

Breguet Br.693AB.2

CZ

Francouzské ministerstvo letectví vypsal v roce 1934 soutěž na těžký stíhací letoun. Zadání požadovalo dvoumotorový letoun, který měl být, s různým vybavením a různými počty členů osádky, schopen nasazení jako vedoucí stroj formací jednomístných strojů, denní doprovodný stíhač a noční stíhač. Tuto soutěž vyhrál, hlavně díky rychlosti s jakou byl navrhnout a postaven prototyp, Potez 630. Návrh firmy Breguet vyvíjený pod označením Br.690 ale nezapadl.

Ministerstvo letectví vypsal soutěž na novou kategorii letadel označenou Assault Bombardement 2 – požadovalo dvoumotorové dvoumístné bitevní letadlo. Šéfkonstruktér typu Br.690 G. Ricard upravil projekt podle nových požadavků. První prototyp, zalétaný 23.3 1938, byl postaven ještě v podobě třímístné stíhačky. Překvapil svými výkony, hlavně rychlostí, která byla vyšší než u Potezu 630. Armée de l' Air objednalo sériovou bitevní verzi Br 691AB.2. U nových Breguetů se ale objevily problémy s pevností podvozku a hlavně s poruchovostí motorů Hispano&Suiza 14Ab. Řešením bylo použití jiných motorů, podobně jako u řady Potez 63 dostala další verze označená Br 693AB.2 motory Gnome-Rhone 14M. Ta se stala hlavní sériovou verzí a byla urychleně dodávána novým bitevním jednotkám Armée de l' Air na jaře roku 1940. Vyrábět se začala i verze Br.695 AB.2 s americkými motory Pratt&Whitney Twin Wasp Junior. Tyto spolehlivé motory, přesto, že měly větší průměr a byly pouze pravotočivé, daly Breguetu výkon konečně odpovídající požadavkům na kvalitní bitevní stroj. Do kapitulace Francie však bylo vyrobeno jen 10 ks Br 695AB.2. Další verze jako Br 692 (těžký stíhač), Br 694 (průzkumná verze), Br 696 (střemhlavý bombardér), Br 697(těžký stíhač), Br 698 (střemhlavý bombardér pro Aeronavale), Br 699 (střemhlavý bombardér) a Br 700 (těžký stíhač) skončily buď již ve fázi projektu nebo byly postaveny jen v prototypu. Výcvik nových bitevních jednotek GBA drasticky zkrátilo vypuknutí války a posléze útok na Francii. Do urputných bojů v květnu a červnu 1940 byly vrženy skupiny GBA I/54 a II/54 a posléze I/51 a II/51. Všechny utrpěly vysoké ztráty, jak protiletadlovou palbou, tak akcemi stíhaček Luftwaffe. Breguety zaplatily daň za hledání taktiky bitevních útoků a za útoky během vzdušné převahy nepřítele. Po obsazení části Francie byly ukořistěné Breguety používány k výcviku u Luftwaffe, jak ve Francii, tak v Německu. Ty, které byly evakuovány na jih byly zařazeny do letectva Vichy. Po obsazení zbytku Francie v roce 1942 byly vichystické Breguety sešrotovány, pouze několik z nich se dostalo do Itálie, kde opět posloužily, byť jen krátce k výcviku.

Technická data:

rozpětí: 15,365 m, délka: 9,415 m, max. rychlost při zemi: Br.693 360 km/h, Br.695 393 km/h, dostup: 9500 m, dolet: 1450 km.

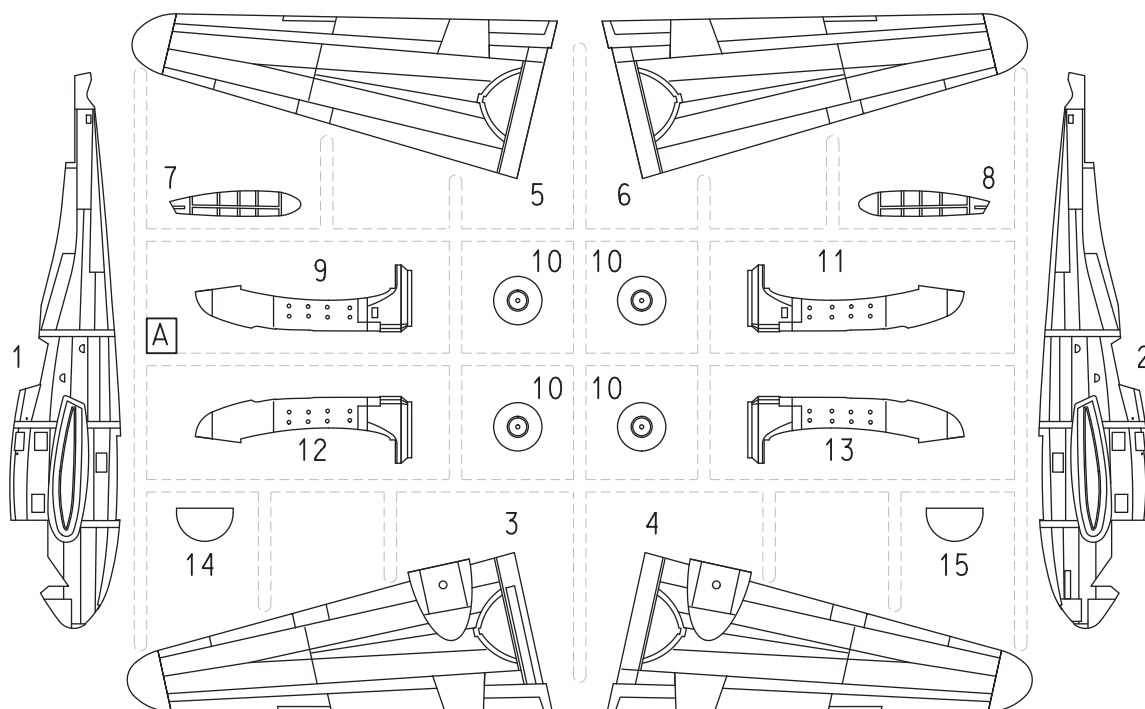
GB

In 1934 French Air Ministry issued competition for heavy fighter. The issue called for two engine configuration capable of multi-purpose roles according to equipment carried and number of crew members. It should serve as leader of the single seater fighters' formations, day escort fighter and night fighter. The competition was won Potez 630 mainly thanks to fast design and manufacture of the prototype. Breguet proposition developed under designation Br.690 was not discarded, though. Air Ministry issued competition for new aircraft category specified as Assaul Bombardement 2 (assault bomber 2) that called for twin-engined two seater assault aircraft.

