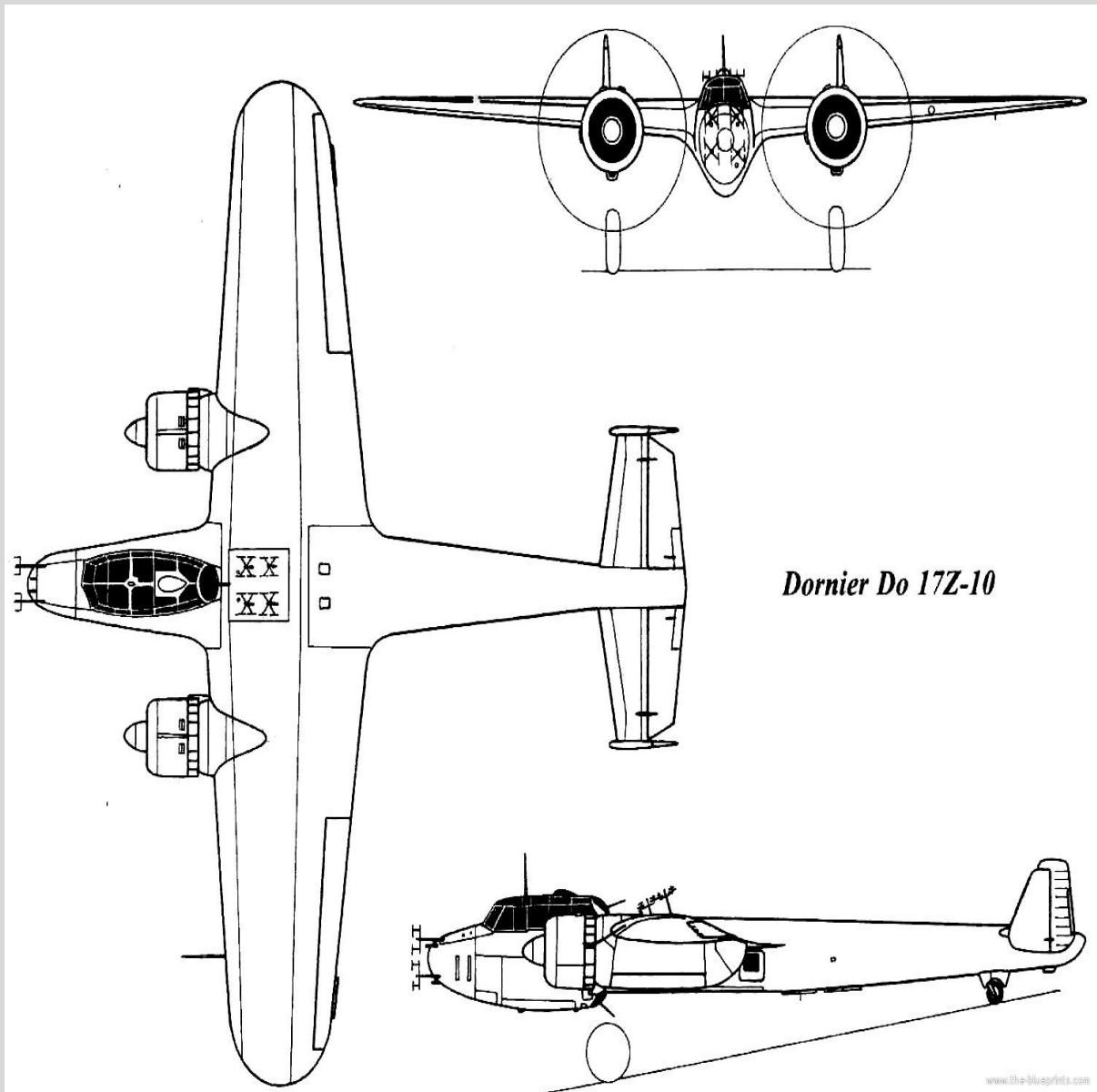


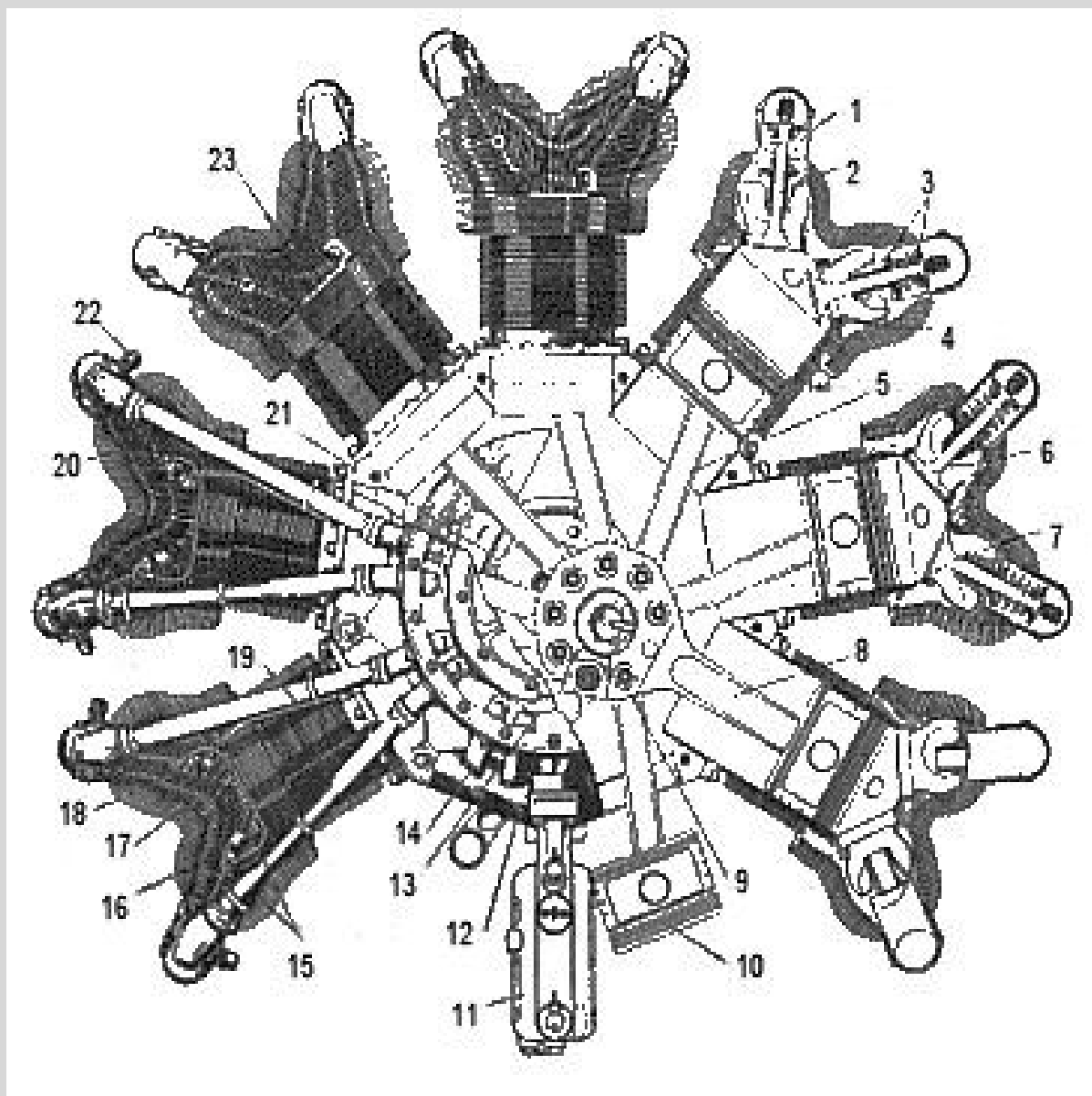
Nom de l'avion : Dornier Do 17 Z-10 Klaus-II

