

**Nom de l'avion : Dornier Do 17 F-1**

Type d'avion : Appareil de reconnaissance lointaine bimoteur quadriplace

## **MOTORISATION**

**BMW VI 7,3**

**Moteur de 12 cylindres en V refroidi par liquide**

**Puissance développée: 750 ch au décollage pendant 1', 500 ch continu maximum, 550 ch à 1000 m**

## **ARMEMENT**

[3 mitrailleuses MG15 de 7,92 mm](#)

## **PERFORMANCES**

Vitesse maximale= 380 km/h

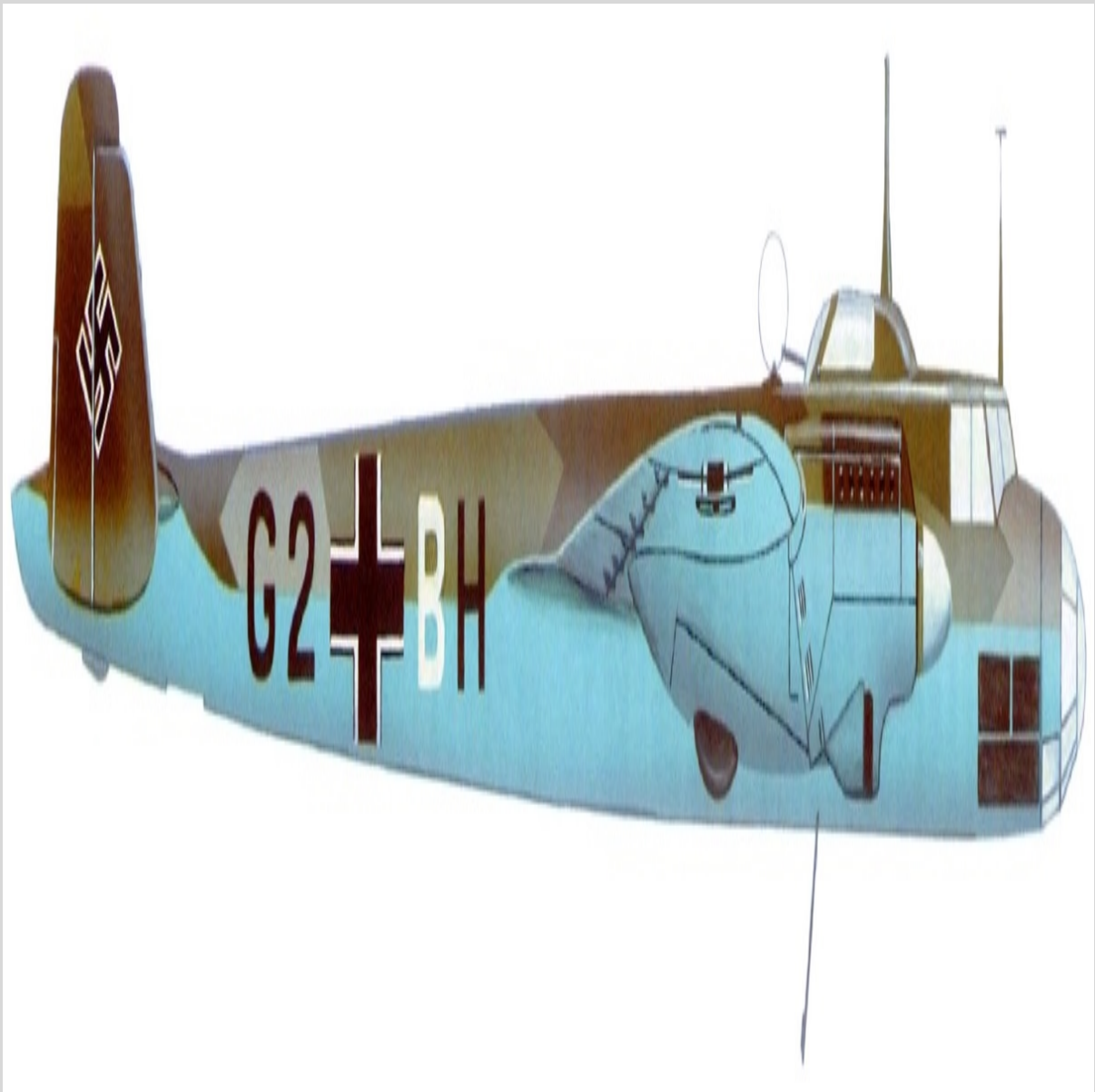
Plafond pratique= 5500 m

Rayon action= autonomie: 1350 km



## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
18 m	16,25 m	4,55 m	0 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
4500 kg	0 kg	7040 kg