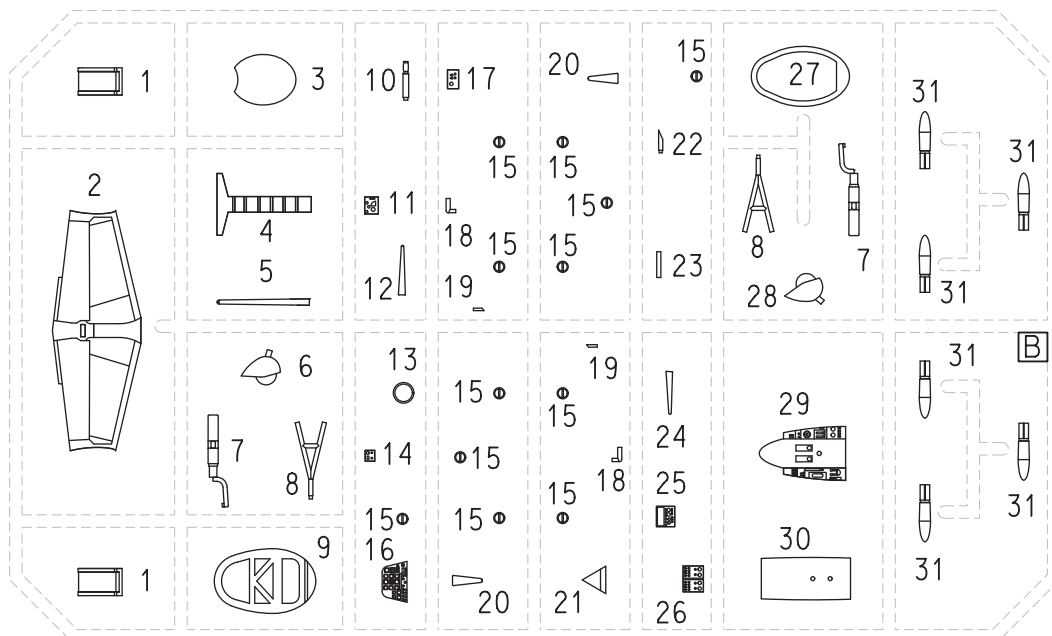
G. Ricard, the chief designer of the type Br.690, modified the design according to the new specifications. The first prototype was test flown on March 3, 1938 was built in three seater configuration, still. It surprised all by its performances, mainly by the top speed that exceeded Potez 630. Armée de l' Air ordered production of the ground attack version Br.691 AB2. New Breguets faced undercarriage strength troubles but mainly the Hispano&Suiza 14Ab engine fault liability. The solution was engine exchange similarly to Potez 63 line next version designated Br. 693AB.2 was powered by Gnome-Rhone 14M. Br. 693AB.2 version became the main production version and was expeditiously delivered to Armée de l' Air combat units in spring 1940. Br.695 AB.2 powered by US Pratt&Whitney Twin Was Junior engines also got into production. Even though these reliable engines had bigger diameter and were only clockwise rotating finally boosted Breguet to achieve performances needed for the first rate assault aircraft. Only 10 Br.695 AB.21 were produced till the French armistice. Other version like Br 692 (heavy fighter), Br 694 (reconnaissance), Br 696 (dive bomber), Br 697 (heavy fighter), Br 698 (dive bomber for Aeronavale), Br 699 (dive bomber) and Br 700 (heavy fighter) were terminated during design or just prototype was built. The training of new GBA assault units was drastically cut by the outbreak of the war and subsequent attack on France. GBA I/54 and II/54 and later GBA I/51 and II/51 units were hurled into furious battles in May and June 1940. All these units suffered high losses either by AA artillery and Luftwaffe fighters. Breguets paid the toll for the seeking of assault tactics and also, by operating during the enemy air superiority. When the part of France was seized the captured Breguets were used for training by Luftwaffe both in France and in Germany. The machines that were evacuated south were assigned to Vichy Air Force. When the rest of the France was seized in 1942 were Vichy Breguets scraped with just few machines were sent to Italy where they served for short time for training purposes.

Wingspan: 15.365 m, length: 9.415 m, Max. speed at ground level: Br.693 360 kmh, Br.695 393 kmh, Service Ceiling: 9,500 m, Range: 1,450 km.

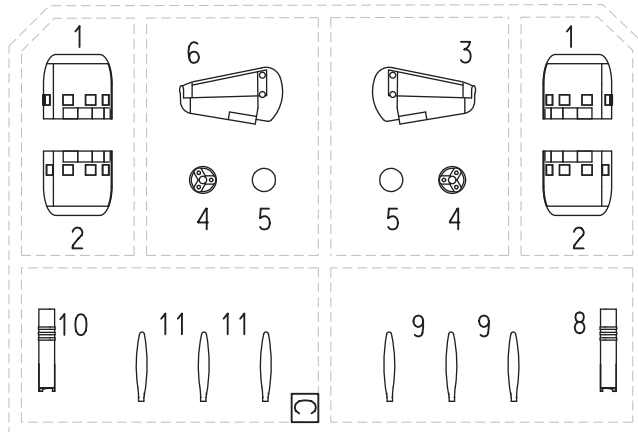
A



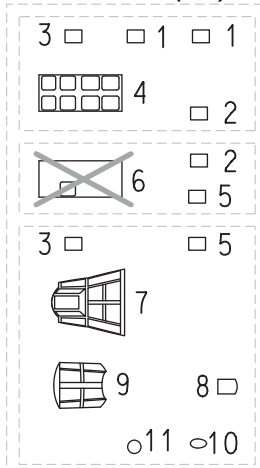
B



C



CLEAR Parts (CP)



PUR Parts (PUR1-PUR2)



PUR2

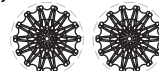
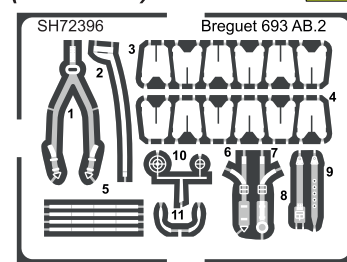


PHOTO-ETCHED Parts (PE1-PE11)



SYMBOLS



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽÍŤ KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLATKLEBER
ADHÉSIF CYANOACRYLAT



