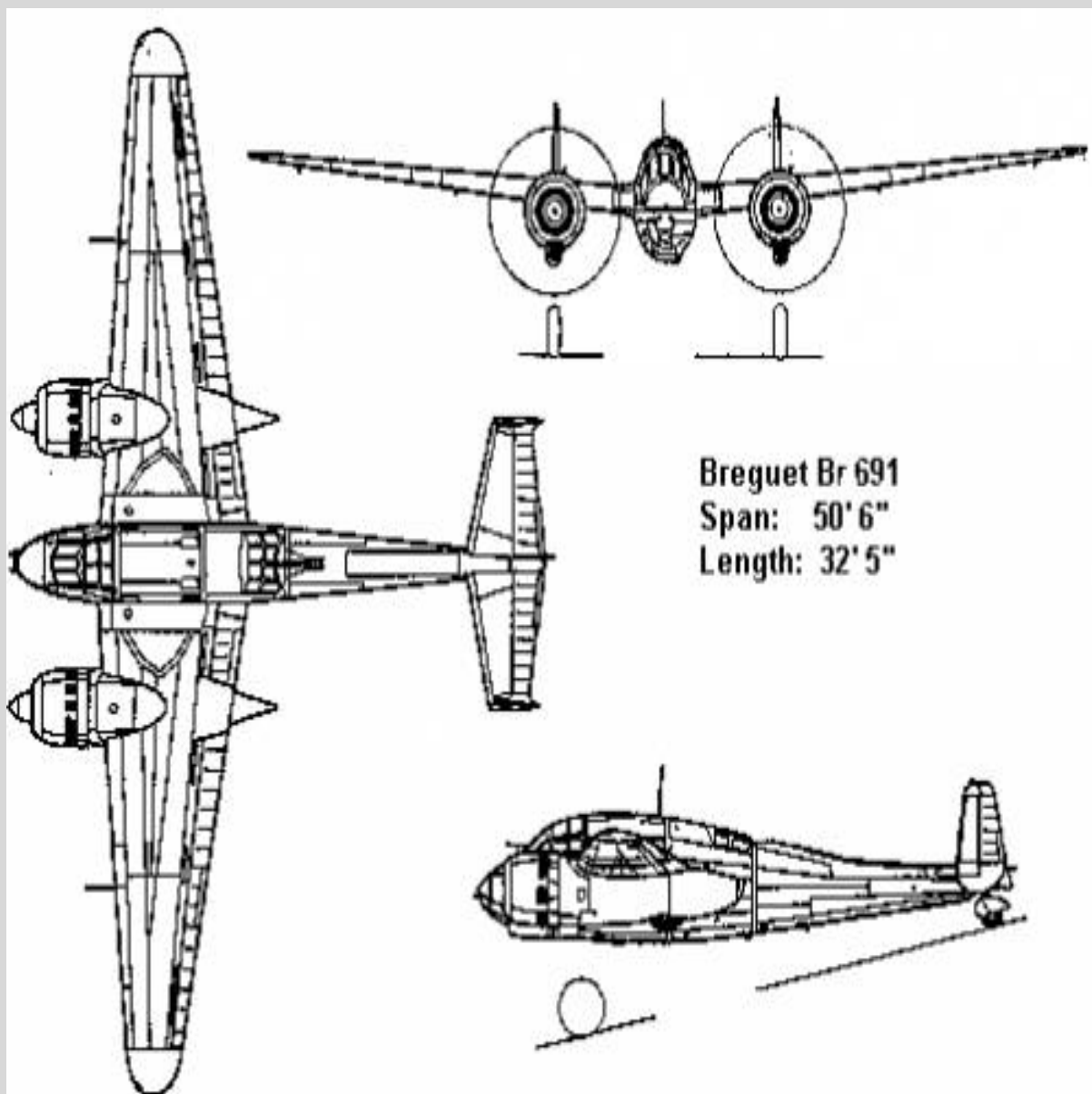


Nom de l'avion : Bréguet 691 AB2

Type d'avion : Appareil de bombardement et d'assaut bimoteur biplace

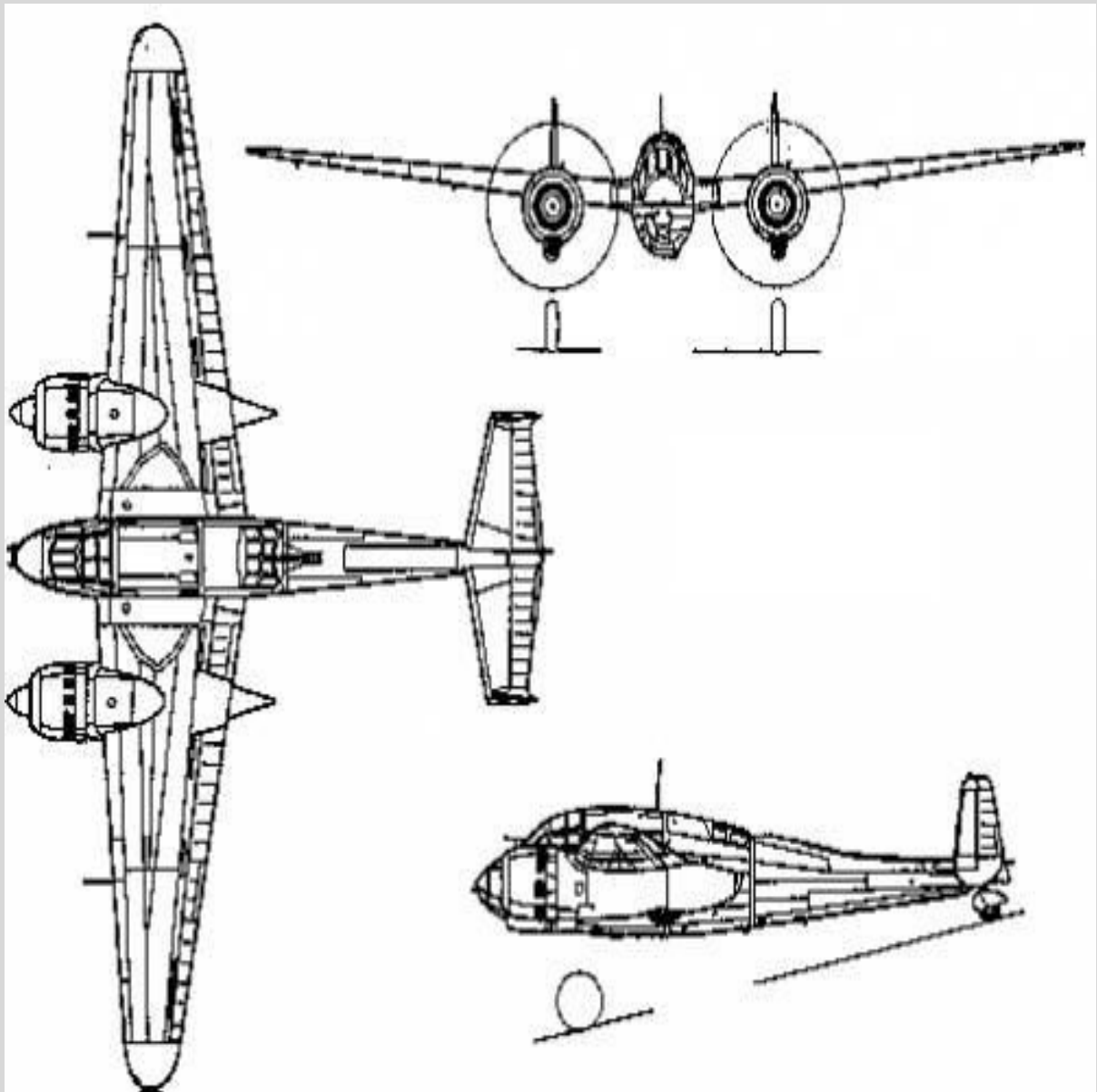


MOTORISATION

Hispano-Suiza 14AB 10/11



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

1 canon de 20 mm
6 mitrailleuses de 7,5 mm
4000 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 480 km/h

