



Bristol F2B Fighter



El debut operativo del característico biplano que diseñara Frank S. Barnwell no fue ciertamente muy prometedor, pues de seis aparatos despegados el 5 de abril de 1917 desde Douai, sólo dos consiguieron regresar a su base francesa, después de tener un enfrentamiento con la escuadrilla de caza del famoso Von Richtofen, cayendo dos de los cuatro restantes,

abatidos por las ametralladoras del propio “Baron Rojo”.

Sin embargo, cuando los británicos comprobaron que las condiciones de velocidad, robustez y agilidad del que pronto habr.an de llamar “Fighter” o “Brisfit”, les permitía combatir de igual a igual con los cazas adversarios, en lugar de defenderse simplemente, con la ventaja de tener además “un aguijón en la cola”, materializado en las armas del observador, lograron hacer de él uno de los mejores y más temidos aviones de la Gran Guerra.

Concebido como aparato de reconocimiento R2A, al poco tiempo se cambió su nomenclatura por la de F2A, como corresponde a un “fighter” o caza. Volado su prototipo por el Capitán C.A.Hooper, la versión F2B, que llegó al frente en verano del 17, mejoraba a la anterior en fortaleza estructural, autonomía y visibilidad, e iba propulsada por una versión más potente del excelente motor Rolls-Royce “Falcon”.

Con estructura en madera, los planos bilargueros estaban forrados de tela, mientras que el fuselaje -que “flotaba” entre ellos y llevaba a sus tripulantes bien juntos, pero dándose la espalda para mejor atender a su defensa- era de sección rectangular, enmarcado en madera reforzada por tensores de acero, e iba cubierto por chapa metálica en su parte anterior y de tela en el resto. El plano de cola era de incidencia variable y el tren llevaba amortiguadores de goma, cambiados por otros oleo neumáticos en sus últimas versiones. Podía ser dotado con doble mando, y a partir de 1928 llevaba ranuras Handley Page en el borde de ataque.



Fáciles de pilotar, cómodos y muy maniobreros, más de 3.000 fueron entregados al Royal Flying Corps británico hasta el final de la guerra, prosiguiendo después su fabricación hasta 1926 -gran parte de ellos con motor Hispano de 300 HP.- habiéndose producido para entonces nada menos que 5.308 (de ellos una parte en Bélgica y Estados Unidos) los cuales prestaron servicio en una docena de países, permaneciendo en vuelo como entrenadores de la RAF hasta 1932 y con la RNZAF neozelandesa hasta 1938.

Llegados los “Bristol” a España hacia el amargo verano de 1921, equipados todos con el Hispano 8Fb, a finales de año se forman con ellos dos escuadrillas, que pronto salen embarcadas hacia Melilla, al mando de los capitanes Vicente Roa y Felipe Díaz Sandino, interviniendo allí por primera vez el 29 de marzo siguiente sobre Tugunt, en la zona del río Kert, al Oeste de la plaza. Siempre con base en Melilla, van extendiendo sus acciones de reconocimiento, ametrallamiento y bombardeo, desde Tizzi Assa y Sidi Messaud, hasta Tizzi Moren, donde el 22 de marzo de 1924 el Teniente Martínez Merino localiza un “Dorand AR” que había sido entregado a Abd el Krim por un piloto francés llamado Periel. Al día siguiente, el Dorand fue destruido por los aviones españoles, en la misma acción en que ganó su Laureada Juan Antonio Ansaldo, pilotando un DH-4.

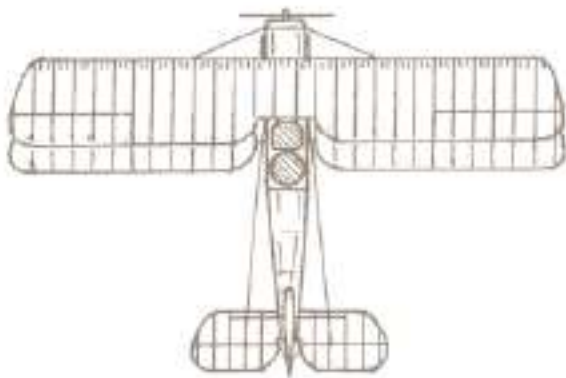
Participan luego los Bristol en los ataques a la propia guarida de Abd el Krim en Axdir, y contribuyen al éxito durante el victorioso desembarco de Alhucemas. Apoyan asimismo en Sidi-Ali-bu Rokba el avance de la infantería francesa, finalizando su servicio en Marruecos con las operaciones sobre la sierra de Ketama.

García Morato y sus compañeros fueron los artífices del llamado “vuelo a la española”, de ametrallamientos rasantes a las posiciones enemigas, actúan febril y eficazmente hasta que en verano del 27 son repatriados a la Península. A lo largo de su arriesgada actuación bélica se perdieron en total veintiocho F2B, de los que quince fueron derribados por fuego enemigo, alcanzando también con ellos la gloria de la Gran Cruz Laureada de San Fernando el Capitán Ricardo Burguete, por una acción sobre Gayucar el 9 de octubre del 24, y un año más tarde el Teniente Senén Ordiales, por otra realizada sobre el abrupto Yebel Amekran. En una faceta más pacífica, uno de estos aeroplanos fue utilizado en enero de 1922 por el Teniente Morenés para alcanzar los 6.717 m. de altitud y batir de ese modo el “récord” español de la especialidad.



El total de aeroplanos que volaron en nuestro Servicio de Aeronáutica Militar parece que fue de sesenta y cuatro, a los que hemos de añadir otros seis, empleados hasta 1932 como aviones de instrucción en la CEA de Albacete, luciendo la matrícula civil. Entre los profesores que allí. Impartieron sus enseñanzas, destacó aquel ejemplo de caballeros y aviadores que fue D. Ismael Warleta de la Quintana. También en misiones de escuela de tiro y bombardeo, sirvieron los Bristol militares más o menos hasta esas mismas fechas.

Bristol F2B Fighter



Motor: Hispano 8Fb de 300 HP

Envergadura: 11,97 m

Longitud: 7,85 m

Velocidad máxima: 220 Km/h

Velocidad de crucero: 180 Km/h

Velocidad mínima: 77 Km/h

Techo operativo: 5.560 m

autonomía: 480 Km

Acomodo: Dos hombres

Armamento: Una ametralladora Vickers fija, dos Lewis móviles y 132 Kg de bombas

Peso vacío: 938 Kg

Peso total: 1.370 Kg

Primer vuelo: Enero de 1919