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



ZHOTOVIT NOVĚ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

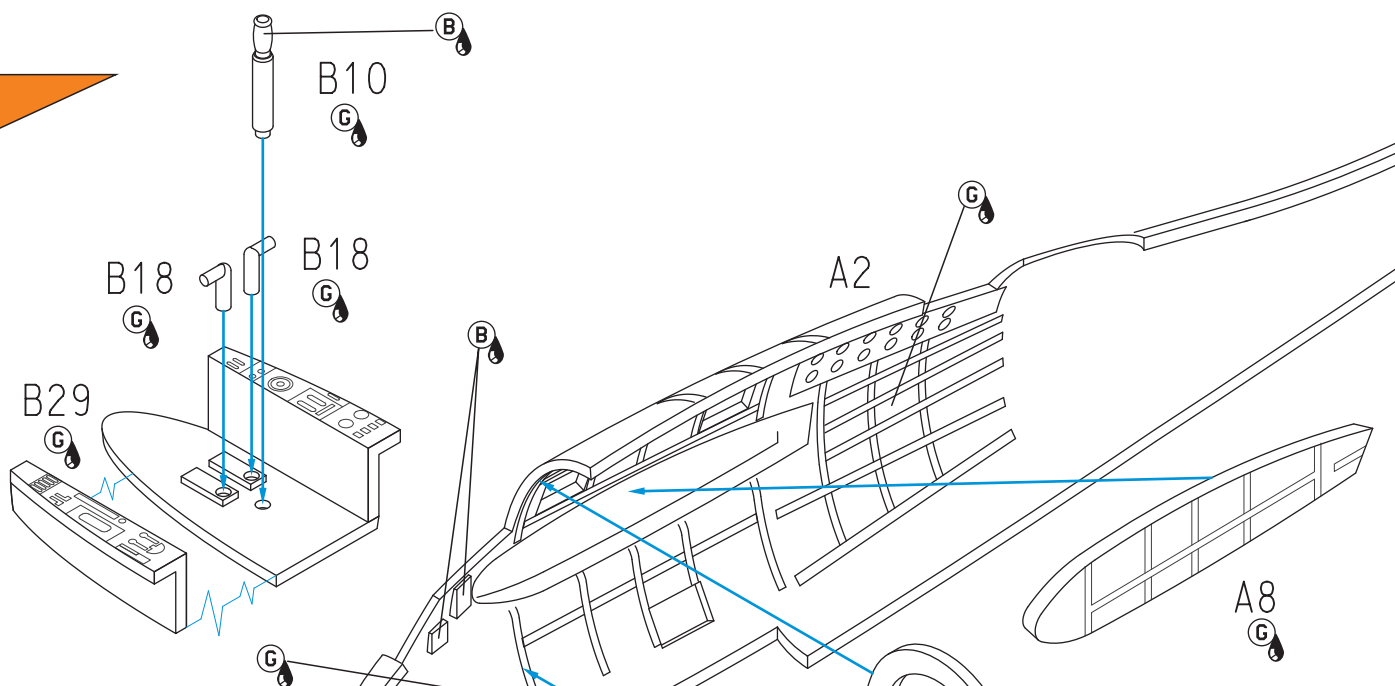


ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

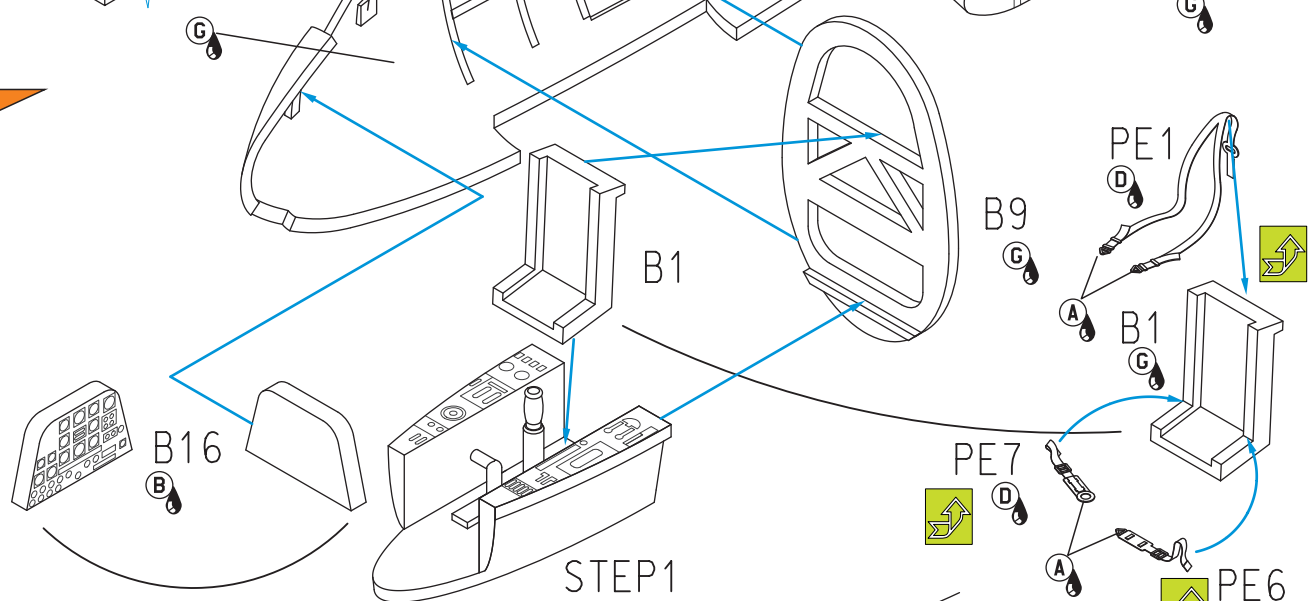
