

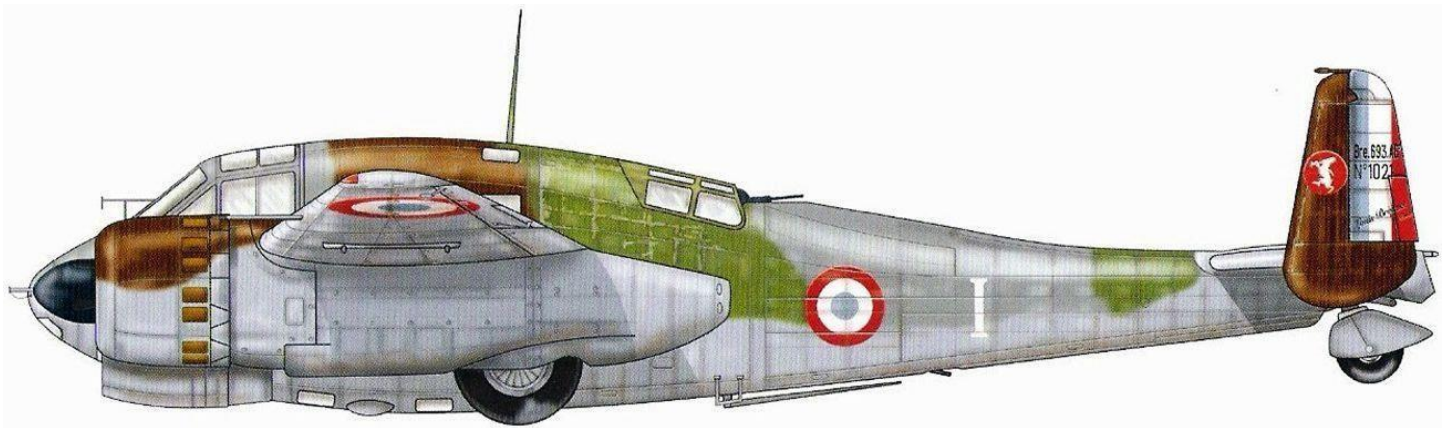
Breguet Br.693



[Bréguet 693 français](#)

En 1934, l'armée de l'air initia le programme C3 pour un chasseur triplace dont le vainqueur fut, en 1937, le Potez 630. Breguet y répondit avec son Br.690. Les deux appareils avaient une configuration analogue : bimoteurs propulsés par des Hispano-Suiza 14AB, à double dérive. Mais contrairement à Potez, Breguet considérait que la spécification exigeant une masse inférieure à trois tonnes était restrictive et l'ignora. Le Breguet 690 fut donc conçu par Georges Ricard comme appareil polyvalent, pouvant servir à l'attaque au sol et à la reconnaissance. Le travail commença en 1935. Confiant en son potentiel, et malgré le succès de son concurrent, Breguet construisit le prototype sur fonds propres. Il se présentait comme un avion à ailes médianes, de construction entièrement métallique. L'armée de l'air ne s'intéressa pas à l'aviation d'assaut avant 1937. Le Breguet 690, lui, fut dépourvu de moteurs pendant un an et dut attendre le 23 mars 1938 avant de pouvoir décoller. 100 Br.691 AB2 (Assaut Bombardement-Biplace), la version d'assaut de série, furent commandés le 14 juin 1938, avant même les tests officiels de juillet 1938. 104 autres exemplaires furent commandés plus tard. La différence tenait essentiellement à l'installation d'une soute à bombes, contenant 8 bombes de 50 kg. La chaîne de production fut rapidement construite et le premier appareil de série put voler moins d'un an après la commande, soit le 22 mars 1939, et entrer en service en octobre 1939 au sein du GBA I/54. Les Breguets 691 servirent essentiellement à l'entraînement des équipages, à cause des moteurs HispanoSuiza 14AB de 700 chevaux peu fiables et causant des migraines, ainsi qu'un train d'atterrissage pas très résistant et qu'il fallut renforcer. Le Br.693, disposant de moteurs Gnome-Rhône 14M, fut commandé à sa place, réduisant le nombre de Br.691 commandés à 78. Le nouveau moteur était de puissance équivalente, mais plus fiable. Des 75 exemplaires finalement reçus, 22 furent perdus et 4 envoyés en Afrique du Nord. Le Br.693 fut livré en unité à partir de mars 1940 : 5 escadrilles de 13 avions chacune (en théorie tout du moins) en furent équipées : les GBA (Groupe de bombardement d'assaut) I/51, II/51, I/54, II/54 et II/35. La première sortie opérationnelle eut lieu le 12 mai 1940, contre les colonnes motorisées allemandes vers Maastricht. La doctrine de l'époque voulait que les appareils attaquent à très basse altitude, espérant éviter la DCA de gros calibre.

