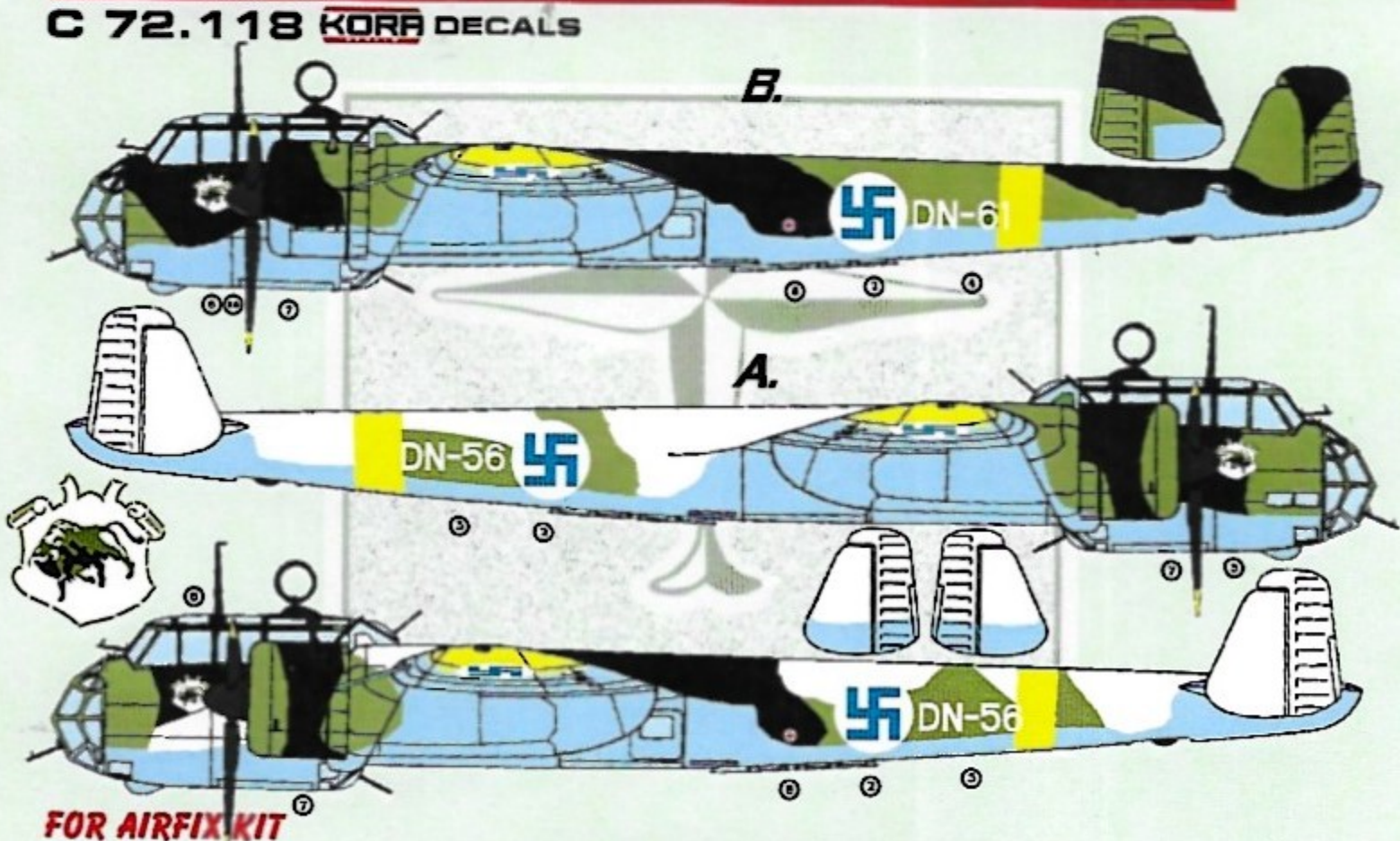


Kora models - J. Wolkera 874 Rožnov p.R. 756 61  
 e-mail: kora-models@post.cz www.lfmodels.cz

## DORNIER Do-17Z-2 FINNISH SERVICE

C 72.118 **KORA** DECALS



## Dornier Do-17Z-2 - Finsko

Dornier Do-17 vznikl na základě objednávky *Deutsche Luft Hansa* ze začátku roku 1933. Mělo jít o rychlý dopravní letoun, ale nakonec se z letounu stal objekt zájmu vojenského letectva tehdy tajně budovaného a krytého pestrými způsoby. Prototyp „létající úžky“ Do-17c vzletěl 23.11.1934. Později byl přeznačen na Do-17V-1 a byl plně vyzbrojen. Vzorem pro první sériovou bombardovací verzi E-1 byl Do-17V-2 zalétaný 7.5.1936. Sériová výroba verzí E a průzkumné F se rozeběhla počátkem roku 1936 ve třech továrnách. Letouny byly od počátku roku 1937 zařazovány k bombardovacím a průzkumným útvarům *Luftwaffe* a rovněž byly posílány na vyzkoušení do občanské války ve Španělsku. U bojových jednotek dosloužily na počátku 2. světové války, kdy byly nahrazeny modernějšími verzemi Do-17. Následné verze bombardovací M a průzkumná P byly poháněny hvězdicovými motory. U M to bylo Bramo 323A, Fafnir a u P BMW 132. Bojové zkušenosti ze Španělska ukázaly na nedostatečnou obrannou výzbroj všech výše zmíněných verzí. Toto zjištění vedlo počátkem roku 1938 ke konstrukci nové bohatě prosklené kabiny pro čtyři členy osádky. Nová kabina se nejprve objevila na verzích Do-17S a U.