GSI **A**
colours code

NATŘÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

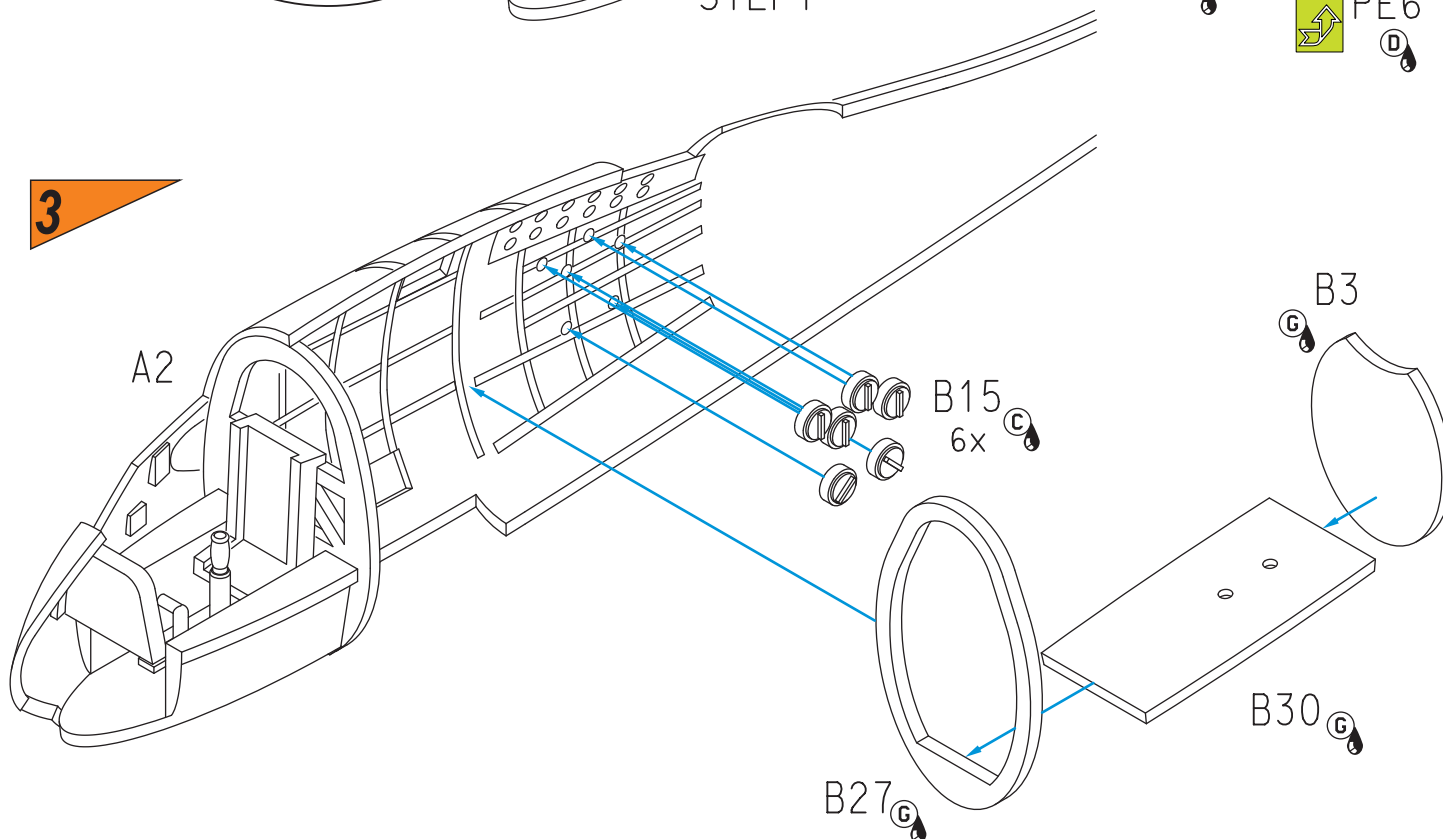
1



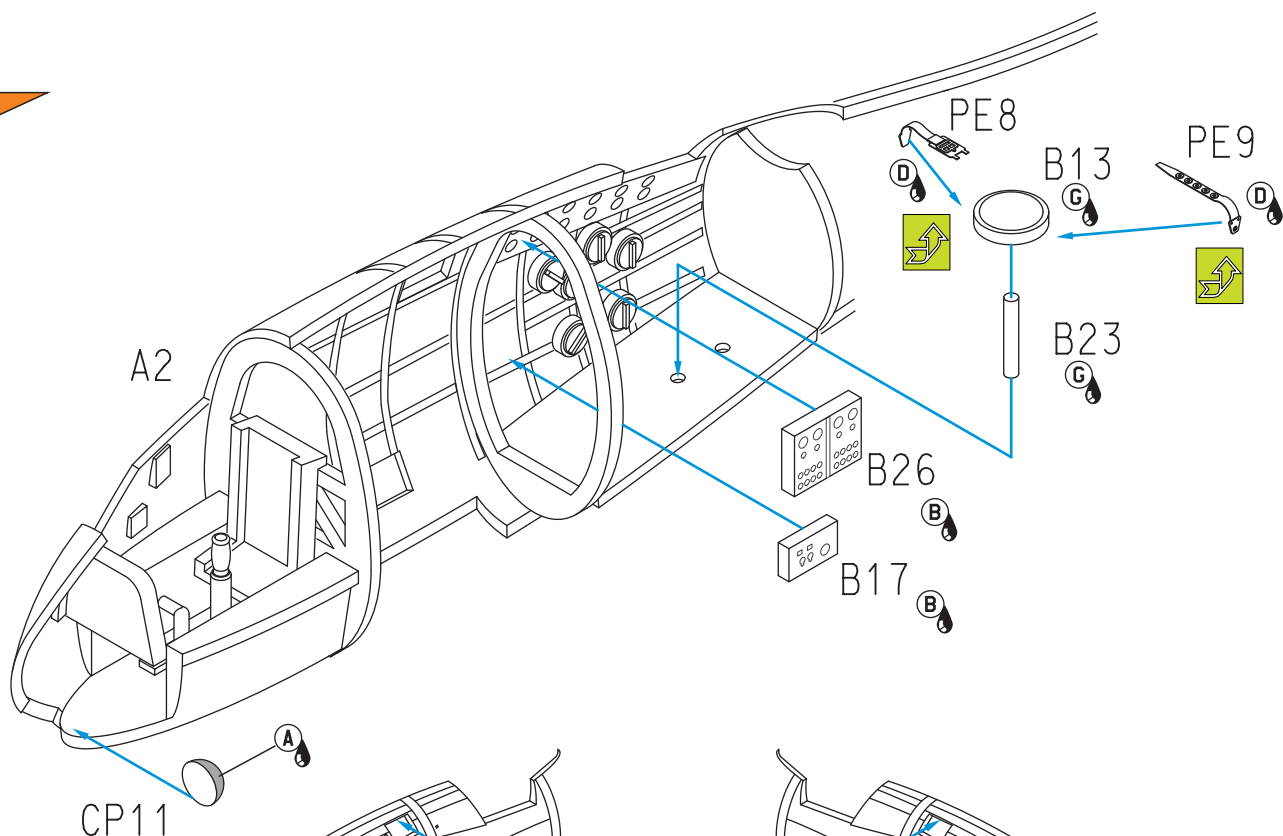
2



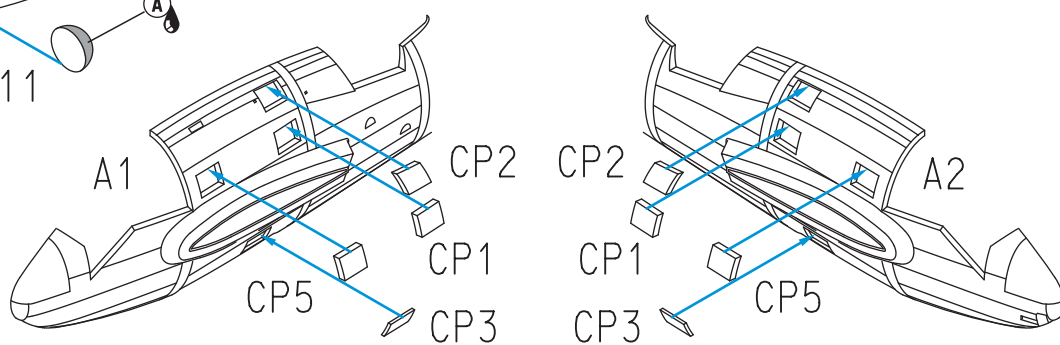
3



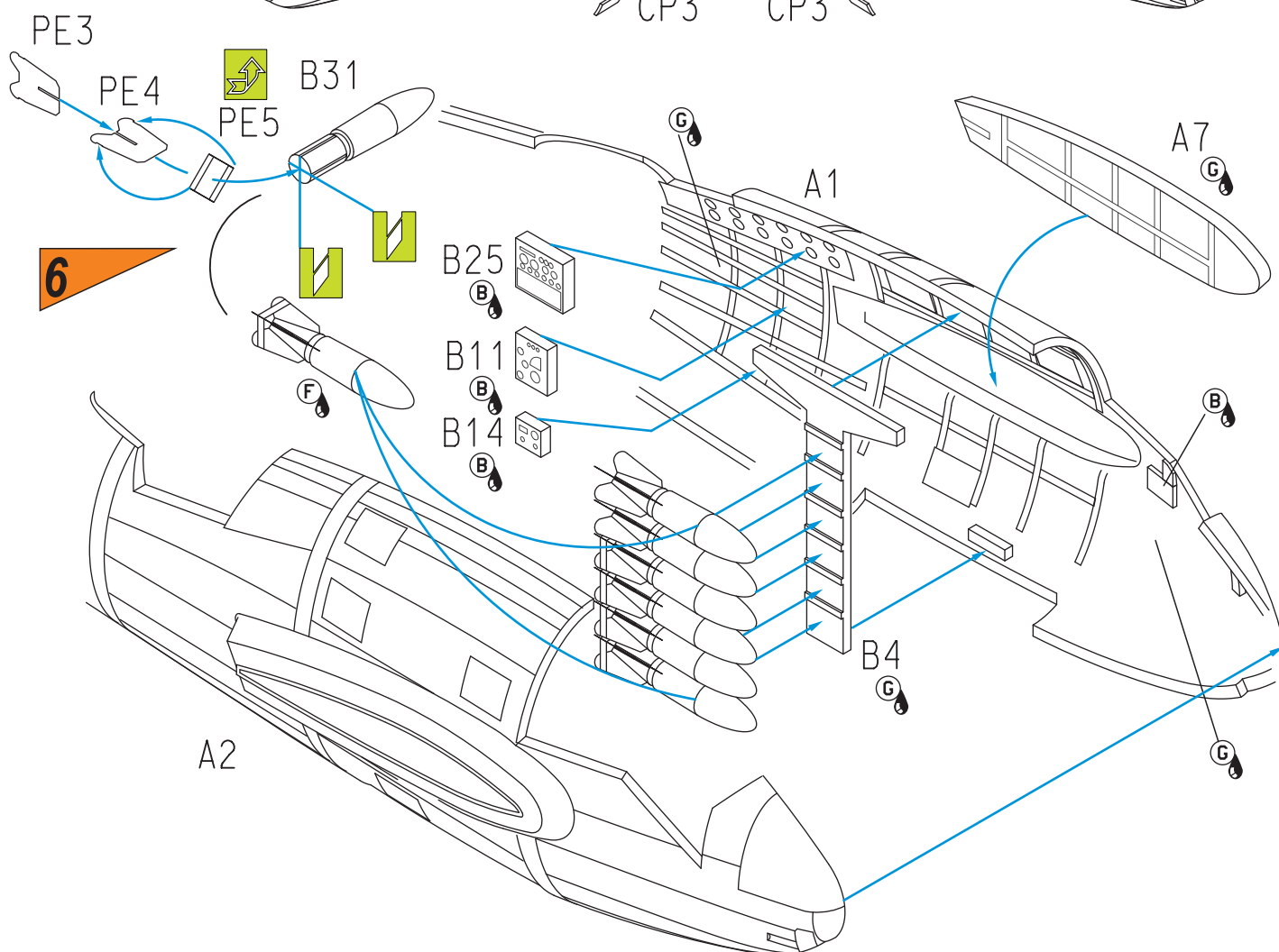
