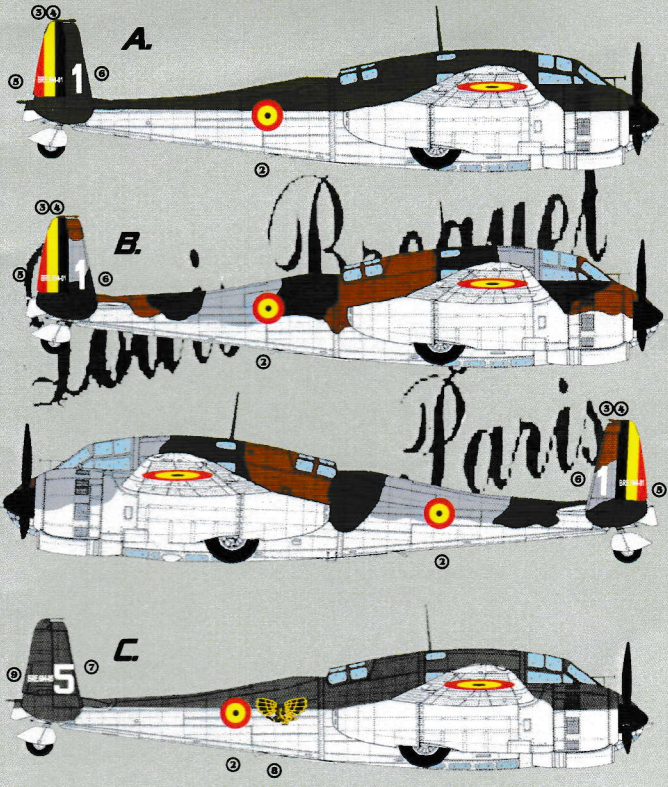


**BREGUET BRE.694A.3
BELGIAN SERVICE**

DEC 72.358 **KORA** DECALS
FOR HELLER/SMER KIT



Kora models - J. Wolkera 874 Rožnov p.R. 756 61
e-mail: kora-models@post.cz www.lfmodels.cz



Breguet Bre.694A.3 - Belgie

Počátkem třicátých let se objevila idea vícemístného dvojmotorového stíhacího letounu, který měl prvotně bojovat s nepřátelskými bombardéry nebo doprovázet vlastní bombardéry nad nepřátelské území. Konstrukce měla být víceúčelová a umožnit i další úkoly např. průzkum, bombardování či spolupráci s pozemní armádou (dnes chápaný jako bitevní). V roce 1934 vzneslo francouzské Ministerstvo leteckví požadavek na takový letoun. Do soutěže se zapojilo několik firem a vítězně z ní vyšel elegantně až křeche působící Potez 630. Naopak návrh konkurenčního Breguetu Bre.690, vypadajícího velmi robustně a boječtivě, se odlišoval největší hmotností a motorickou výkonností ze všech účastníků. Inženýři firmy Breguet vytvořili spíše víceúčelovější konstrukci. Vývoj Breguetu začal roku 1935, prototyp byl dostavěn roku 1937 a 23.3.1938 poprvé letěl. Letoun dosahoval vyšších výkonů než vítězný Potez 630. Ministerstvo rozhodlo šalamounky a letoun byl objednan jako lehký útočný bombardér v počtu 100 kusů.

Letoun byl poměrně rychle upraven na nový úkol a dostal označení Bre.691AB.2. Výzbroj byla tvořena jedním kanonem HS404 ráže 20 mm a dvěma pevnými kulomety MAC 1934 ráže 7,5 mm v pldí. K obraně byly určeny dva pohyblivé kulometry stejného typu na hříbetě a pod trupem. V pumovnici ve střední části trupu bylo možné zavést až 400 kg pum. K pohonu sloužily motory Hispano-Suiza 14 AB 10/11 po 515 kW (700 k), které se ukázaly jako značně problematické. Prototyp startoval poprvé 22.3.1939 a po úspěšně provedených zkouškách byla zakázka potvrzena. Po postavení 78 kusů byly do letounu instalovány spolehlivější čtrnáctiválcové Gnôme-Rhône 14M 6/7 MARS po 515 kW (700 k) a stroj dostal označení Bre.693AB.2. Prototyp nové verze vzletl 25.10.1939 a první sériový s výrobním číslem 79 až 2.3.1940!!! Výroba této verze skončila po dokončení 230 letounů. Krom motorů byl letoun stejný jako Bre.691AB.2. Pozdější kusy Bre.693AB.2 měly další dva pevné kulometry MAC 1934 po jednom v zadní části každé motorové gondoly, což zvýšilo obranyschopnost letounu.