Type d'avion : Chasseur nocturne et d'attaque bimoteur quadriplace

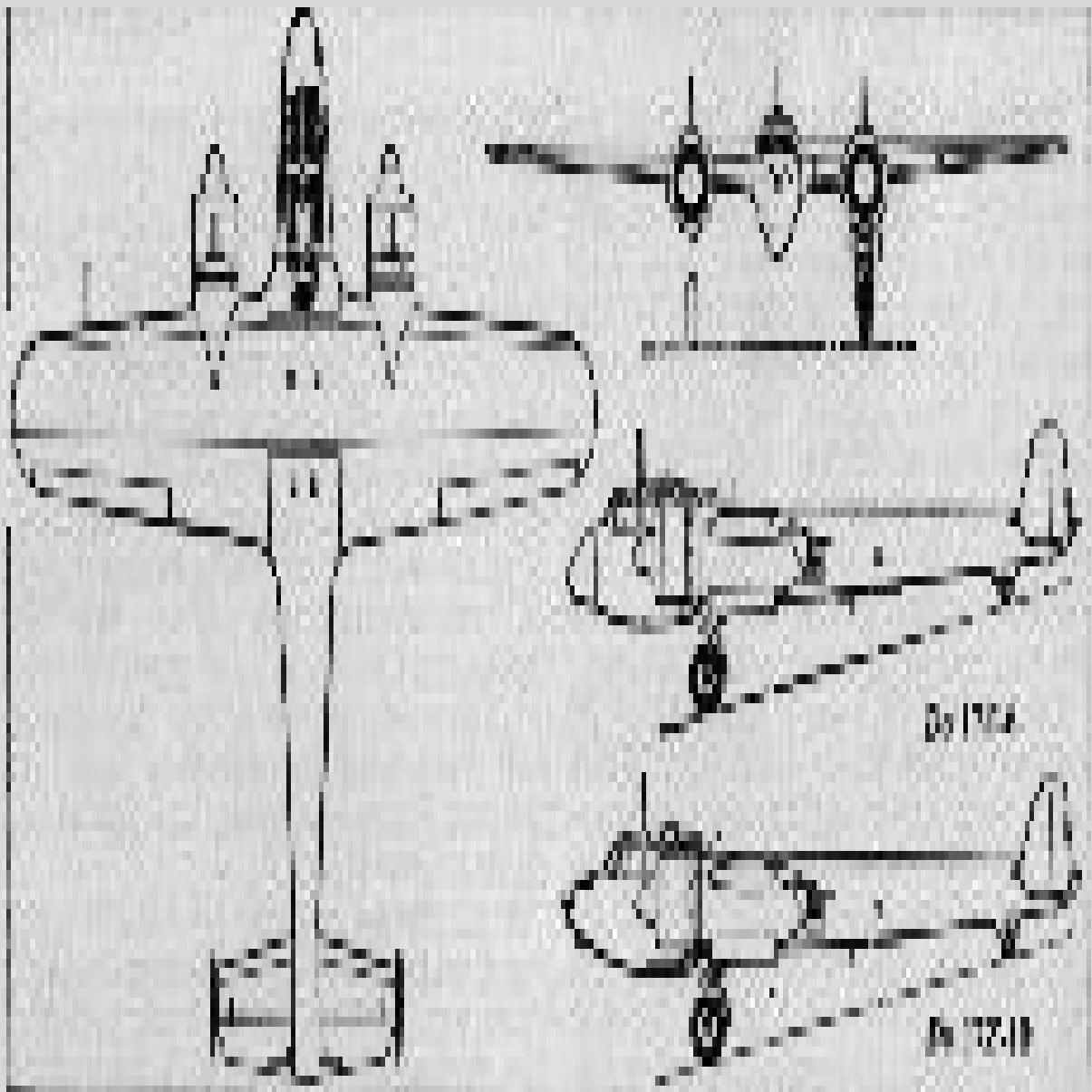


MOTORISATION

BMW-Bramo 323P Fafnir



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

[2 canons MGFF de 20 mm](#)

