



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 1*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

## Breguet Br.730/731



**AIC = 3.032.4851.03.74**

Die **Breguet 730** war ein französisches Flugboot der 1930er Jahre. Sie wurde gebaut, um die Anforderungen der französischen Marine zu erfüllen. Sie wurde in Produktion genommen, aber es wurden keine Flugzeuge ausgeliefert, bevor Frankreich im Juni 1940 Deutschland den Zuschlag gab. Vier weitere unvollständige Zellen wurden nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs bis 1954 bei der französischen Marine fertiggestellt .

Am 10. Mai 1935 erließ das Kommando der französischen Marine die taktische Forderung nach einem großen und unverwechselbar bewaffneten modernen Flugboot für Patrouille und Aufklärung, das die veraltete Breguet Bre-521 Bizerte ersetzen sollte. Eigenschaften des Flugzeugs sollten die moderne Anordnung, die große Dauerhaftigkeit und die Reichweite sein, um die ausgedehnten Gebiete des Atlantischen Ozeans und eine starke Verteidigungsbewaffnung zu umfassen, die hauptsächlich aus Gewehren des Kalibers 25mm besteht.

### Entwicklung

Die Nachfrage wurde von den drei Firmen Breguet, Latécoère und Potez-CAMS in Form von Projekten, die den Bedingungen des Wettbewerbs entsprechen, beantwortet. Alle sollten von vier Motoren angetrieben werden. Der erste von Breguet vorgelegte Entwurf hatte den Projektnamen Bre-710 und verwendete einen Gull Wing (frei übersetzt; Originaltext: in Form des Buchstabens "M" in Richtung Bug) und eine Startmasse von 20 Tonnen. Aufgrund der Forderungen der Marine setzten die Breguet-Projektingenieure im Dezember 1935 einen normalen geraden Flügel ein und erhöhten die Masse auf 23 Tonnen. Das modifizierte Flugzeug wurde Bre-730 genannt und wurde von der Marine akzeptiert, und so begannen im Oktober 1936 Arbeiten an der Struktur des ersten Prototyps.

### Konstruktionsmerkmale

Interessanterweise zeigte der Wettbewerb keinen Gewinner, und alle drei Projekte wurden in die Realisierung geleitet. Die anderen waren neben der Bre-730 die Latécoère Laté-611 und die Potez-CAMS 141. Die Bre-730 war eine Ganzmetall-Cantilever-Eindecker-Konstruktion. Der umfangreiche



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 2*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia

Zweiholmrumppf hatte eine Höhe von 4,7 m und eine Breite von 3,4 m. Der einfache Flügel bestand aus drei Teilen, dem rechteckigen inneren Abschnitt, dem äußeren Abschnitt in Trapezform und kleinen abgerundeten Flügelnasen. Die Treibstoffkapazität bestand aus 18.000 Litern in Tanks, die in den Flügeln integriert waren, während der Flügelbalken als tragende Struktur verwendet wurde. Es wurden doppelte vertikale Heckflossen verwendet, wobei das Höhenleitwerk auf einem hohen einzelnen Pylone über dem Rumpf ruhte. Zwei stabilisierende Schwimmer wurden unter dem Ende des Mittelflügels angeordnet und mit einem Stützprofil ausgestattet. Vier Sternmotoren vom Typ Gnome-Rhône 14N-2/3 mit einer Leistung von 742 kW (1.010 PS) wurden in Gondeln an der Vorderkante des Mittelflügels der Version N-2 rechts und N-3 auf der linken Seite platziert. Diese Installation wurde gewählt, um den Drehmomenteinfluss zu eliminieren. Ein spezieller Tunnel wurde im Flügel platziert, so dass ein Mechaniker alle vier Motoren für leichte Reparaturen und Vorschriften erreichen konnte.

Die Besatzung bestand aus 6 bis 10 Personen. Der Bugbereich des Rumpfes war wie in vielen anderen französischen Flugbooten durch eine unterteilte Glasgalerie gekennzeichnet, die die Positionen des Piloten und des Beobachters / Bombardiers verband.



Um den Anforderungen der Marine zu entsprechen, planten die Projektingenieure, einen oder zwei rotierende Geschütztürme auf der Rückseite des Rumpfes zu installieren, die eine einzige bewegliche 25-mm-Kanone trugen. Außerdem waren an jedem Teil des Rumpfes

Geschützstationen vorgesehen, die mit Maschinengewehren vom Typ Darne des Kalibers 7,5 mm ausgerüstet waren. Fünf Fässer desselben Typs wurden im hinteren Teil des Rumpfes, hinter der Kante, in einer abwärts gerichteten Schießposition installiert. Für die offensive Bewaffnung konnten vier Bomben von maximal 200 kg auf externen Gestellen unter dem Rumpf getragen werden. Keine der hergestellten Proben wurde jedoch mit Armen ausgestattet.

