosféry, než jako s létající platformou pro zadního střelce. Letoun byl schopen i velmi ostrých manévru, určité starosti ale dělala pilotům nedostatečná strukturální pevnost konstrukce. Na základě zkušeností byl pak druhý prototyp A3304 dále přepracován. Změny se dotkly ocasních ploch, které už neměly aerodynamický profil a byly ploché, mírně byl upraven tvar spodního křídla, jehož uchycení k trupu bylo zesíleno, a změn doznala i kapotáž motoru. Takto upravené stroje dostaly označení F.2B a zmíněná 200kusová série, začínající strojem A7101, již byla vyrobena v tomto provedení.

Všeuměl

V červenci 1917 již zkušenosti jasně ukazovaly, že vznikl mimořádně povedený letoun s širokými možnostmi využití. Mohl být nasazován jako scout, tedy stíhač, stejně tak mohl plnit roli průzkumného letounu, který na rozdíl od jiných strojů tohoto určení mohl úspěšně přijmout boj s nepřátelskými stíhači. Rovněž mohl být použit k útokům na pozemní cíle coby lehký bombardér, který se po odhozu pumového nákladu opět změnil ve stíhače. Nebylo divu, že velitelství přistoupilo k přezbrojování řady jednotek používajících dvoumístné typy na nový F.2B. To s sebou neslo zvýšené nároky na výrobu. Společnost Bristol sama nebyla schopna zakázky plnit, výroba tedy byla zadána také firmám Gloucestershire Aircraft Co. Ltd, Marshall & Sons a National Aircraft Factory No.3. Později se přidaly ještě společnosti Sir W. G. Armstrong Whitworth & Co. Ltd., Sir William Angus, Sanderson & Co. Ltd., Standard Motor Co. Ltd., Harris & Sheldon Co. Ltd., a Austin Motor Co. Ltd. Po válce navíc vyrobila 30 kusů také belgická SABCA.

Problémem byly také dodávky motorů Rolls-Royce, proto byly používány i slabší motory Hispano Suiza řady 8, Sunbeam Arab I nebo Siddeley Puma. Stroje s „náhradními“ motory byly dodávány především jednotkám specializujícím se na frontový průzkum nebo řízení dělostřelecké palby. Výkonnostním vrcholem F.2b byly stroje vybavené motory Rolls-Royce Falcon III o výkonu až 288 hp. Tyto motory byly k dispozici od podzimu 1917 a vynutily si posunutí chladiče o 40 mm vpřed. Prvními takto upravenými stroji byly B1113 (Gloucestershire Aircraft) a A7207 (Bristol).

Během války byly F.2B označovány hovorově jako „Biff“, krátce po válce se vžila přezdívka „Brisfit“. Značná část objednávek na další F.2B byla okamžitě po ukončení války stornována. V poválečném období však nakonec pokračovala výroba verze F.2b Mk. II určené pro tropické prostředí a Mk. III, což byly stroje se zpevněnou konstrukcí, vyrobené v letech 1926–1927. Zajímavá byla modifikace na dopravní letoun s označením „Tourer“, který dostal kabinu kryjící jak pilota, tak cestujícího. „Brisfity“ v různých provedeních sloužily v některých zemích až do 30. let.



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

*

INSTR. SYMBOL

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOL

*

記号の説明

OPTIONAL
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUSIT

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODŘÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS

A>

B>

C>

D>

FILM

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS

*

BARVY

*

FARBEN

*

PEINTURE

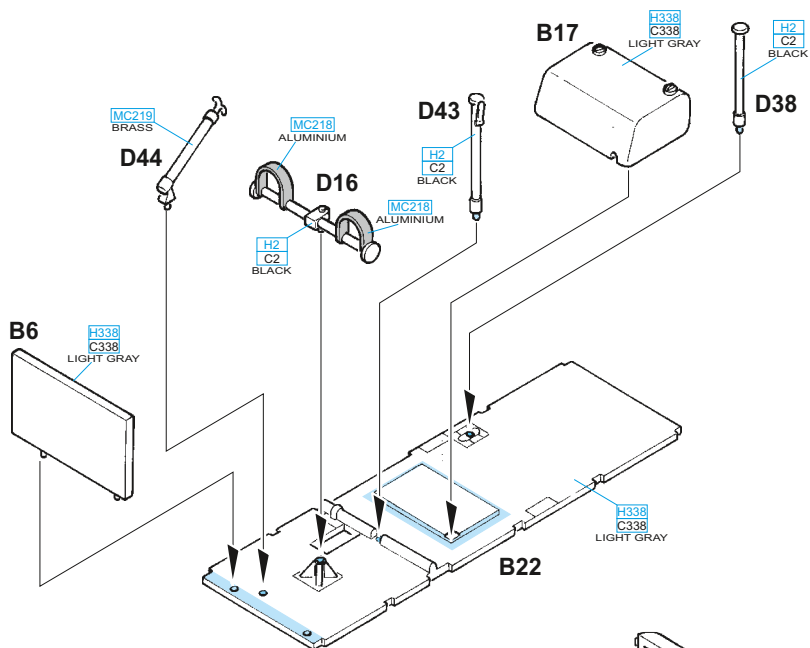
*

色

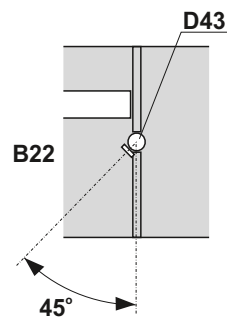
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H13	C3	FLAT RED
H33	C81	RUSSET
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H66	C119	RLM79 SAND YELLOW

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H78	C38	OLIVE GREEN
H85	C45	SAIL COLOR
H309	C309	GREEN
H329	C329	YELLOW
H338	C338	LIGHT GRAY
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC219		BRASS