Letoun byl dále zdokonalován a vyvíjen. Sériové výroby se ještě dočkal Bre.695AB.2, jehož prototyp vzletl 23.4.1940. Verze se odlišovala instalací amerických motorů Pratt & Whitney SB 4G Twin Wasp Junior o výkonu po 607 kW (825 k). Instalace zahraničních motorů se jevila jako velmi žádoucí, dodávky francouzských pohonných jednotek se totiž po německém vpádu do země staly velmi nejistými. Vzniklo 50 kusů Bre.695AB.2, jež v červnu 1940 ještě stihlo převzít 18. seskupení francouzského letectva (Groupement 18). V prototypu vznikl i dvoumístný lehký bombardér Bre.696-01 a motory Gnôme-Rhône 14 M 6/7 o výkonu po 515 kW (700 k) a prodlouženou pumovnici. Překonstruováním Bre.691AB.2 na motory Gnôme Rhône 14 N-48/49 o výkonu po 780 kW (1070 k) vznikl prototyp Bre.697-01, který byl v podstatě prvním krokem k realizaci projektu letounu Bre.700C.2 a který měl být (stejně jako projekty Bre.698Bp.2 a Bre.699B.2) dvoumístným denním bombardovacím, těžkým stíhacím a útočným bojovým letounem.

Letouny, které byly poprvé bojově nasazeny proti německým vojskům v Belgii 12.5.1940, prokázaly vysokou bojovou hodnotu a bojeschopnost. Jejich relativně vysoká rychlost i obratnost jim umožnila útočné akce bez stíhacího doprovodu, a to i v podmínkách naprosté převahy Luftwaffe. Mimo bombardování a bitevních náletů plnily i průzkumné akce a dokonce i některé úkoly stíhacího letectva. Letouny snesly značná poškození v bojích od pozemní protivzdušné obrany i od nepřátelských letounů a vracely se zpravidla zpět na své základny. To vše svědčilo nejen ve prospěch konstrukce a letových vlastností těchto strojů, ale i o statečnosti a odvaze jejich pilotů. V podmínkách tehdejších nerovných bojů byly přesto ztráty velmi kruté. Ze 106 dodaných Breguetů k útvarům francouzského letectva bylo v bojích ztraceno téměř 50 procent. K tomu přispěla absence pancéřování, samosvorných nádrží na palivo a neschopnost opravit poškozené letouny na polních letištích.

Breguet vzbudil zájem i v zahraničí u Belgie a Švédska. V exportní verzi šlo, podle přání zákazníka, o třímístný průzkumný (A.3) nebo dvoumístný lehký bombardovací (B.2) letoun. U průzkumné verze zůstal zachován pracovní prostor navigátora jako u Bre.690-01 a letoun neměl pumovnici. Uspokojení zahraničního zájmu o Breguety překazila německá invaze do Francie. Prototyp exportní verze s označením Bre.694-01 byl postaven a vzletl 20.1.1940. Bre.694 se od Bre.693 lišil pouze motory Gnôme Rhône 14M - 4/5, absencí pumovnice a instalací pracovního prostoru navigátora. Belgie objednala ziorový kus v roce 1939 a dalších 31 měla v licenci postavit domácí továrna Sabca v době mezi koncem roku 1940 a počátkem roku 1941. Letouny měly nahradit obstarožní Fairey Foxý u útvarů 3. Régimentu. Prototyp si vyzkoušel ve Villacoublay 4.6.1940 belgický pilot poručík Jacques Philippart a následně byl 4.6.1940 předán belgickému útvaru 5/III/3 umístěném bez výzbroje ve francouzském Tours. Zde při jednom z letů stroj havaroval kvůli kolapsu podvozku. Některé zdroje uvádějí přidělení prototypu k Aéronavale, ale to se nezakládá na pravdě. Švédsko objednalo přímo u Breguetu 12 kusů v průzkumné konfiguraci, ale žádný nebyl kvůli vývoji události vyroben. Ve Švédsku měl letoun mít označení S 10.

Kamufláž:

A) Breguet Bre.694-01 (Bre.694A.3) ze stavu útvaru 5/III/3 (*Faucon égyptien*) na letišti Tours v červnu 1940 - 1. varianta. Horní plochy byly pokryty francouzskou khaki (Khaki - FS 34087). Spodní plochy byly světle šedomodré (Gris Bleu Clair - FS 25189). Vrtule byly černé. Belgické kokardy byly na šesti pozicích na křídle a trupu. Na pevné části směrovky bylo bílé číslo „1“. Na pohyblivých částech směrovky byly pruhy v národních barvách s malým černým nápisem „BRE.694-01“.

B) Breguet Bre.694-01 (Bre.694A.3) ze stavu útvaru 5/III/3 (*Faucon égyptien*) na letišti Tours v červnu 1940 - 2. varianta. Horní plochy byly pokryty poli středně modrotedé (Gris Bleu Fonce - FS 35164), zelené (Vert - FS 24223) a hnědé (Ombre Calcienne - FS 20111). Spodní plochy byly světle šedomodré (Gris Bleu Clair - FS 25189). Vrtule byly černé. Belgické kokardy byly na šesti pozicích na křídle a trupu. Na pevné části směrovky bylo bílé číslo „1“. Na pohyblivých částech směrovky byly pruhy v národních barvách s malým černým nápisem „BRE.694-01“.