[4 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm fixes](#)

1 mitrailleuse MG17 de 7,9 mm mobile



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 415 km/h à 4000 m - 430 km/h à 5000 m

Vitesse croisière= 385 km/h à 4330 m

Vitesse ascension= 290 m/mn

Plafond pratique= 6650 - 8050 m

Rayon action= 1200 km - maxi avec res. sup = 3000 km



Bill Pippin Collection

1000aircraftphotos.com

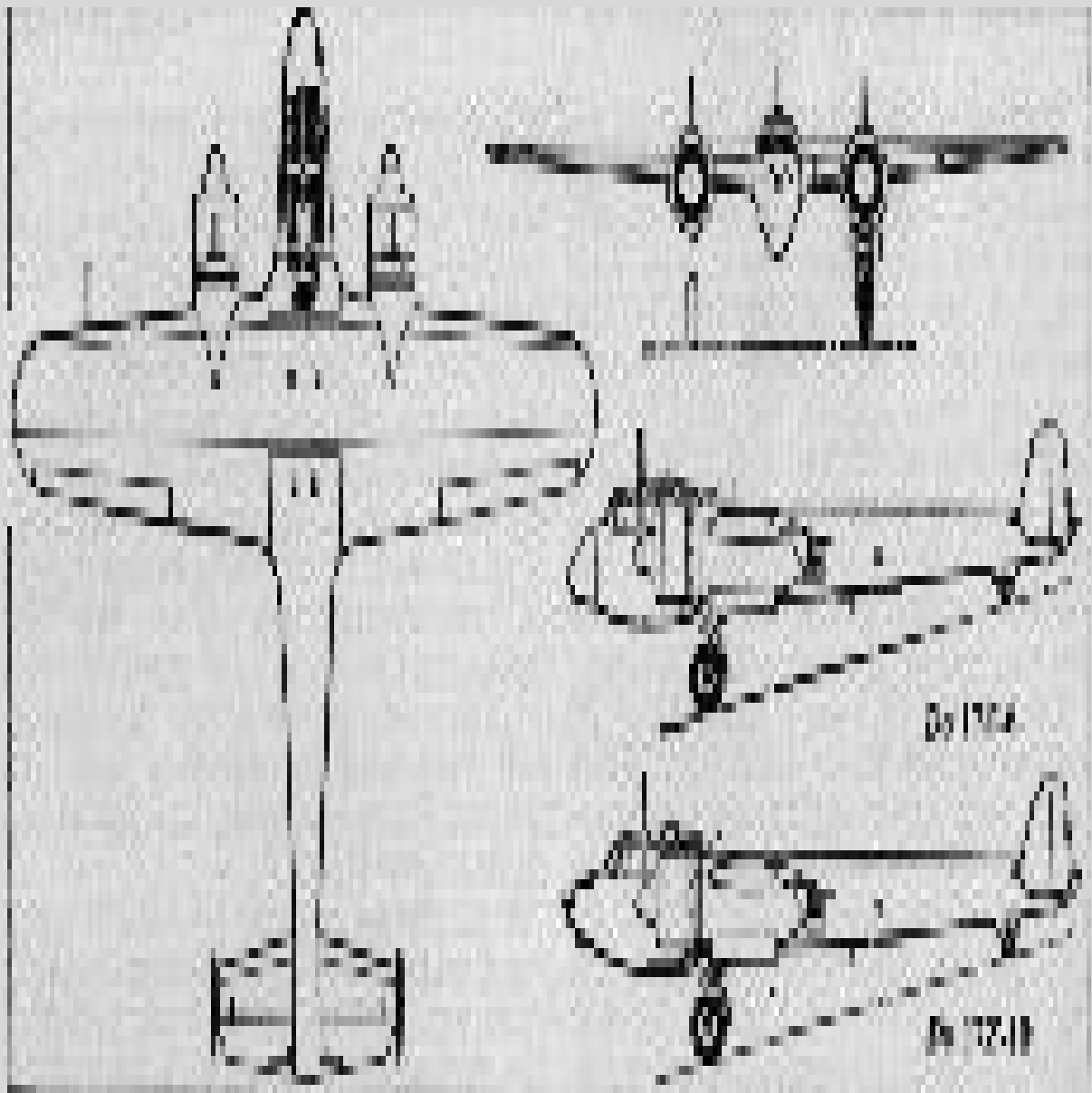
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
18,0 m	16,20 m	4,55 m	55,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
5150 kg	6080 kg	8445 kg