4

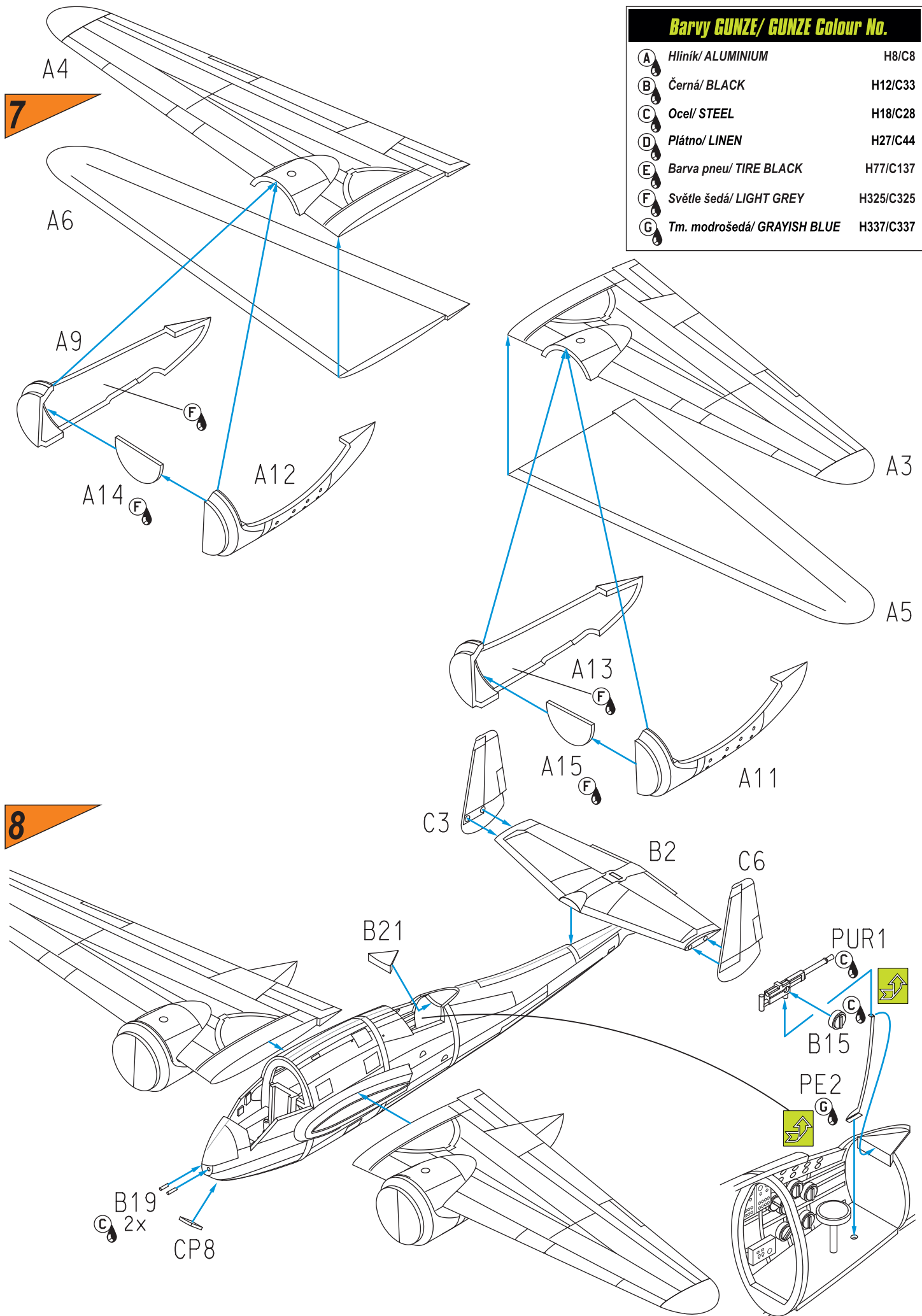


5

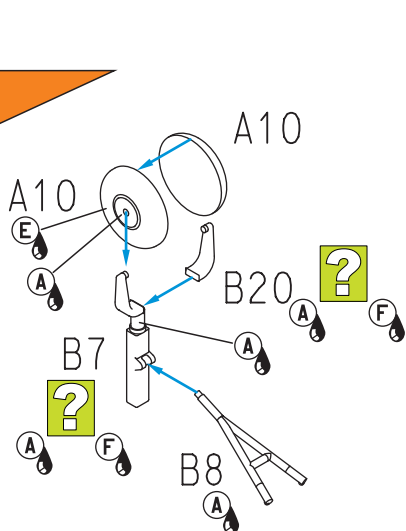


6

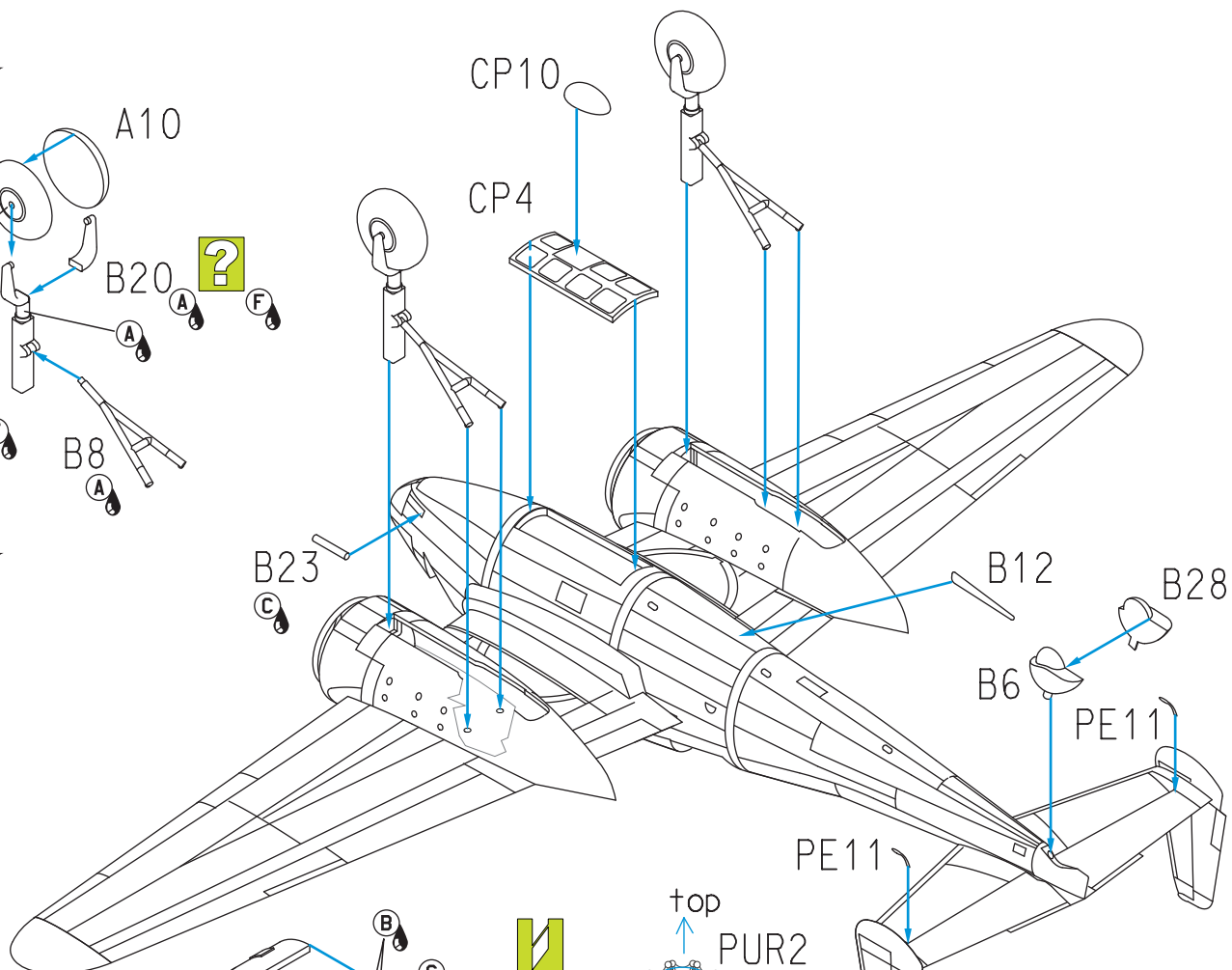




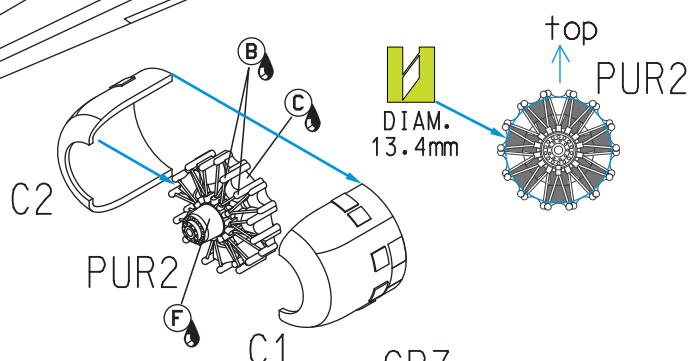
9



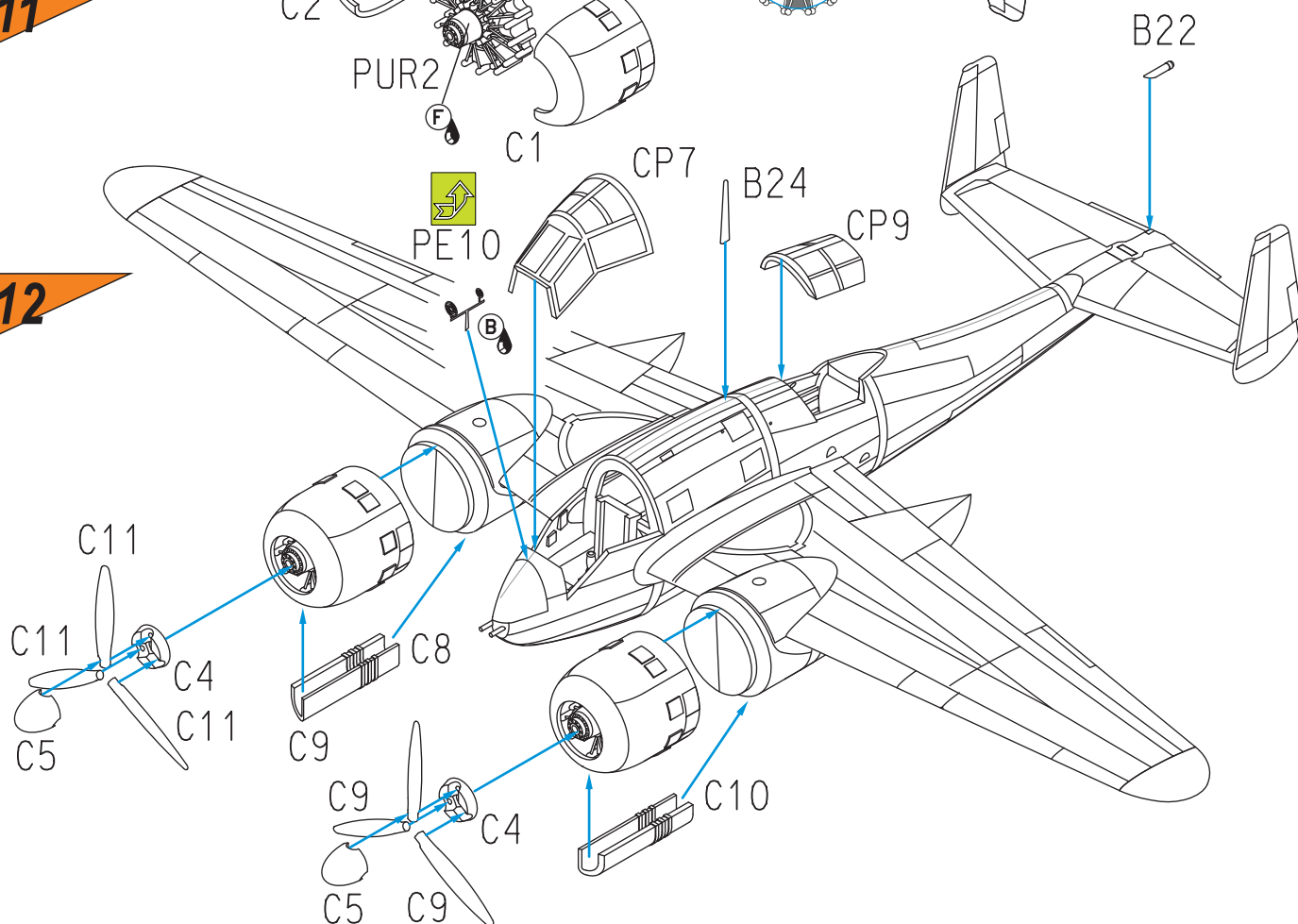
10



11