## HISTOIRE

Le Dornier Do 17 était un bombardier rapide et léger. Equipé de deux moteurs radiaux et d'une queue double, il fut l'un des trois principaux types de bombardiers de la Luftwaffe utilisés pendant les trois premières années de guerre mais également pendant la guerre civile d'Espagne en 1937. Il était populaire parmi les équipages pour sa manoeuvrabilité à basse altitude qui rendait le Dornier Do 17 capable de bombardements surprises. Son fuselage lisse et mince le rendait plus difficile à atteindre que les autres bombardiers allemands. Le Do 17 fut

utilisé jusqu'à la fin de 1941, quand sa charge de bombe et son rayon d'action devinrent trop limités ; la production s'arrêta fin 1941, au profit du nouveau et plus puissant Junkers Ju 88. Son successeur fut le Do 217, qui apparut en force en 1942. Cependant, le Do 17 fut utilisé jusqu'à la fin de la guerre dans des rôles de transport, test et entraînement. Un petit nombre d'une version améliorée, le Do 215, fut produit pour l'export mais servi finalement dans la Luftwaffe ; cette production cessa en janvier 1941. En 1932, le 'Heerswaffenamt' lança un cahier des charges pour un avion de transport pour les Chemins de Fer de l'Etat Allemand et pour un avion rapide pour le courrier pour la Lufthansa. L'usine Dornier de Friedrichshafen commença la conception le 1er Août 1932. Quand les Nazis prirent le pouvoir en 1933, le RLM appela le nouvel avion Do 17. Fin 1933, le RLM passa une commande pour un "avion rapide à queue double" et pour un "avion de transport avec équipement spécial", en d'autres mots un bombardier. Le modèle original (le Do 17 V1) avait un stabilisateur vertical simple mais Dornier continua le développement du modèle. La production de prototypes débuta le 20 mai 1934 et, le 23 novembre 1934, le Do 17 V1 à queue simple, motorisé par deux moteurs BMW VI 7.3, effectua son premier vol. Les tests furent retardés par une série d'accidents à l'atterrissage en février et avril 1935. Le V2 à queue double (motorisé par des moteurs BMW VI 6.3 à basse compression) vola pour la première fois le 18 mai 1935 et fut évalué en même temps que le V1 par le RLM en juin. Pendant les tests, le stabilisateur vertical simple se révéla moyennement stable, et le V1 fut modifié pour recevoir une queue double mais fut détruit par crash suite à un défaut moteur le 21 décembre 1935. Le V3, également à queue double, fut d'abord prévu avec des moteurs Hispano-Suiza 12Ybrs, mais ceux-ci étant indisponibles, fut équipé de BMW VI 7.3 comme le V1. Il vola le 19 septembre 1935. Il est dit que le Do 17 V1 fut conçu comme un avion courrier avec six passagers pour concurrencer le Heinkel He 70 monomoteur. Selon cette version de l'histoire, il fut rejeté par la Lufthansa dans la mesure où la petite cabine était trop inconfortable pour les passagers et les coûts de fonctionnement pour du courrier étaient trop élevés. Les trois prototypes restèrent inutilisés à l'usine Dornier de Lowental pendant six mois, jusqu'à ce que le Capitaine Untucht pilota l'une des machines. Après l'atterrissage, il dit : "donnez lui un peu plus de stabilité latérale et nous aurons un bombardier à grande vitesse !". Dornier reçut l'ordre de fabriquer le V4. Il différait du V3 par le stabilisateur vertical simple qui fut remplacé par deux plus petits. Les tests des prototypes "double-queue" Do 17 V4, V6 et V7 furent positifs et plus de prototypes apparurent comme le V8, précurseur d'une version de reconnaissance longue-distance, et le V9 testé comme un avion de ligne rapide.

## Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/allemaign/allemaign.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = [https://cyberaerobreton.fr/allemaign/do17f\\_1.htm](https://cyberaerobreton.fr/allemaign/do17f_1.htm)