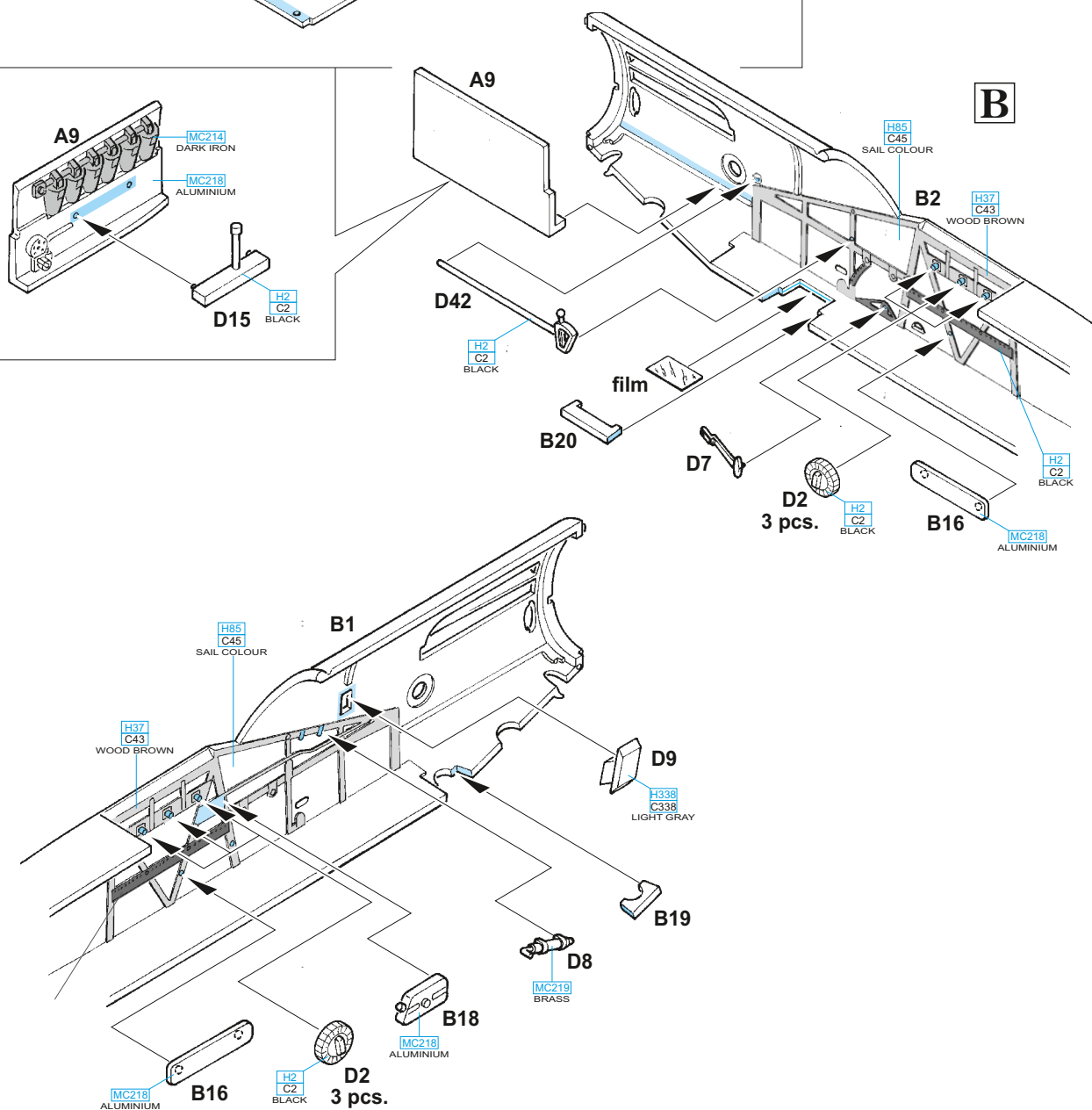
A

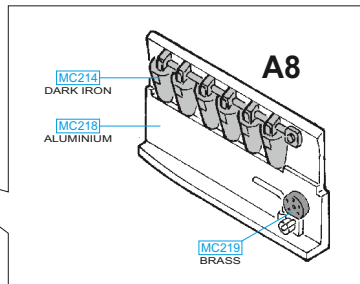
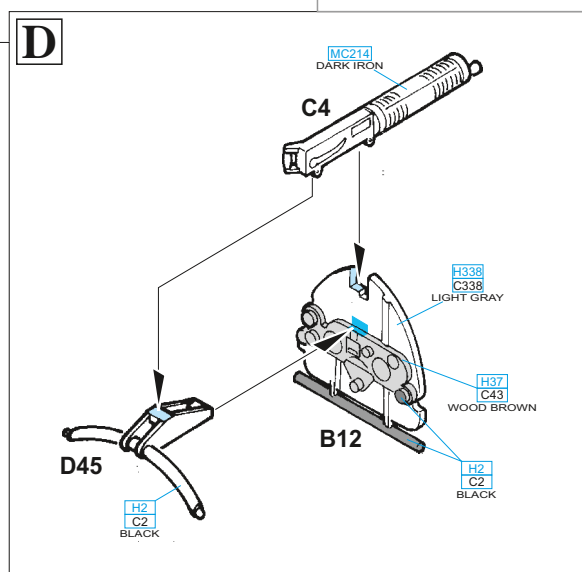
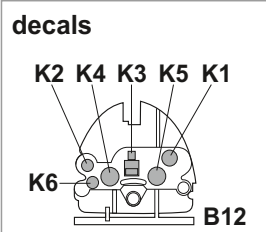


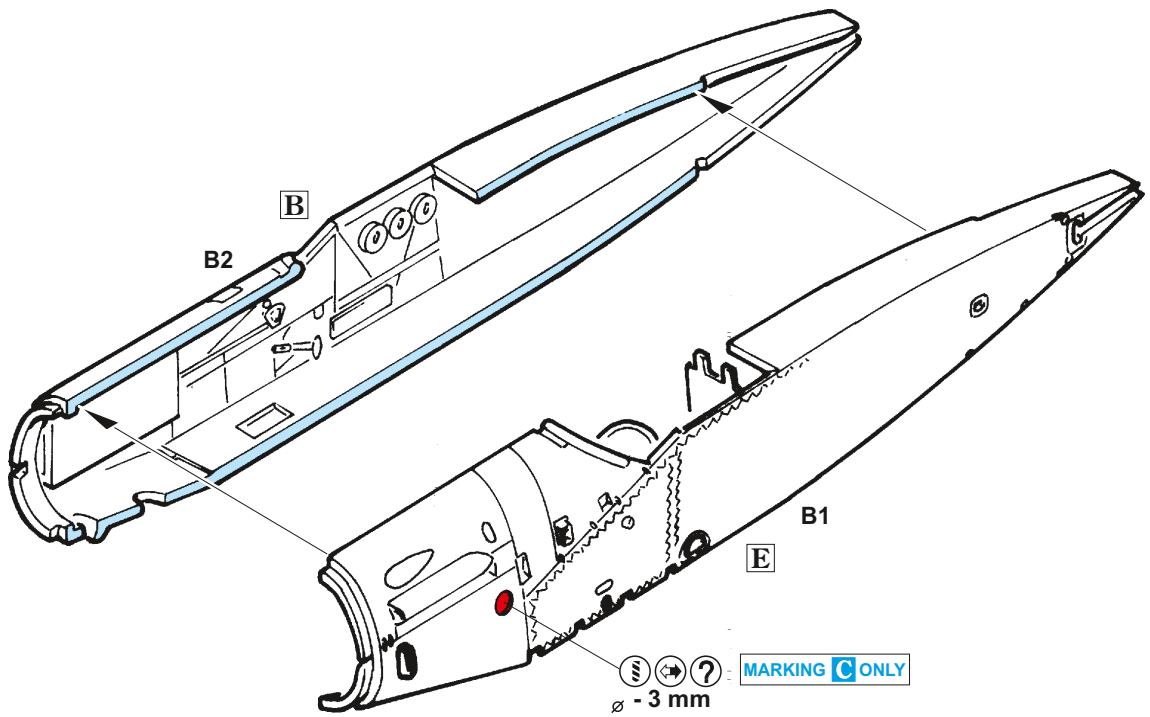
TOP VIEW



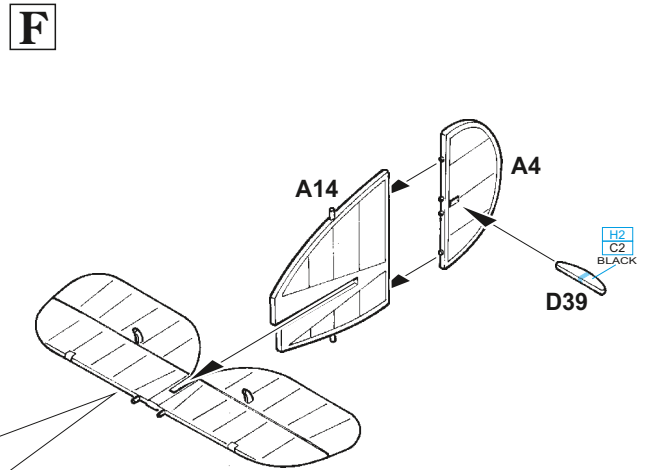
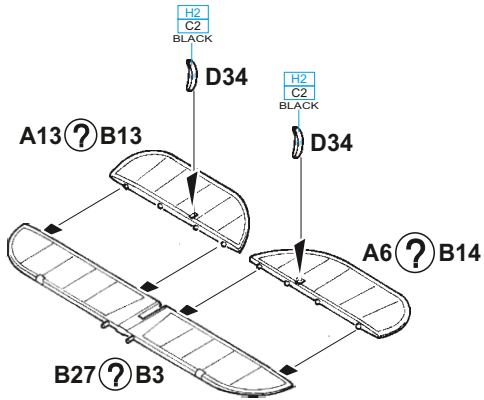
B