Plafond pratique= 8400 m

Rayon action= 1340 km



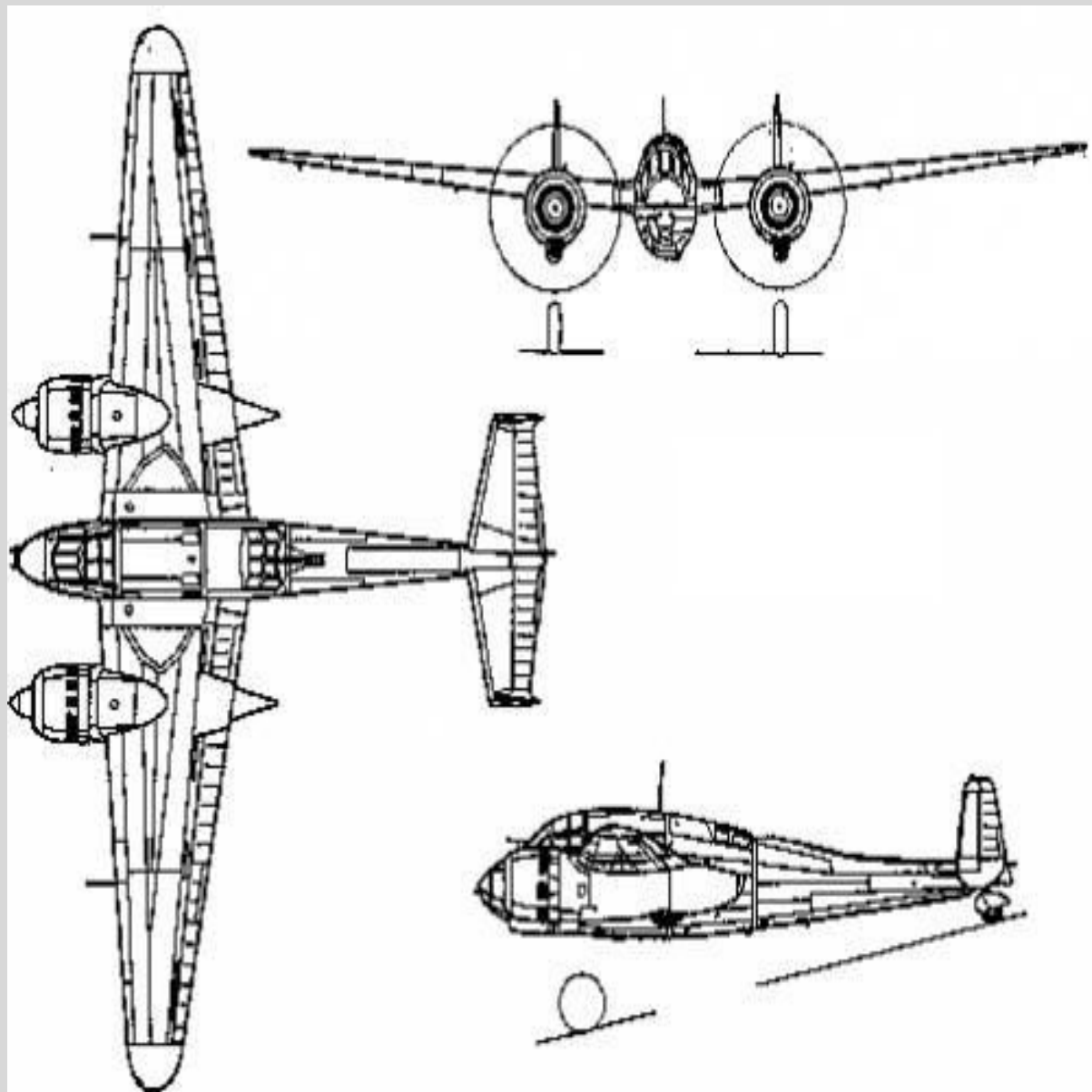
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
15,40 m	9,90 m	3,20 m	29,20 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	5000 kg