HISTOIRE

Le Dornier Do 17 Klaus, surnommé par les Anglais (le crayon volant), fut l'un des trois appareils qui constituèrent l'épine dorsale de la force de bombardement tactique de la Luftwaffe tout au long de la guerre. Curieusement, le Dornier Do 17 Klaus est issu d'un projet d'avion commercial, réponse de Dornier à la demande de la Deutsche Lufthansa d'un avion mixte rapide pour la poste et des passagers, destiné aux lignes européennes en 1934. Vers la fin de cette année, les Dornier Do 17 V-1 Klaus, Dornier Do 17 V-2 Klaus et Dornier Do 17 V-3 Klaus furent tous essayés en vol. Il s'agissait de monoplans étroits et allongés équipés de deux moteurs en ligne BMW V-1 avec un long nez conique et un empennage monodérive. Malgré ses performances intéressantes, la Lufthansa considéra que sa capacité (six passagers) était insuffisante et abandonna le projet. Le RML, très impressionné par les performances du prototype, en demanda une version de bombardement. Cette existence se traduit par le Dornier Do 17 V-4 Klaus, pourvu en cette occasion d'un compartiment radio à la place de la cabine passagers, d'une soute à bombes et d'une queue à deux dérives à la place du gouvernail unique du prototype. Il fut suivi par d'autres séries V, diversement motorisées, munies d'un nez vitré et d'emplacement d'armes défensives. Le Dornier Do 17 V-9 Klaus reçut un avant généreusement vitré : Ce fut en fait le prototype des avions de série, le type Dornier Do 17 E-1 Klaus. Ces appareils commencèrent à quitter les chaînes de montage vers la fin de 1936 pour entrer en service l'année suivante. une variante destinée à la reconnaissance lointaine fut produite parallèlement, le type Dornier Do 17 F-1 Klaus, démunie de toute possibilité d'emport de la charge de bombes du Dornier Do 17 E-1 Klaus (500 kg). Ces deux types furent testés en opérations pendant la guerre d'Espagne où ils se révélèrent plus rapides en 1937 que les chasseurs républicains. Le Polikarpov I-16 qui apparut dans le ciel espagnol en 1938 signifia pour les Dornier la fin de l'impunité, mais quelques Dornier Do 17 Klaus furent néanmoins laissés aux nationalistes. Par la suite, en raison de l'affectation en priorité des moteurs en ligne Daimler-Benz DB 600 aux avions de chasse, Dornier rééquipa ses avions avec le Bramo Fafnir 323 (Dornier Do 17 M-1 Klaus) et le BMW 132 (Dornier Do 17 P-1 Klaus) qui étaient des moteurs en étoile. Le moteur BMW moins puissant fut choisi pour le Dornier Do 17 P Klaus, en raison de son poids inférieur et de sa consommation modérée qui accroissait son rayon d'action. Le moteur Bramo permit l'emport de 1000 kg de bombes par le Dornier Do 17 M Klaus; ces deux modèles rejoignirent les types Dornier Do 17 E Klaus et Dornier Do 17 F Klaus en service en 1938. Des gouvernements étrangers furent intéressés par le Dornier Do 17 Klaus: le Dornier Do 17 K Klaus fut une variante du Dornier Do 17 M Klaus exportée en Yougoslavie avec des moteurs en étoile Gnome et Rhône. L'avion et le moteur furent d'ailleurs construits sous licence dans ce pays. Le Dornier Do 17 L Klaus était semblable au Dornier Do 17 M Klaus, mais, avec un équipage de quatre hommes au lieu de trois, il était destiné au rôle d'éclaireur. Il ne fut pas commandé, comme le type Dornier Do 17 R Klaus qui était un banc d'essai volant des moteurs et des équipements. Le type suivant fut le Dornier Do 17 Z Klaus, qui devait apporter une amélioration définitive par rapport à ses prédécesseurs sur le plan des performances. Ce nouveau modèle eut à son origine pendant la guerre d'Espagne au cours de laquelle, en 1938, on découvrit que le Dornier Do 17 Klaus était trop vulnérable aux attaques menées par en dessous, la seule mitrailleuse ventrale ayant un champ de tir trop restreint. Pour y remédier, toute la partie avant du fuselage fut redessinée, des panneaux plats remplacèrent les courbures de l'extrémité du nez vitré, le poste de pilotage fut surélevé et entièrement vitré et le nez lui-même fut approfondi vers le bas et étendu vers l'arrière jusqu'à l'aplomb du bord d'attaque, on y installa une mitrailleuse balayant un champ plus important que sur le modèle précédent . Cette nouvelle configuration apparut sur trois Dornier Do 17 S-0 Klaus de reconnaissance rapide et quinze Dornier Do 17 U-0 Klaus et Dornier Do 17 U-1 Klaus éclaireurs de route en 1938 . La