## **Einsatz**

Die Struktur des ersten Prototyps Bre-730-01 wurde in verschiedenen Breguet-Fabriken, Le Havre (Rumpf, Höhenleitwerk, Schwimmer) und Villacoublay (Flügel) gebaut. Der zusammengesetzte Prototyp wurde ab dem 4. Februar 1938 (andere Quelle sagt 4. April) auf der Seine getestet. Bald darauf wurde die Maschine für zusätzliche Tests im Flug nach Cherbourg überführt. Am 16. Juli 1938 wurde die Maschine bei einer Landung in seichtes Wasser zerstört. Zwei Mitglieder der Crew sind umgekommen. Die Testergebnisse waren jedoch in einer wohlhabenden Weise, dass die Marine drei serielle Kopien bestellte, die 1939 produziert wurden, und im September 1939 das Unternehmen informierte, um sich auf die Produktion einer unbegrenzten Anzahl von Proben vorzubereiten. Die schwierige Situation der französischen Luftfahrtindustrie verursachte 1940 die Beschränkung auf vier Serienflugzeuge. Die Produktion musste in die alten Werke von Latécoère in Montaudran bei Toulouse verlagert werden, die inzwischen zur Landesgesellschaft SNCAN gehörten.

Als Frankreich am 25. Juni 1940 kapitulierte, war keines der Flugzeuge fertig. Ihre Fertigstellung wurde verzögert. Es ging nur 1941 im Auftrag der Vichy-Regierung, die mit den Deutschen kollaborierte. Die erste Probe Bre-730 Nr. 1 mit zusammengesetztem Flügel und neuem Rumpf



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 3*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

wurde im Jahre 1942 beendet. Es bewarb die intelligentesten Maschinen - Gnome-Rhône 14N-44 für die rechte und N-45 für die linke Seite. Allerdings verzögerten die Insassen den Beginn der Erprobung in Berre erst nach der Beschlagnahme Südfrankreichs im November 1942. Die Produktion von elf Proben dauerte weiterhin in begrenztem Umfang, wurde jedoch unterbrochen, als die Alliierten am 6. April 1944 die Fabrik in Montaudran bombardierten drei Flugzeuge waren übrig.

Inzwischen, nach dem Abzug der Deutschen aus Südfrankreich im August 1944, wurde in Berre die Erprobung der ersten Serie Bre-730 fortgesetzt. Die Tests wurden im Dezember 1944 abgeschlossen, und im Februar 1945 wurde das Flugzeug an Escadrille 9FTr Aéronavale übertragen und auf den Namen "Vega" getauft. Die drei anderen überlebenden Flugzeuge waren auch fertig, aber in Biscarosse. Die Tests der zweiten Serienkopie nach dem Krieg namens "Sirius" begannen erst am 14. Juni 1946. Die beiden übrigen Flugzeuge erhielten einen komplett neu gestalteten Bug und weitere modifizierte Schwimmer. Die Flugzeuge waren mit Triebwerken des Typs Gnome-Rhône 14R-24 (rechte Seite) und R-25 (linke Seite) ausgerüstet und die Bezeichnung wurde zu Bre-731 geändert. Der erste Bre-731 wurde ab dem 2. September 1947 getestet. Er hieß Bre-731 No.1 "Altair", der andere Bre-731 No.2 - "Bellatrix". Die Flugboote Bre-730/731 wurden innerhalb der Staffel 33S für Transportaufgaben zwischen Frankreich und ihren afrikanischen Kolonien eingesetzt. Im Dezember 1948 stürzte "Vega" in Nordafrika und "Sirius" im Juni 1951 in Marokko. Im Jahr 1950 wurde "Altair" von der Strecke zwischen Toulon und Dakar zurückgezogen, im Jahr 1954 auch "Bellatrix". Im Sommer dieses Jahres endete für diese beiden Maschinen die Dienstzeit.

## Varianten

Br.730-01

Prototyp. Angetrieben von vier 753 kW (1.010 PS) Gnome-Rhône 14N 2/3 Motoren.

Br.730

Produktionsversion. Angetrieben von vier 835 kW (1.120 PS) Gnome-Rhône 14N 44/45 Motoren. Zwei gebaut.