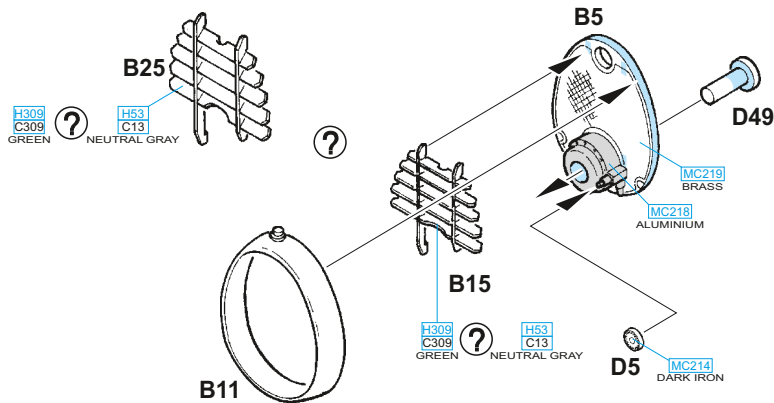


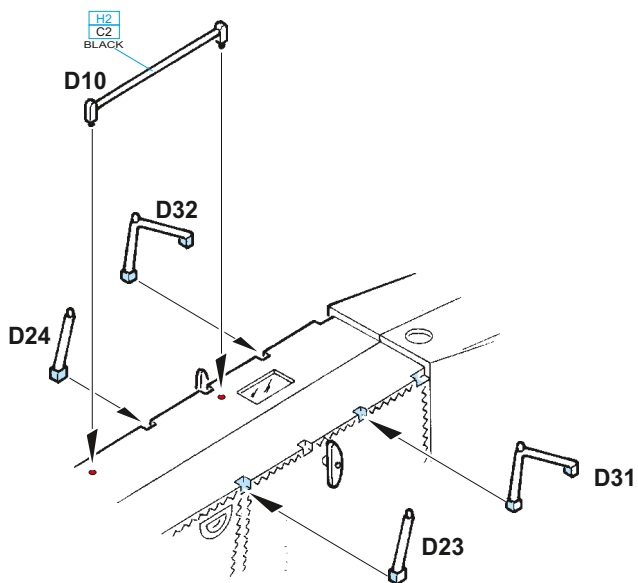
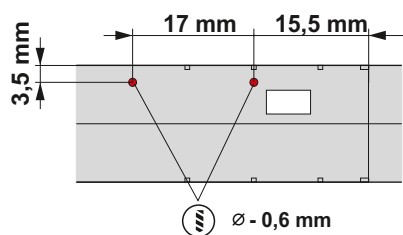
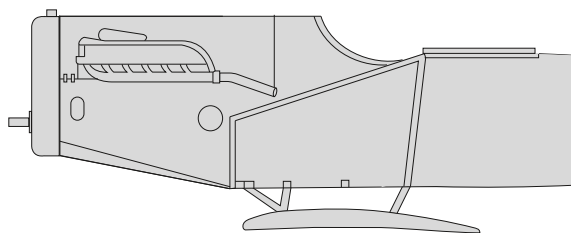
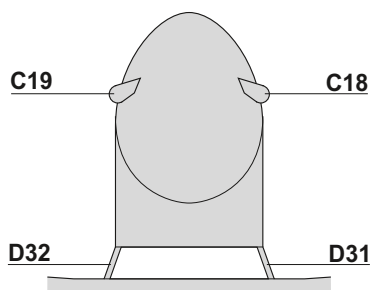
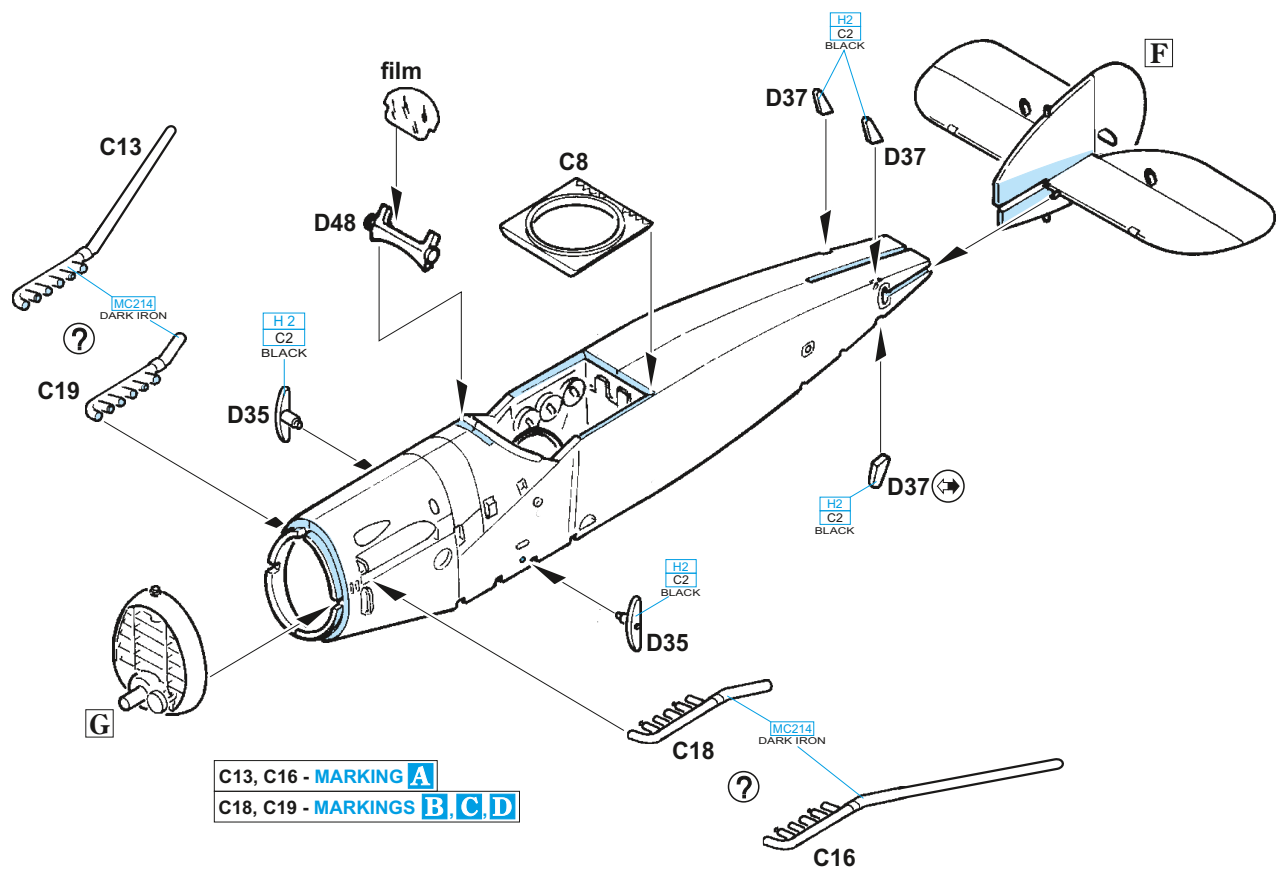