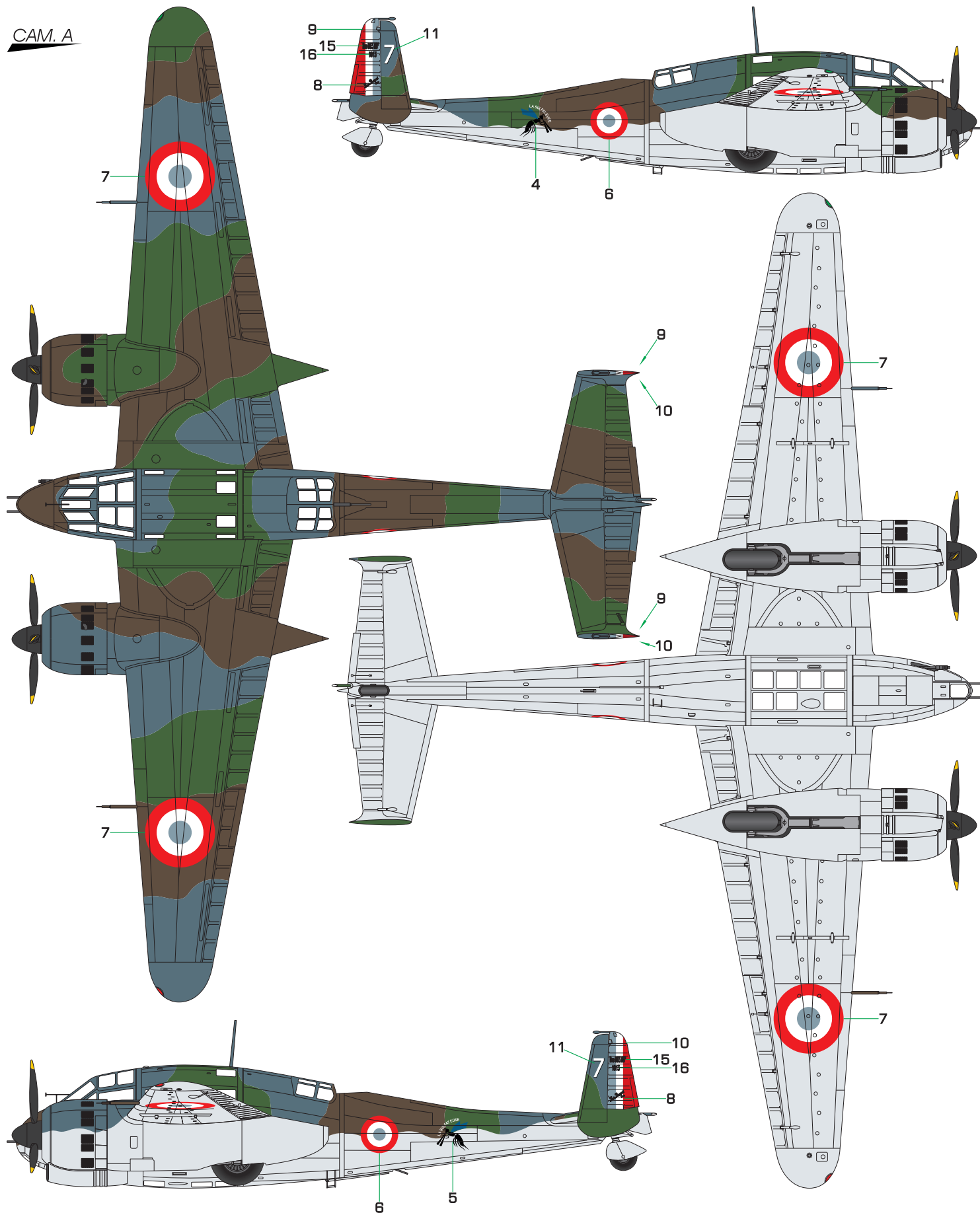
12



Breguet Br 693AB.2 No. 1013, 3. Escadrille GBA II/54, pilot S/C Thannberg a střelec S/C Badel, Chartres, červen 1940. Po poškození ve vzdušném boji 6. června tato osádka úspěšně nouzově přistála v Chartres. Stroj byl opraven.