Br.731

Modifizierte Nase und Schwimmer. Angetrieben von 1.010 kW (1.350 PS) Gnome-Rhône 14R 200/201 Motoren. Zwei gebaut.





*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

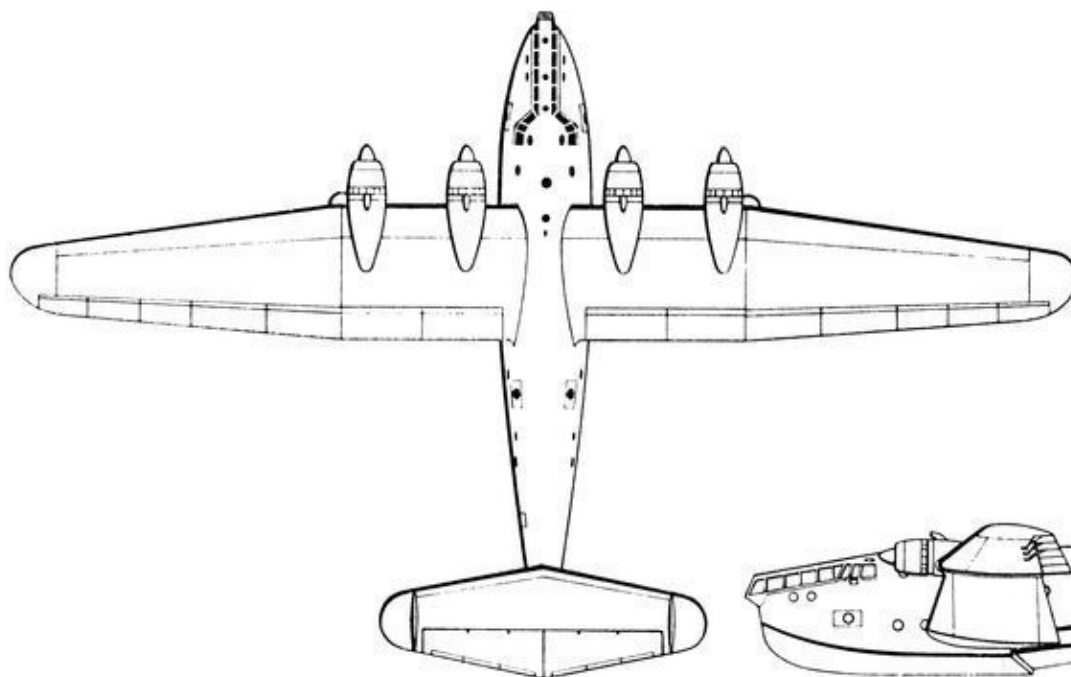
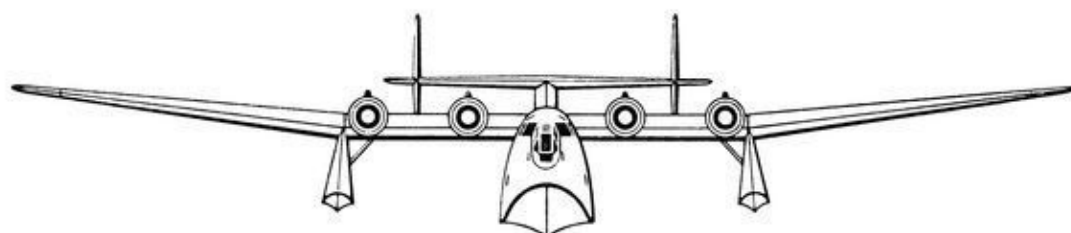
*Stand Frühjahr 2018 - Seite 4*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

## Technische Daten

Besatzung:	10
Erstflug:	4.4.1938
Länge:	24,38 m
Spannweite:	40,37 m
Höhe:	8,6 m
Flügelfläche:	173,1 m <sup>2</sup>
Leergewicht:	16.134 kg
Bruttogewicht:	28.660 kg
Triebwerk:	4 x Gnome-Rhône 14N-44 14-Zyl. luftgekühlte Doppelsternmotoren,
Leistung:	jeweils 1.121 PS
Höchstgeschwindigkeit:	330 km/h
Reisegeschwindigkeit:	230 km/h
Reichweite:	6.923 km
Flugdauer:	30 Stunden
Gipfelhöhe:	6.000 m
Steigzeit:	9 Min auf 3000 m
Flächenbelastung:	165 kg/m <sup>2</sup>
Leistungsbelastung :	0,117 kW/kg



Breguet Br 730