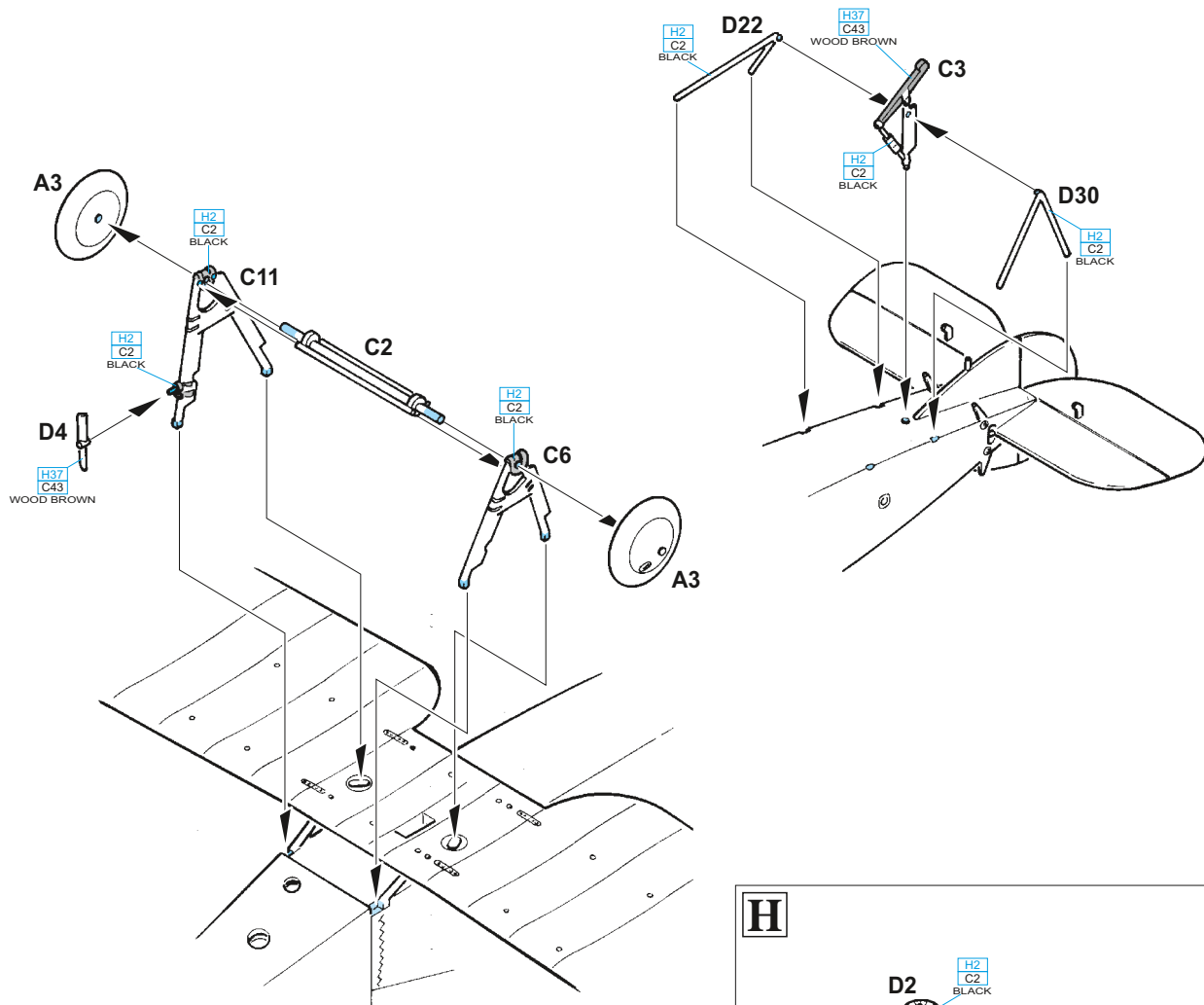
A6, A13, B27 - MARKINGS **A, C, D**
 B3, B13, B14 - MARKING **B**



G



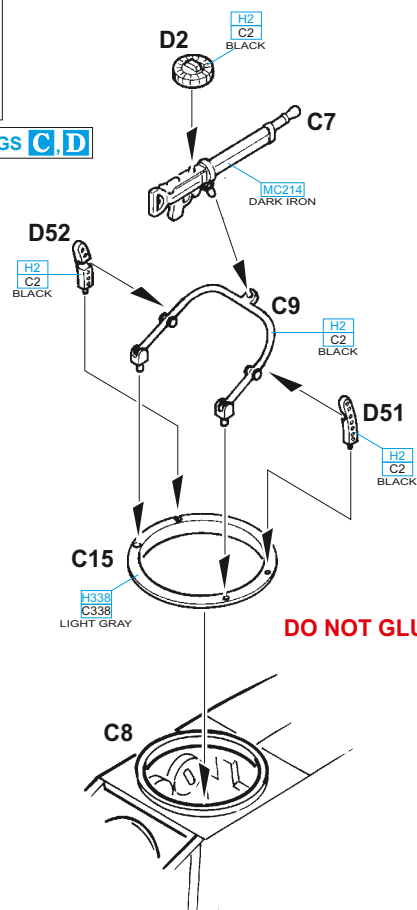
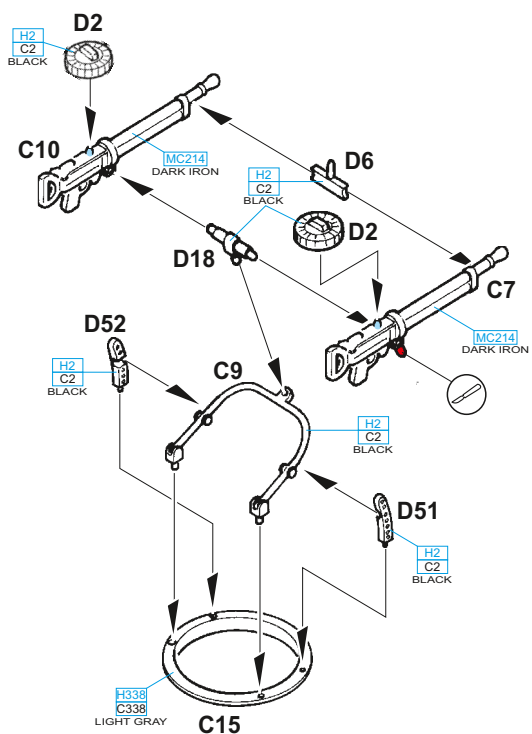


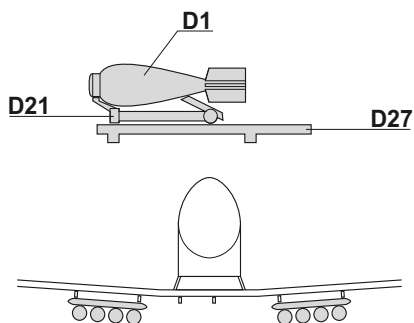
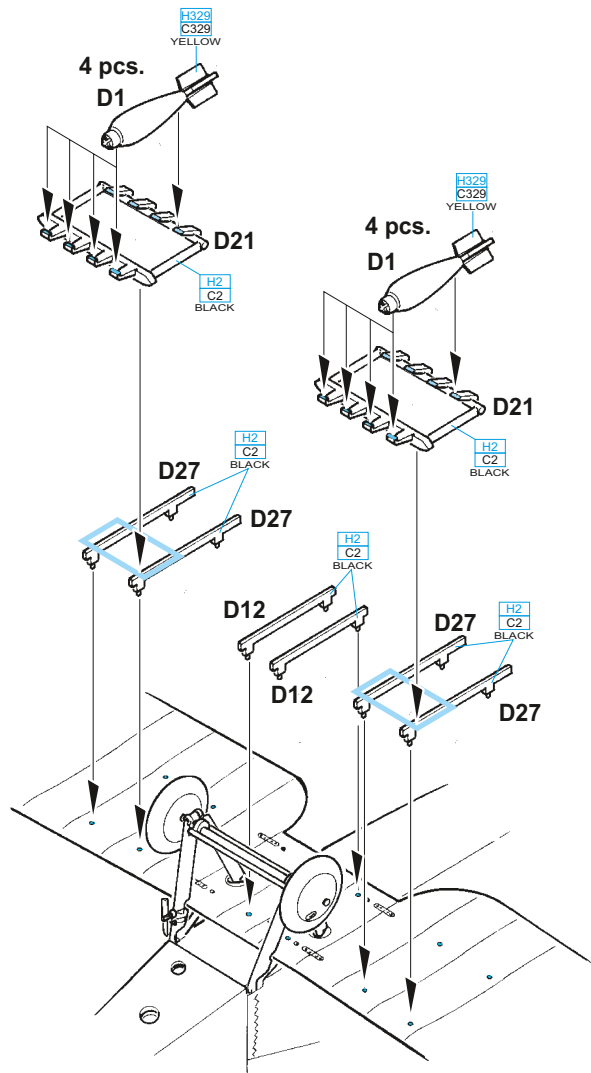