HISTOIRE

En 1934, le ministère de l'Air français publia une spécification concernant un bimoteur de chasse triplace à propos duquel plusieurs constructeurs français présentèrent une série de projets plus ou moins intéressants. Le Potez 630, qui sortit vainqueur de cette compétition, fut alors réalisé en série. De son côté, la société Breguet, estimant les termes de la spécification quelque peu restrictifs, préféra construire un avion plus lourd et plus puissant, avec l'intention bien arrêtée d'en faire un appareil polyvalent. Les études de l'avion Breguet 690 commencèrent en 1935, et le prototype construit peu de temps après ne devait pourtant être complètement terminé qu'en 1937. La priorité accordée à ce moment au Potez 630 en ce qui concernait la livraison des moteurs Hispano-Suiza retarda le premier vol du Breguet 690.01 jusqu'au 23 mars 1938, date à laquelle celui-ci se déroula avec des Hispano-Suiza 14AB-02/03 de 680 ch (507 kW) tournant en sens inverse. Livré pendant l'été de la même année au CEMA pour y mener les tests officiels, le Breguet 690 révéla des performances supérieures à celles affichées par le Potez 630, mais à la fin du mois d'août il dut revenir chez Breguet pour y subir une modification du train d'atterrissage. Au cours des douze mois qui avaient précédé le premier vol du Breguet Bre.690, le ministère de l'Air avait beaucoup réfléchi à l'éventualité d'une transformation de cet appareil en biplace de bombardement et d'assaut. Les premières expérimentations du Bre.690 semblèrent confirmer cette possibilité, aussi avant même le début des essais au CEMA la société Breguet avait-elle déjà reçu une commande portant sur cent exemplaires spécialement équipés pour satisfaire aux besoins des missions d'assaut. Le Breguet Bre.691 qui en résulta était un monoplane entièrement métallique à aile médiane cantilever, aux lignes harmonieuses très éloignées de celles des lourds biplans aux formes anguleuses et laides qui avaient jusque-là caractérisé les avions mis au point par Breguet. Avec ses moteurs en saillie et son nez court, l'avion, vu de face, ressemblait au Bristol Beaufighter. En arrière de la voilure toutefois, le fuselage allait en s'amincissant pour se terminer par un empennage bidérive, le train d'atterrissage comportant même une roulette de queue escamotable. Pour son premier vol, qui eut lieu le 22 mars 1939, le prototype Breguet 691.01 fut pourvu de deux Hispano-Suiza 14AB-10/11 en étoile de 700 ch (522 kW). Aucun problème majeur ne se posa lors du passage du Bre.690 au Bre.691, le poste de navigateur du premier ayant seulement cédé la place à une soute qui contenait 400 kg de bombes. Une grande attention avait été apportée à l'armement de bord, qui pouvait être utilisé aussi bien contre des objectifs terrestres qu'aériens. Celui-ci était basé sur un canon de 20 mm et deux mitrailleuses de 7,5 mm tirant vers l'avant, mais qui pouvaient être pointés à 15° vers le bas pour l'attaque au sol. La défense arrière reposait sur une unique mitrailleuse de 7,5 mm montée sur affût mobile et maniée par le radio mitrailleur. En plus, une autre arme du même calibre, mais fixe, était dirigée vers l'arrière et le bas en prévision des attaques au sol. Le premier Bre.691 de série quitta le sol le 15 mai 1939, les premières livraisons au GBA I/ 54 intervenant en octobre de la même année. L'expérience révélant que les Hispano-Suiza du Breguet 691 étaient peu fiables, un appareil de série fut modifié dans le but de recevoir deux Gnome-Rhône 14M-6/7. Ce nouvel avion, qui vola le 25 octobre 1939 sous la désignation de Bre.693.01, devait devenir la version la plus construite de toute la série, sa production atteignant soixante-dix-huit exemplaires. Les moteurs Gnome-Rhône firent leur apparition à partir de la 79e machine, mais à cette différence près, les deux cent trente-quatre Breguet 693 réalisés étaient pratiquement identiques aux premiers modèles. Les derniers furent cependant dotés d'une mitrailleuse de 7,5 mm supplémentaire installée à l'arrière de chaque nacelle moteur et destinée à renforcer la protection dans ce secteur. L'intérêt soulevé à l'étranger par le Bre. 690 et ses dérivés fut arrêté net par l'offensive allemande à l'Ouest. L'unique prototype triplace Bre. 694. 01, appelé à remplir des missions de reconnaissance tactique puis de bombardement et reconnaissance, et auquel s'étaient