Breguet Br 693AB.2 No. 1013, 3. Escadrille GBA II/54, pilot S/C Thannberg, gunner S/C Badel, Chartres, June 1940. When this machine was damaged during an air combat, the crew made a successful emergency landing at Chartres. The machine was eventually repaired.

CAM. A



A Khaki
Khaki
H73/C23

B Tmavá hnědá
Dark Brown
H17/C29

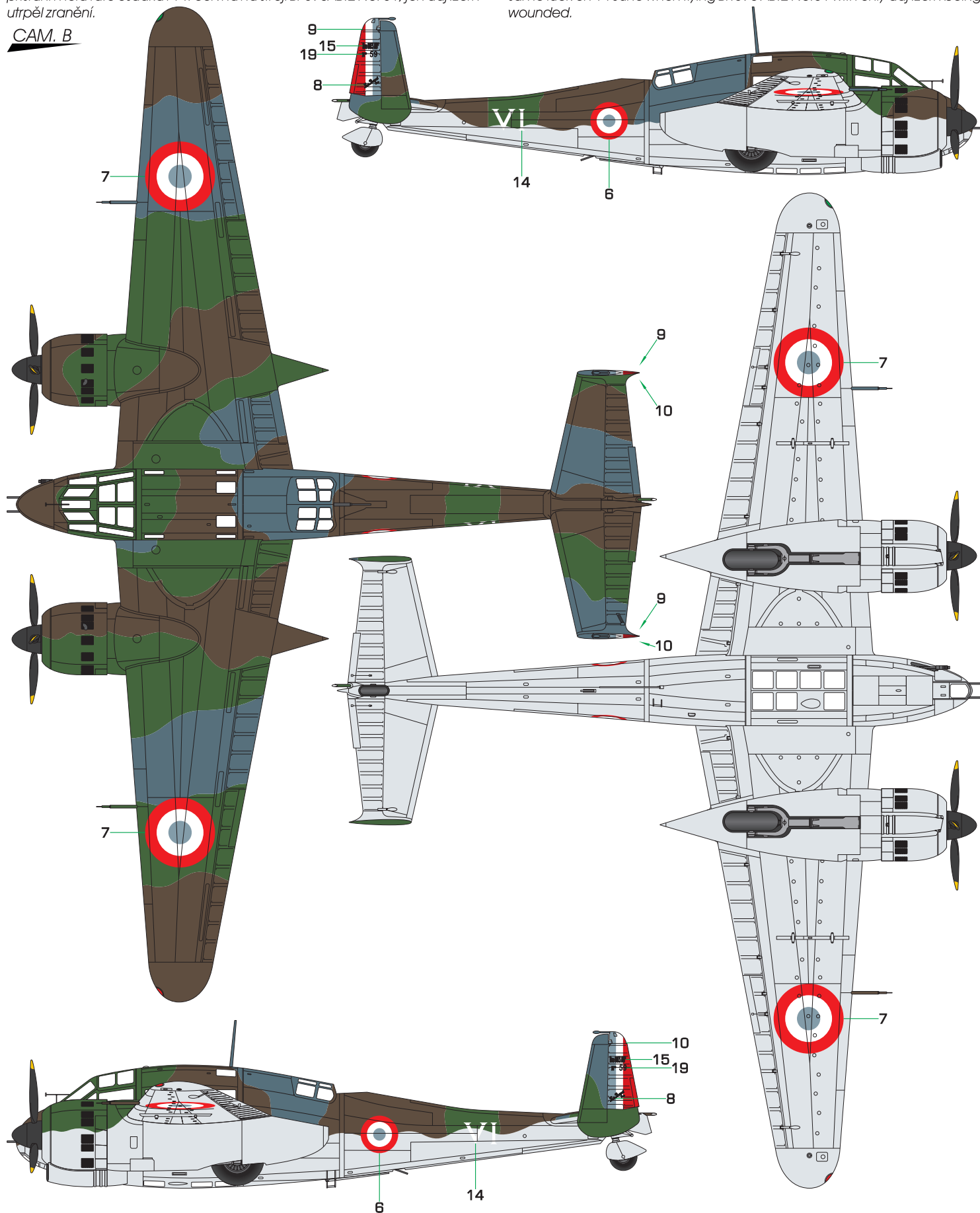
C Tmavá šedomodrá
Dark Grey-Blue
H307/C307

D Nebeská šedomodrá
Sky Grey-Blue
H337/C337

Breguet Br 693AB.2 No.59, 4. Escadrille GBA II/51, Étampes, květen 1940. Pilot Cne Nicot (velitel 4. Escadrille GBA II/51) a střelec adj Izern s tímto strojem 5. června nouzově přistáli u Bouardu po boji s šesti Bf 109. Osádka se zachránila, stroj byl ponechán osudu. Stejně štěstí při sestřelení a nouzovém přistání měla tato osádka i 14. června na stroji Br 693AB.2 No. 81, jen adj Izern utrpěl zranění.

CAM. B

Breguet Br 693AB.2 No.59, 4. Escadrille GBA II/51, Étampes, May 1940. Pilot Cne Nicot (commander of 4. Escadrille GBA II/51) and gunner adj Izern made a successful emergency landing at Bouard after a fight with six Bf 109s. The crew escaped and the aircraft was left behind. This crew had same luck on 14 June when flying Br.693 AB.2 No.81 with only adj Izern being wounded.



A Khaki
Khaki
H73/C23

B Tmavá hnědá
Dark Brown
H17/C29

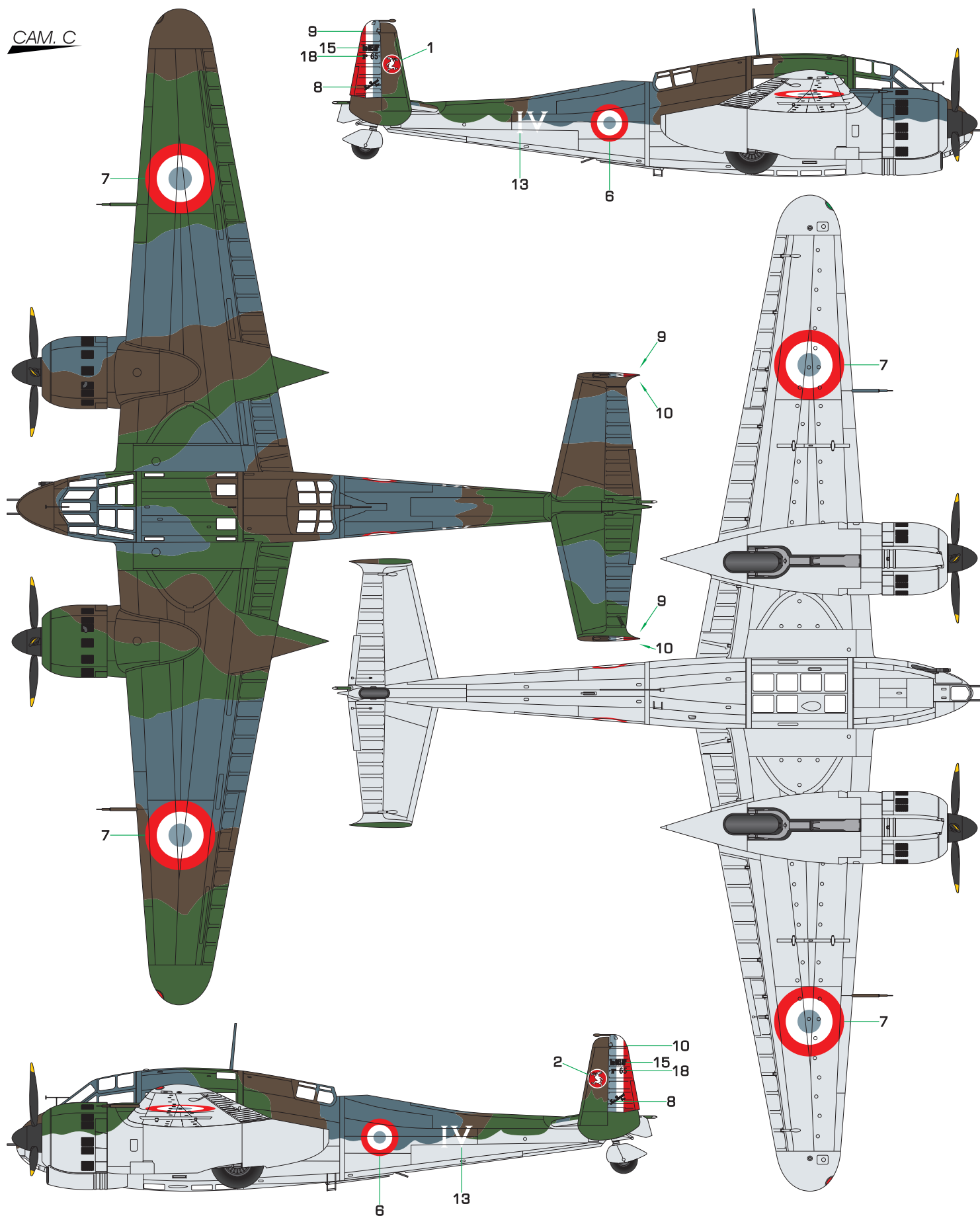
C Tmavá šedomodrá
Dark Grey-Blue
H307/C307