H

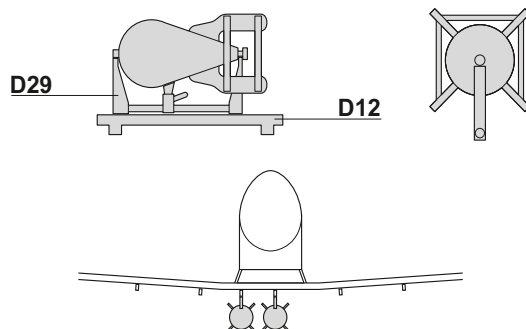
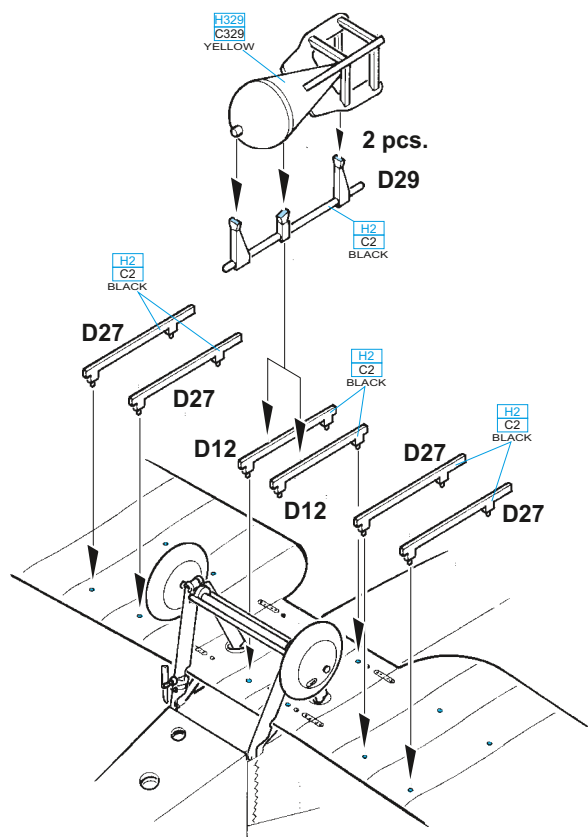
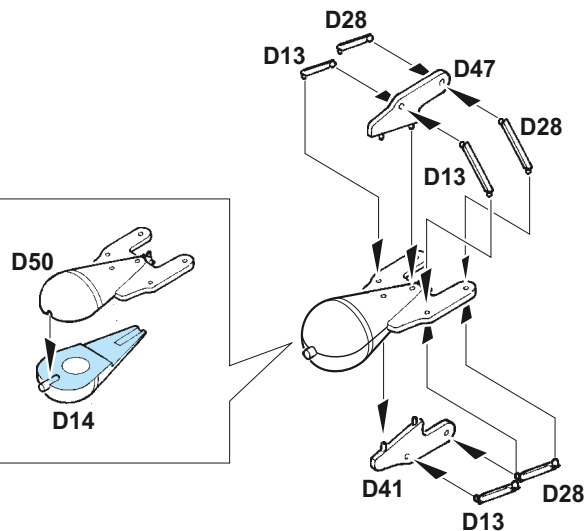
MARKINGS **A, B**

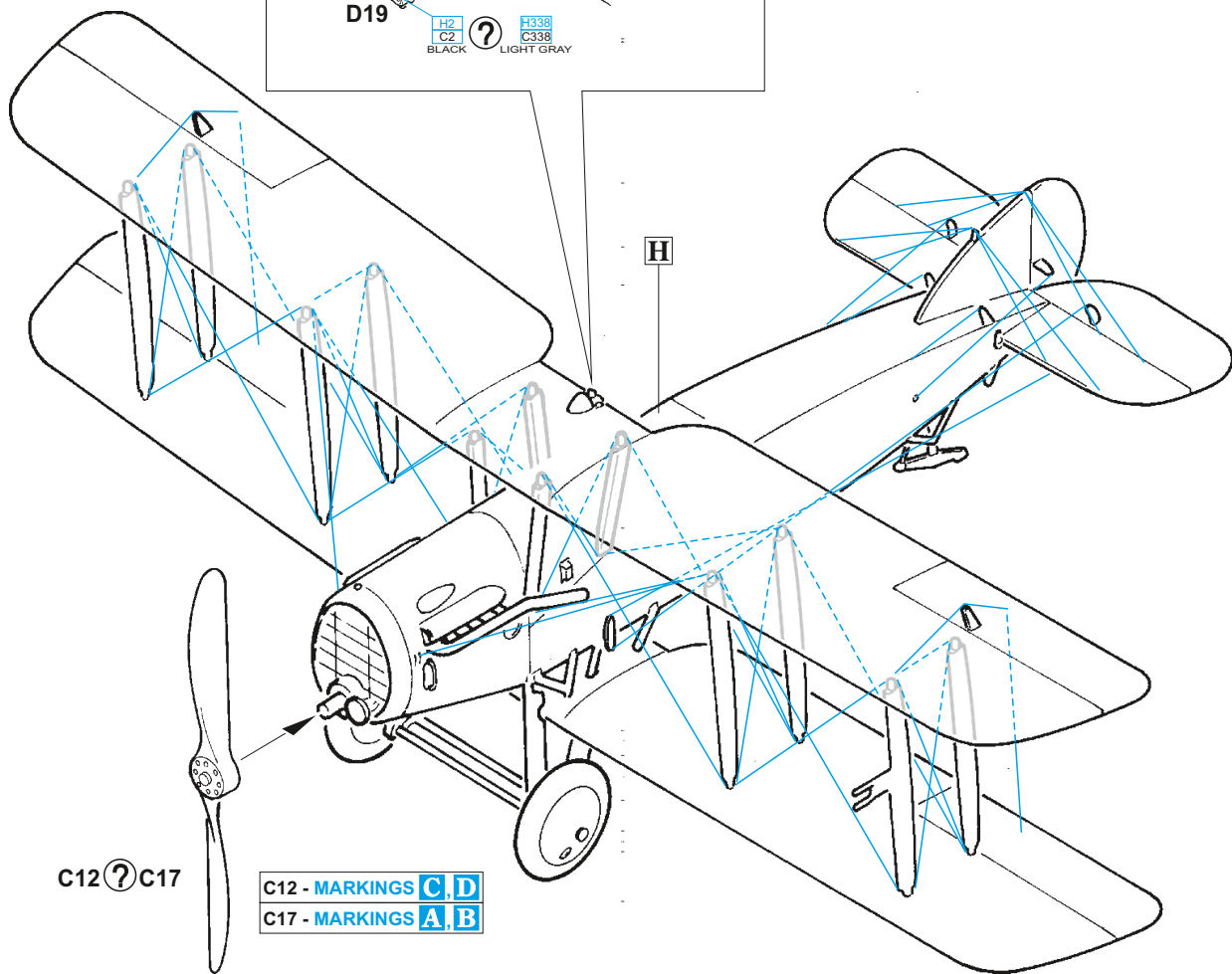
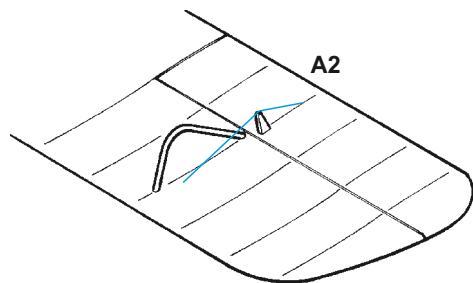
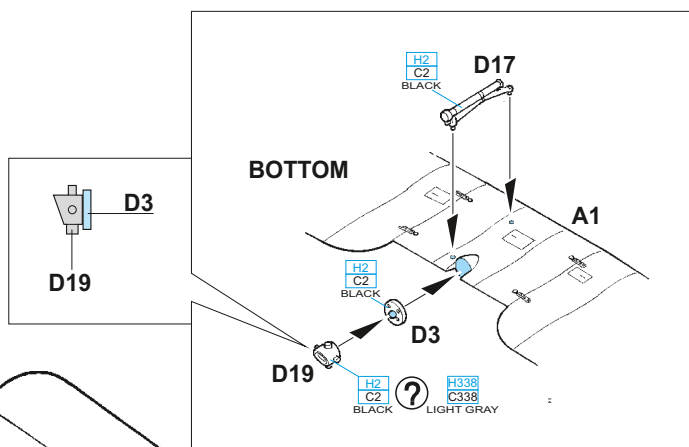
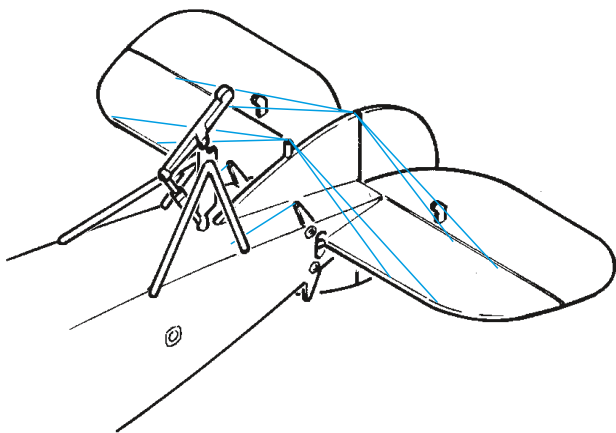
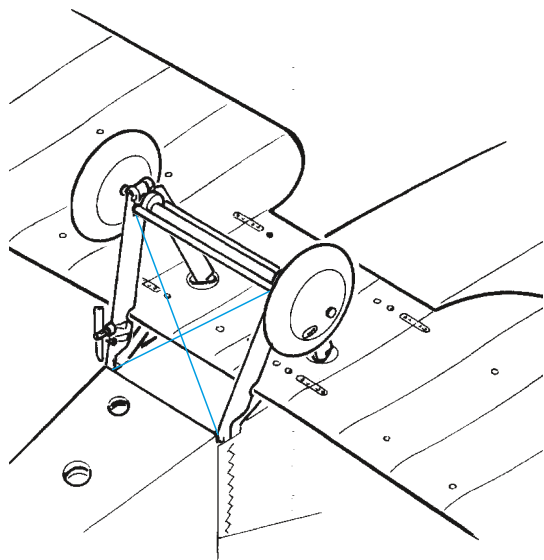
MARKINGS **C, D**