intéressées la Belgique et la Suède, fut finalement livré à l'Aéronavale le 1er juin 1940 . Avec ses deux moteurs Gnome-Rhône 14M- 4/5 de 710 ch (529 kW) et son poste réservé à l'observateur, cet avion était assez proche du Breguet 690 . La dernière version de série, le Bre . 695, ressemblait au Bre . 693, bien qu'elle mît en œuvre des propulseurs différents . Le gouvernement français voulait en effet s'assurer qu'en cas de dommages graves infligés par l'ennemi à ses usines il serait encore possible de monter des moteurs étrangers comparables . Mais la combinaison de la cellule du Breguet 693 et du Pratt & Whitney SB4G Twin Wasp Junior de 825 ch (615 kW) se révéla plus délicate que prévu . Le Bre . 695 . 01 effectua tout de même son premier vol au début de 1940, le premier appareil de série quittant le sol le 23 avril suivant . Au total, cinquante exemplaires furent fabriqués, les premières livraisons intervenant au commencement du mois de juin au sein du groupement d'assaut n° 18 . Deux autres prototypes furent encore mis au point, qui ne débouchèrent sur aucune fabrication en série . Le Bre . 696 . 01, qui prit l'air le 3 novembre 1939, était un bombardier léger biplace, peu différent du Bre . 693 dont il dérivait : il possédait une soute à bombes un peu plus vaste qui assurait plus de souplesse en matière de charge offensive et quelques modifications touchant l'armement . Pour sa part, le Bre . 697, qui devait constituer le pré prototype d'un biplace fortement armé, désigné Bre . 700, disposait de deux Gnome- Rhône 14N-48/49 en étoile de 1070 ch (798 kW), qui lui assuraient une vitesse ascensionnelle élevée . Au cours des essais qui suivirent son premier vol du 19 octobre 1939, l'appareil afficha une vitesse maximale de 570 km/h ; le Breguet 597 fut, un peu plus tard, volontairement détruit afin de lui éviter de tomber aux mains des Allemands . La première action de guerre du Breguet 693, le 12 mai 1940, consista en l'attaque des colonnes allemandes qui traversaient la Belgique ; elle se solda par un véritable désastre, dix avions sur onze étant abattus dans l'opération ou perdus à l'atterrissage . Par la suite, cet avion devait se révéler efficace à condition de disposer d'une bonne couverture de chasse ou d'approcher l'objectif en rase-mottes . Il n'en reste pas moins que, le 25 juin, la moitié des cent six appareils livrés à l'armée de l'Air étaient portés manquants . Après l'armistice, deux groupes (GBA I/51 et I/54) continuèrent à voler sur Breguet 693 et Breguet 695, mais en novembre 1942, ces avions furent capturés par les Allemands et livrés à l'Italie, qui les utilisa pour l'entraînement, tâche dans laquelle ils révélèrent une fois de plus de grandes qualités et une bonne fiabilité . Date de production: 1939

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/france.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/france/bre_691.htm