D Nebeská šedomodrá
Sky Grey-Blue
H337/C337

Breguet Br 693AB.2 No.65, GBA I/51, Étampes, květen 1940. Pilot Cne Bernard a střelec Slt Guimbretière 20. května s tímto strojem poškozeným palbou Flaku nouzově přistáli na základně Le Bourget. Stroj byl opraven.

Breguet Br 693AB.2 No.65, GBA I/51, Étampes, May 1940. On 20 May Pilot Cne Bernard and gunner Slt Guimbretière made successful emergency landing at Le Bourget after being shot by Flak. The machine was eventually repaired.

CAM. C



A Khaki
Khaki
H73/C23

B Tmavá hnědá
Dark Brown
H17/C29

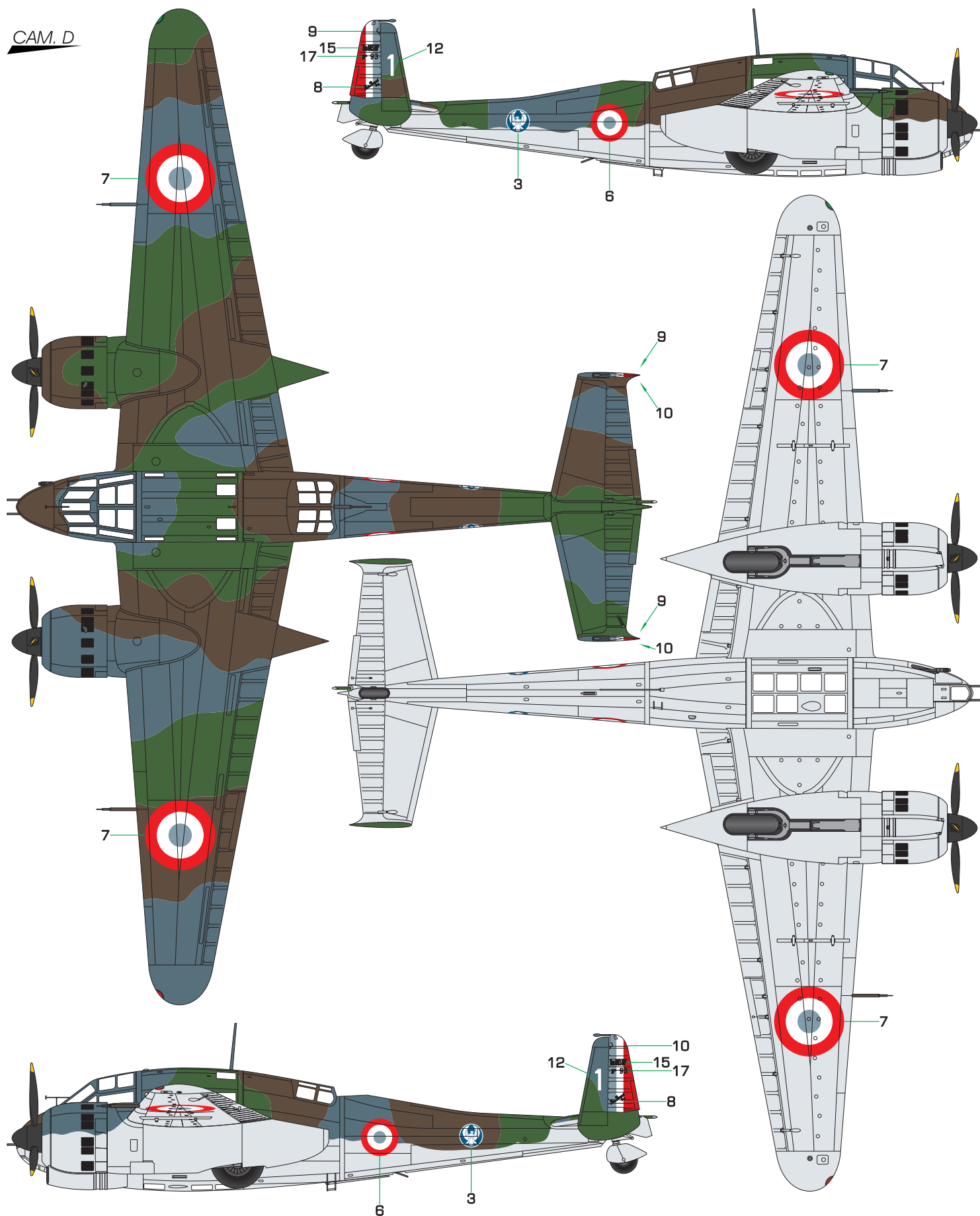
C Tmavá šedomodrá
Dark Grey-Blue
H307/C307

D Nebeská šedomodrá
Sky Grey-Blue
H337/C337

Breguet Br 693AB.2 No.93, 1. Escadrille GBA I/54, Základna Toulouse-Franczal, 25. června 1940. S tímto strojem zaútočil dne 6. června na postupující německé kolony velitel 1. Escadrille Lt. Lebourg.

Breguet Br 693AB.2 No.93, 1. Escadrille GBA I/54, Toulouse-Franczal airport, 25 June 1940. The commander of 1. Escadrille Lt. Lebourg used this machine to attack the advancing German forces on 6 June.

CAM. D



A Khaki
Khaki
H73/C23

B Tmavá hnědá
Dark Brown
H17/C29

C Tmavá šedomodrá
Dark Grey-Blue
H307/C307

D Nebeská šedomodrá
Sky Grey-Blue
H337/C337



special special special special special HOBBY HOBBY HOBBY HOBBY HOBBY



USE CMK TOOLS AND WEATHERING PIGMENTS FOR YOUR KITS.

H1010 HANDLE FOR OUR SAWS
- PRICELESS TOOL FOR RESIN
PARTS ADJUSTMENT



H1011 CMK SANDING STICK
- FOUR DIFFERENT GRIT
OF SANDING PAPERS ON
ONE SANDING STICK.



ALL OF THE ABOVE ITEMS CAN BE FOUND AND ORDERED **WWW.SPECIALHOBBY.EU**
VIA OUR OFFICIAL WEBSITE AND E-SHOP..... **WWW.CMKKITS.COM**