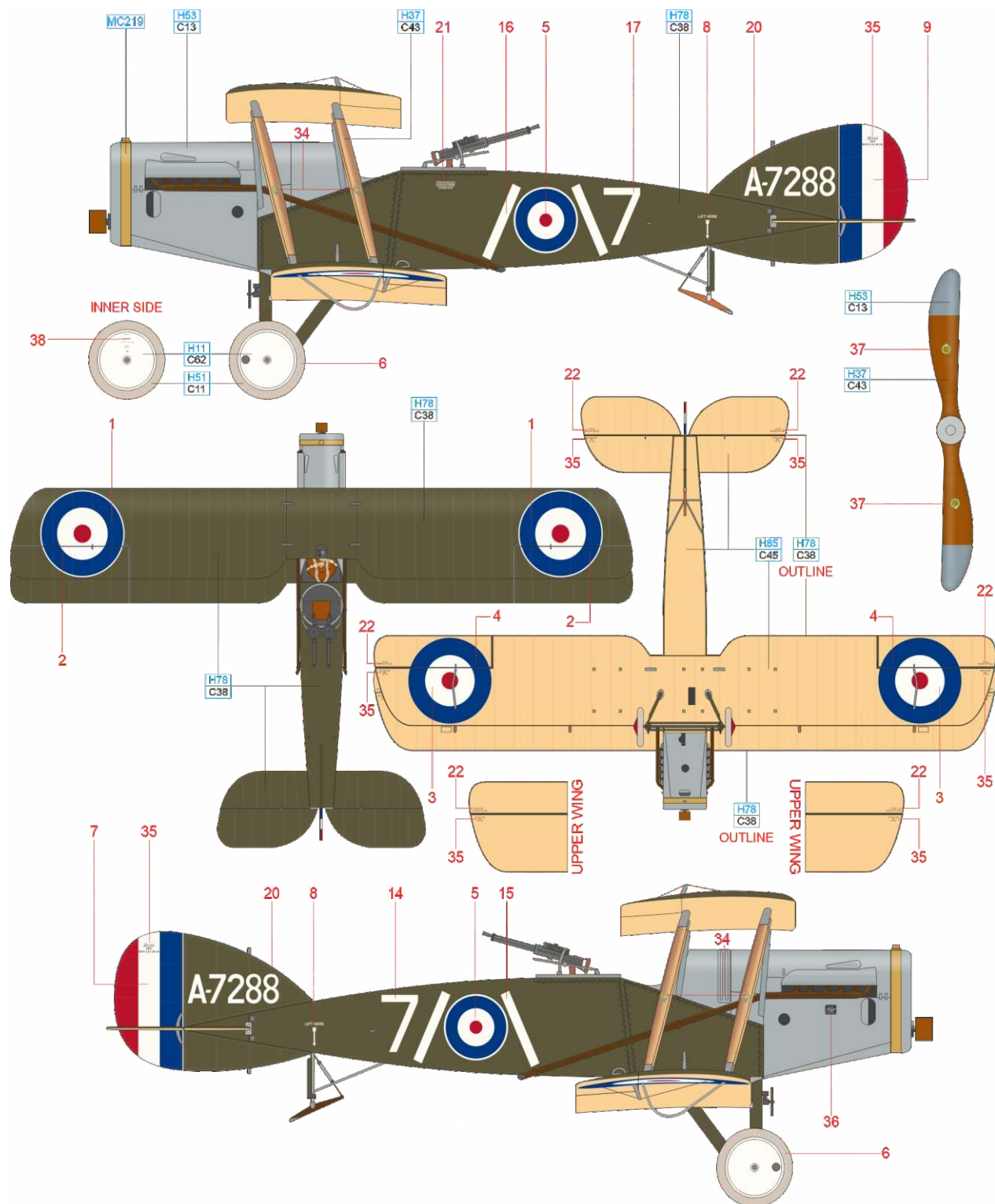
2 pcs.





A7288, Capt. Andrew E. McKeever; 2Lt. Leslie A. Powell, No. 11 Squadron, Fère-en-Tardenois, France, November 1917