La méconnaissance de la DCA à petit calibre (de type 20/25 mm), fit que l'attaque fut dévastatrice : sur les 18 Br.693 engagés, seuls 8 revinrent. L'armée de l'Air changea tout de suite de tactique en recourant à l'attaque en piqué à partir de la moyenne altitude. Si les pertes furent réduites, il en fut de même pour la précision des attaques (le Br.693 étant dépourvu de viseur). De plus, il devenait vulnérable aux chasseurs ennemis. 119 avions furent perdus, dont 68 au combat et 14 très gravement endommagés. De plus, leur rayon d'action trop court ne leur permettait guère de rejoindre l'Afrique du Nord. Après l'armistice, quelques exemplaires furent utilisés par l'armée vichyste pour des vols d'entraînement jusqu'en novembre 1942. La Luftwaffe en captura une douzaine lors de l'invasion de la zone libre, qui furent remis à l'Italie. Celle-ci les utilisa aussi pour des missions d'entraînement. L'Armée de l'air reçut au total 211 exemplaires, soit 75 Br.691, 128 Br.693 (224 construits) et 8 Br.695 (50 construits) au sein du groupe 18. La Belgique commanda 32 appareils qui devaient être produits sous licence, mais qui ne purent être livrés avant la défaite. Une fois de plus, le Br.693 fut un de ces avions modernes, mais trop peu nombreux pour influencer sur le cours de la Bataille de France. Il avait des insuffisances : sous-motorisé, manque de blindage, armement insuffisant (mitrailleuses de 7,5 mm), le tout associé à une doctrine d'emploi inadaptée et meurtrière.



Source : <https://aviationsmilitaires.net/v3/kb/aircraft/show/1279/breguet-br693>

Version anglaise

The Breguet had begun life in 1934 as Breguet's response to the same, quite far sighted strategic fighter specification that resulted in the eventual winner, the Potez 630. Both were attractive twinengined monoplanes with twin tailplanes, powered by Hispano-Suiza 14AB radial engines of modern design and, for the time, good performance. Although the Breguet lost out in the competition for a strategic fighter, after considerable debate and delay the French Air Staff decided to acquire modern attack aircraft. Engineless for nearly a year, the prototype displayed such promise that 100 two-seat attack bomber versions known as the Breguet 691 AB2 were ordered in mid 1938, an order soon doubled. The production model had a 20 mm cannon and a pair of light machine guns firing forward, could carry eight 50 kg (110 lb) bombs, and also packed two further light machine guns firing rearwards.

Br.693. As with the Potez 630, the Br. 691 was beset with engine difficulties. Hispano-Suiza had decided to concentrate on its V12 liquid cooled engines and the 14AB engine was unreliable. The French authorities decided to order a new version Br. 693 powered by Gnome-Rhone 14M radials. Apart from the changed engines, which were of slightly smaller diameter, the two types were virtually identical. Orders for the Br. 691 were switched to the new type and more than 200 of the latter had been completed by the time of France's defeat. Late production versions of the Br. 693 introduced a pair of additional light machine guns in the tail of each engine nacelle.

Armament

1 x fixed forward-firing 20 mm Hispano-Suiza cannon

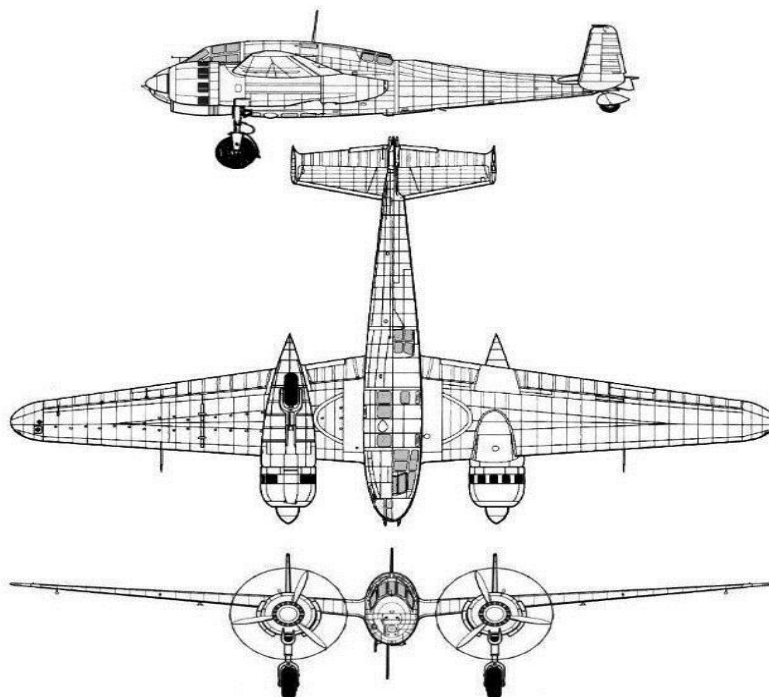
2 x fixed forward-firing 7.5 mm MAC 1934 machine guns

1 x flexible, rearward-firing 7.5 mm MAC 1934 machine gun in rear cockpit

1 x fixed, rearward-firing 7.5 mm MAC 1934 machine gun in ventral position

1 x fixed, rearward-firing 7.5 mm MAC 1934 machine gun in each engine nacelle (late models) 400 kg (882 lb) of bombs

Br.695. French engine makers had even greater difficulties than airframe manufacturers in keeping up with the frantic demands from 1938, and in 1939 the French government decided that all combat aircraft had to be adapted for British and US engines! The conversion of the Br. 693, known as the Br. 695 was not particularly successful, the larger, heavier and higher-drag Pratt & Whitney Twin Wasp Junior reducing visibility and lowering performance. Nonetheless the Br. 695 was ordered into production!



Source : <https://airpages.ru/eng/ot/br691.shtml>