série Dornier Do 17 Z Klaus entra en production à l'automne de cette même année . Semblables aux Dornier Do 17 S Klaus et Dornier Do 17 U Klaus, ils en différaient par les moteurs Bramo Fafnir remplaçant les Daimler-Benz DB 600 en ligne . Il fut également fabriqué un certain nombre de dérives du Dornier Do 17 Z Klaus destiné au bombardement, à la reconnaissance et à l'entraînement . Il apparut toute suite que le modèle d'origine du Dornier Do 17 Klaus était au maximum de ses possibilités comme bombardier, et la production fut interrompue au milieu de l'année 1940, mais il fut noter que la Yougoslavie avait été intéressée par une version exportation du Dornier Do 17 Klaus, dénommée Dornier Do 215, dont quelques exemplaires furent livrés à la Luftwaffe avant même que l'appareil de base ne devint l'excellent Dornier Do 17 Z Klaus . Les dernières versions du Dornier Do 17 Klaus furent le Dornier Do 17 Z-6 Klaus et Dornier Do 17 Z-10 Klaus chasseurs de nuit, pour lesquels le nez vitré fut remplacé par un avant tôle porteur d'un canon et d'une mitrailleuse . A cette période de la guerre, aucun radar ne fut monté et le Dornier Do 17 Z Klaus (chat-huant), en version chasse de nuit, fut déclassé au printemps 1942 . Le Dornier Do 17 Klaus fut intensivement utilisé par la Luftwaffe, puis peu à peu retiré des premières lignes vers la fin de 1942 pour être affecté aux taches d'entraînement ou de remorquage. Cet appareil servit aussi en Yougoslavie et en Finlande. Dans ses diverses formes, il se révéla très manoeuvrable et très maniable pour sa taille et, surtout dans ses dernières versions, très fiable et d'entretien aisé. Ses performances étaient aux premier temps de la guerre très suffisantes, mais sa capacité en bombes fut toujours inférieure à celle du Heinkel He 111 tandis que sa vitesse était plus basse que celle de son compagnon de première ligne, le Junkers Ju 88 .

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/allemagn/allemagn.htm



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

orange.fr/allemagn/do17z_10.htm