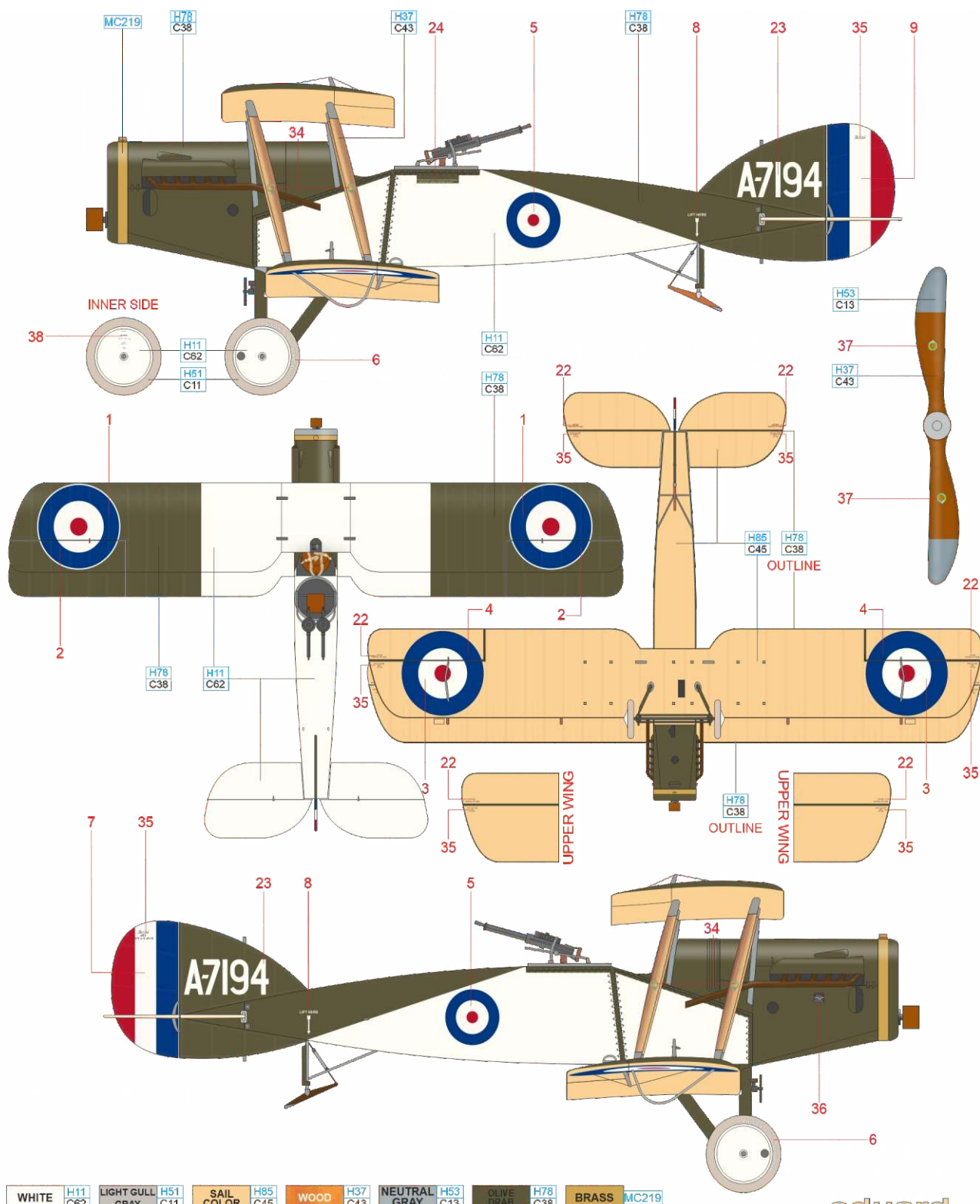
Kanaďan Andrew Edward McKeever se stal nejúspěšnějším stíhačem na F.2B. Je mu připisováno různými prameny až 31 sestřelů, některé z nich však byly dosaženy jeho střelci. Do armády vstoupil McKeever jako pěšák a tím byl až do listopadu 1916, kdy byl přijat do řad RFC a přesunul se z Francie do Velké Británie, kde prodělal pilotní výcvik. Od 28. května 1917 létal u No. 11 Squadron na zastaralých FE2, ale jednotka krátce nato dostala nové F.2B. Svého prvního sestřelu McKeever dosáhl 26. června 1917, když si připsal dva Albatrosy D.V. O deset dní později již byl stíhacím esem, když 7. července sestřelil další tři D.V. S výjimkou dvou DFW byly jeho oběťmi výhradně tyto německé stíhací letouny. Posledních úspěchů dosáhl 30. listopadu, když v souboji s přesilou sestřelil čtyři nepřátele. Celkem létal McKeever se sedmi různými střelci a s Lesliem Powellem jich sestřelili 18. McKeever byl po svém posledním úspěchu stažen z operační služby a společně s W. Bishopem a R. Collishawem spoluzakládal kanadské letectvo. Stal se velitelem No. 1 CAF, která se připravovala k boji s letouny Sopwith Dolphin. Válka ale skončila dříve, než k tomu mohlo dojít a jednotka byla rozpuštěna. Po válce se stal McKeever ředitelem letiště v Mineole, New York. Ale ještě než se pustil do práce, měl autonehodu při které utrpěl zlomeninu nohy a zemřel 24. prosince 1919 na mozkovou trombózu.



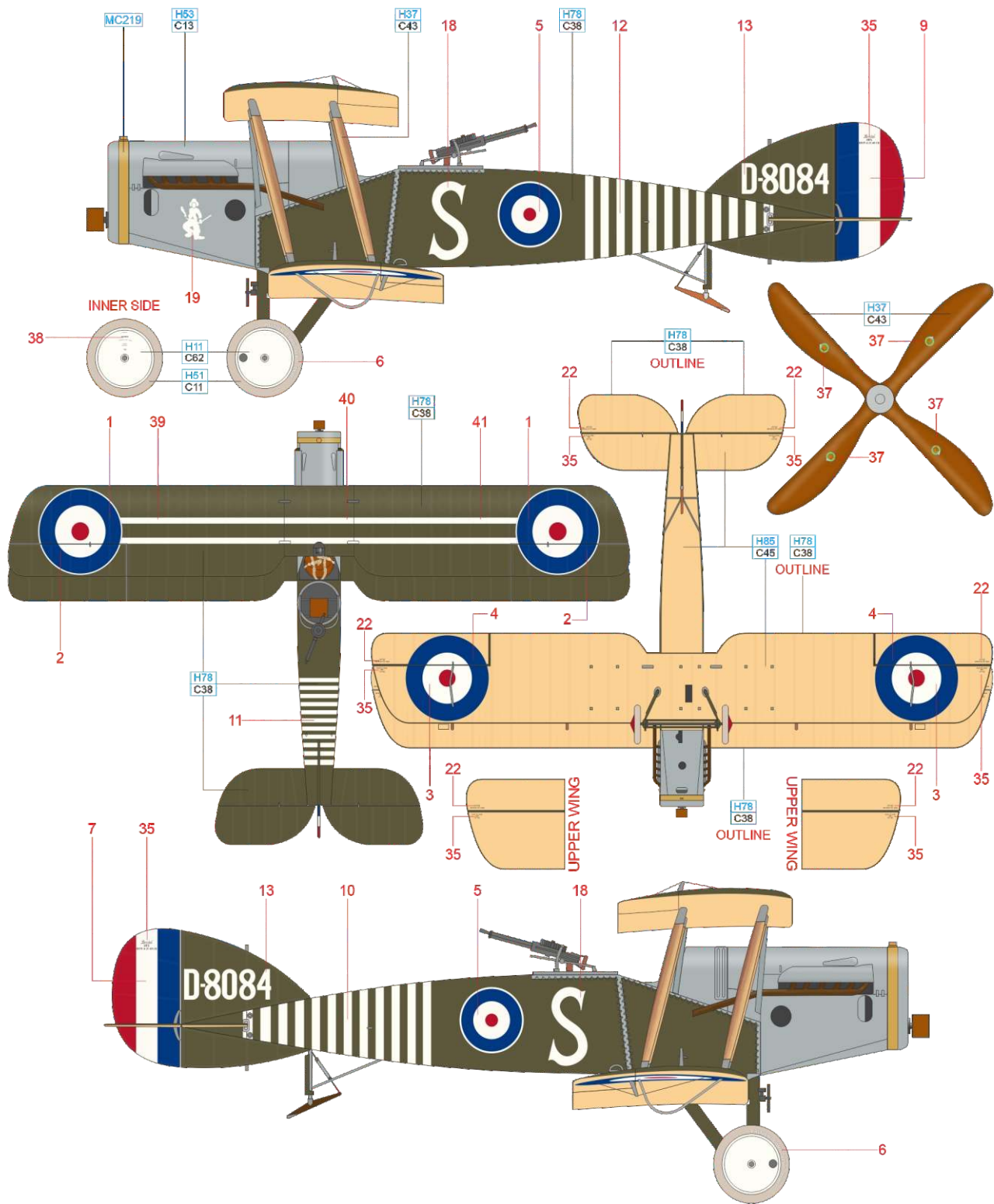
WHITE	H11 C62	LIGHT GULL GRAY	H51 C11	SAIL COLOR	H85 C45	WOOD	H37 C43	NEUTRAL GRAY	H53 C13	OLIVE DRAB	H78 C38	BRASS	MC219
-------	------------	--------------------	------------	---------------	------------	------	------------	-----------------	------------	---------------	------------	-------	-------

B A7194, Capt. Arthur H. Peck; Capt. John J. Lloyd-Williams, No. 111 Squadron, Deir el-Balah, Palestine, October 1917

Arthur Hicks Peck se narodil v Indii a po letech strávených studiím ve Velké Británii žil v letech 1908 až 1914 v Austrálii. S propůjčenou hodností 2nd Lieutenant sloužil od 7. prosince 1914 jako pěšák u Devonshire Regiment ve Francii. Po přesunu k RFC a výcviku povýšil 23. června 1917 do hodnosti Captain a stal se velitelem roje u No. 111 Squadron, která působila v Palestině. Svého prvního vítězství dosáhl 30. října 1917, když sestřelil v osádce s Capt. Lloydem-Williamsem průzkumný letoun. Na F.2B zaznamenal Peck ještě jeden sestřel a jeden letoun donutil k přistání. Poté byla No. 111 Sqn vyzbrojena jednomístnými SE.5a a na tomto typu si Peck připsal dalších pět vítězství. Po válce pokračoval ve službě a postupně byl povyšován až do hodnosti Group Captain. Během druhé světové války působil ve štábních funkcích, než byl v roce 1944 ze služby uvolněn. Zemřel v únoru 1975. Jeho „Brisfit“ nesl specifické zbarvení letounů v blízkovýchodním regionu. Barvu PC10 doplňoval bílý nátěr na trupu a křídlech. Schémata rozložení barevných polí bylo více.