C) Breguet (Sabca) Bre.694A.3 „No.3“ ze stavu útvaru 1/1/3 (*Dragon doré*) na letišti Evere v roce 1941. Horní plochy byly pokryty belgickou khaki (Vert Kaki). Spodní plochy byly hliníkové (Aluminium Dope). Vrtule byly černé. Belgické kokardy byly na šesti pozicích na křídle a trupu. Na pohyblivé části směrovky bylo bílé číslo „5“. Na pohyblivé části směrovky byl malý bílý nápis „BRE.694A.3“. Na trupu byl emblém útvaru.

Poznámka: Schémata A) a B) jsou rekonstrukcí možného a nejsou potvrzeny fotografiemi. Schéma C) patří do kategorie „what if“.

Doporučená literatura:

J.Pacco: L'Aviation Militaire 1930-1940, Aartselaar, 2003
J.C. Devester: L'Aviation Militaire Belge Tome 2 (1920-1940), 2008
P.Tahegon: Aéronautique Militaire belge en mai-juin 1940, Avions Hors serie, No.18, 2006

L+K 1988/6, HPM 2005/2,3
<http://belmilac.wikifoundry.com/page/Breguet+694>
Arohiv KORA Models

A) Breguet Bre.694-01 (Bre.694A.3) from unit 5/III/3 (*Faucon égyptien*) on airfield Tours in June 1940 - first variant. This machine was covered on upper surface by French khaki (Khaki - FS 34087). Under surfaces were painted by light greyblue colour (Gris Bleu Clair - FS 25189). The propellers were in black colour. The national insignias were on six positions on the wing and fuselage. White number „1“ was on the fast part of rudders. Stripes in national colours were on the moving part of rudder. Small black inscriptions „BRE.694-01“ was on the moving part of rudder.

B) Breguet Bre.694-01 (Bre.694A.3) from unit 5/III/3 (*Faucon égyptien*) on airfield Tours in June 1940 - second variant. This machine was covered on upper surface by Gris Bleu Fonce (FS 35164), green (Vert - FS 24223) and Ombre Calcienne (FS 20111). Under surfaces were painted by light greyblue colour (Gris Bleu Clair - FS 25189). The propellers were in black colour. The national insignias were on six positions on the wing and fuselage. White number „1“ was on the fast part of rudders. Stripes in national colours were on the moving part of rudder. Small black inscriptions „BRE.694-01“ was on the moving part of rudder.

C) Breguet (Sabca) Bre.694A.3 „No.3“ from unit 1/1/3 (*Dragon doré*) on airfield Evere in year 1941. This machine was covered on upper surface by Belgian khaki (Vert Kaki). Under surfaces were painted by aluminium dope. The propellers were in black colour. The national insignias were on six positions on the wing and fuselage. White number „5“ was on the fast part of rudder. Small white inscriptions „BRE.694A.3“ was on the moving part of rudder. Emblem of unit was on the fuselage.

Notice: Schemes A) and B) were only reconstructions. These schemes are not confirmed by photos. Scheme C) is "what if" only.

UPOZORNĚNÍ

Tyto obtisky nejsou vyrobeny standardní technologií. Podkladov; lak je po celé ploše papíru. Doporučujeme obfihnout jednotlivé obtisky před jejich ponořením do vody. Obtisky jsou taktéž náchylnější k mechanickému poškození (odření) : proto buďte při zacházení s nimi velmi opatrní. K přenosu na mode raději nepoužívejte ostré a tvrdé předměty. Doporučujeme použít měkkého štětce pro jejich přesunování a posunování po ploše modelu. K následnému přelakování se nehodí některé typy syntetických laků po jejich použití dojde k zvrásnění. Proto je vhodnější si nejdříve Vá připravte vyzkoušet na některé pro Vás nepotřebné část aršíku. Vhodnější než syntetické laky jsou laky na akrylátové bázi u kterých jsme dosud nenarazili na žádný, jenž by obtisky poškozoval. Stejně tak obtisky reagují standardně na přípravky typu "set" a "sol". Přesto i zde je vhodné uskutečnit nejdříve pokus na zbylé části aršíku

WARNING

The decals are produced by a non-standart technology. Lowe clear is on whole area of the decal sheet. We recommend you cut out each decal before you plenge it into water. Be more careful - don't use sharp or hard tools. We recommend you use softer brush for placement of the decal. Use acrylic clear for final coat of a complete kit rather than synthetic one. You can also use a preparation based on set and sol type. Use a part from decal sheet which you woun't need on your kit to tes decal and clear on your old spare parts.