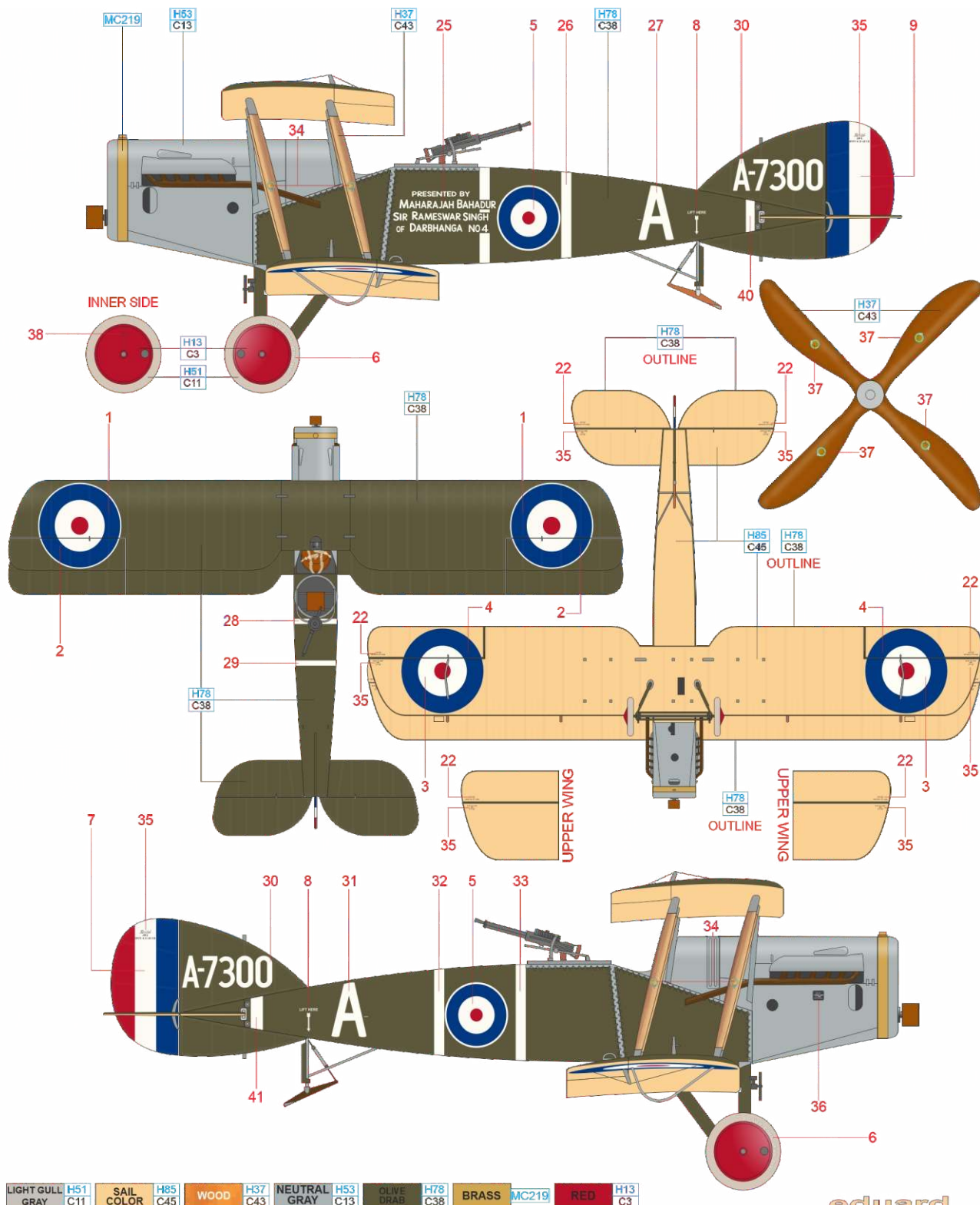


Sydney Dalrymple opustil rodnou Austrálii jako třicetiletý v roce 1915. Zamířil do Velké Británie, kde vstoupil do řad RFC a absolvoval pilotní výcvik. Následně byl 8. ledna 1916 povýšen do hodnosti 2nd Lieutenant a 22. května se hlásil u No. 27 Squadron, která létala s jednomístnými Martinsyde G.100, které byly původně zamýšleny jako dálkové stíhače, ale ve Francii byly používány jako bombardéry. S tímto těžkopádným strojem zaznamenal 1. července svůj první sestřel, když zničil dvoumístný Roland C. Následně byl převelen k No. 24 Sqn. a 1. července 1917 povýšen do hodnosti Lieutenant. Třetí převelení jej v polovině roku 1918 zaneslo do Itálie k No. 139 Sqn. kde létal s F.2B a dosáhl čtyř dalších sestřelů, což mu zajistilo status esa. „Brisfity“ od No. 139 Sqn. byly stejně jako Camely této jednotky označovány černobílými pruhováními zadní části trupu, případně i bílo-černo-bílým pruhem na křídle. U některých strojů však byla černá barva vynechána, což byl i případ stroje D8084.



D A7300, Lt. Sydney A. Oades; Lt. D. N. G. Brampton, No. 22 Sqn., Villeneuve-des-Vertus, France, January 1918

Sydney Arthur Oades narukoval jako pětadvacetiletý v roce 1915 k Royal Engineers a sloužil jako sapér (ženista). Poté se přidal k RFC a 22. června 1917 byl povýšen do hodnosti Lieutenant. Na sklonku roku byl převelen k No. 22 Squadron, létající s F.2B. Svého prvního z celkových jedenácti vítězství se dočkal 27. října, když sestřelil průzkumný Rumpler. Do konce roku přidal ještě dva sestřely, vše byly průzkumné letouny. Poté dokázal 6. ledna 1918 poprvé zvítězit nad nepřátelským stíhačem, když sestřelil Albatros D.V. Oadesovu kariéru stíhače ukončila havárie 13. března 1918. Byl při ní zraněn a další úspěchy již na své konto nepřidal. Právě s tímto letounem sestřelil Oades 6. ledna 1918 svůj první Albatros D.V. Střelcem byl při tomto letu D. Brampton, ale krátce nato začal Oades létat se Stantonem W. Buntingem. A7300 byl jedním z letounů, které byly pořízeny z prostředků poskytnutých maharádžou Rameshwarem Singhem, což sděloval i nápis na trupu.

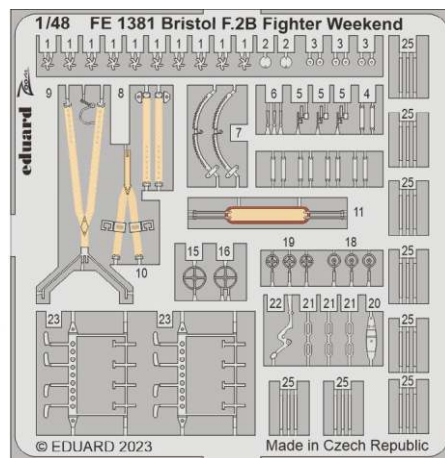


This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Bristol F.2B Fighter 1/48

648204 Lewis Mk.II WWI gun (Brassin)

#648861



#FE1375



#648204

#82173



#82132