Během podzimu 1938 vznikl prototyp čtyřmístného bombardéru s hvězdicovými motory Bramo 323A-1. Přes zvýšený odpor, rozšířenou posádku, výzbroj i vybavení se výkon oproti Do 17M-1 prakticky nezměnily. Stejná zůstala i obratnost a dobrá ovladatelnost, ale letoun byl podmotorován při plném nákladu pum (1 000 kg), který musel být při operačních letech snížen na polovinu. U sériových Do 17Z-1, vyráběných od konce roku 1938, byly do kabiny instalovány čtyři kulometry MG 15 ráže 7,92mm. Ačkoliv jejich počet nakonec u dalších verzí narostl až na osm a kabina se doslova ježila hlavěmi, nebyla obranná výzbroj až do konce operační kariéry Dornierů vyhovující. Záhy se začaly stavět zlepšené Do 17Z-2 s motory Bramo 323P s dvoustupňovými kompresory. Ty dostávaly zpětně i postavené Z-1. Nové stroje sice unesly 1000 kg pum, případně pětičlennou posádku, ale zase měly menší nádrže, a proto operační dolet klesl na pouhých 330 km. Další verzi byl průzkumný bombardér Do-17Z-3. Verze se vizuálně odlišovala novým výfukovým potrubím, které ale bylo instalováno už i u pozdních Z-2. K průzkumu sloužily kamery Rb50/30 a Rb20/30. Pumový náklad poklesl na 500 kg pum. V dílnách *Luftwaffe* vznikla přestavbami bojových strojů cvičná Do-17Z-4 s dvojnásobným řízením. Do-17Z-5 byly upraveny pro dálkové průzkumné lety nad mořem. Stroje měly nafukovací plováky v přední a v motorových gondolách, které měly usnadnit přežití posádky v případě nouzového přistání na moři. V roce 1940 výroba Do-17Z skončila. Celkem bylo vyrobeno 113 kusů Z-1, 382 kusů Z-2 a 368 kusů Z-3.

Dornieri Do-17Z se v barvách *Luftwaffe* zúčastnily bojů v Polsku a západního tažení. Na skutečný odpor narazily poprvé u Dunkerque a hlavně v bitvě o Británii. Labutí písní pak bylo nasazení Dornierů nad Balkánem a v úvodu napadení SSSR (používaly je již jen III./KG 3 a KG 2). Jako poslední je bojově v barvách *Luftwaffe* používala chorvatská „dobrovolnická“ jednotka označená jako 10.(Kroat.)/KG 3 a později v roce 1942 jako 15.(Kroat.)/KG 53. S Dornieri létali Chorvaté i nad domácím bojištěm až do roku 1945.

Druhým spojencem Německa, které obdrželo Do-17Z bylo Finsko. 11.11.1941 daroval Finsku 15 kusů Dornierů Do-17Z vrchní velitel *Luftwaffe* Reichsmarschall Hermann Göring. Součástí daru byl i výcvik posádek na tento typ v Německu, náhradní díly včetně celých motorů, stříelivo do kulometů a 300 000 kg pum. Z 15 Dornierů byly čtyři ve verzi Z-1 (finské kódy „DN-51, -57, -59, -65“), dva ve verzi Z-2 („DN-56, -61“) a devět ve verzi Z-3 („DN-52, -53, -54, -55, -58, -60, -62, -63, -64“). Stroje byly staženy od bojových útvarů a patrně prošly i repasí. V některých případech neodpovídá vzhled letounu verzi dle německého WNr. Nejmarkantnější je to u výfukového potrubí. Charakteristické dvojité výfuky na horní straně motorového krytu typické pro verzi Z-1 a rané Z-2 se vyskytují i na některých finských Z-3. Naopak individuální výfuky ústící šterbinou mezi krytem motoru a gondolou charakteristické pro verzi Z-3 a pozdní Z-2 se vyskytují na některých finských Z-1. Jsou známy i snímky letounů, které v průběhu služby ve Finsku měly postupně oba typy výfuků. Nově získané bombardéry byly zařazeny do stavu *LeLv 46*, která byla v té době bez letounů. Její členové byli posláni na výcvik na nový typ do okupované Varšavy. První tři Dornieri dorazily do Finska 5.1.1942 a do konce ledna bylo ve Finsku 14 strojů. Poslední, který byl na přání Finů dodatečně vybaven fotoprůzkumným vybavením („DN-64“), dorazil 12.2.1942. Letouny postupně prošly továrnou VL v Tampere, kde byly opatřeny finským nátěrem. Dornieri měly vliv i na další letouny *Ilmavoimatun*. Německá světle modrá (RLM 65) na spodních plochách se Finům natolik zalíbila, že bylo nařizováno používat tento odstín na všech bojových letadlech.

Jednotka *LeLv 46* (později přejmenovaná na *PLeLv 46*) používala Dornieri až do konce války. Od 5.2.1942 do 20.8.1944 provedla jednotka 415 misí. Tři Do-17Z byly sestřeleny protiletadlovými dělostřelci, dva sestřelili nepřátelští stíhači a jeden vlastní palba. Čtyři stroje byly zničeny při haváriích. Dvacet členů posádek bylo zajato nebo padli. Dornieri se zúčastnily i Laponské války proti Němcům, v níž provedly 47 misí beze ztrát. Poslední bojovou akcí provedl „DN-55“ 4.4.1945. Po válce zbylých pět Do-17Z provádělo mapovací služby. Po přijetí Pařížské mírové dohody byly Dornieri uskladněny a později sešrotovány.

### Kamufláž:

A) Dornier Do-17Z-2 „DN-56“ ze stavu 3/LLv 46 na letišti Solomanni 7.6.1942. Zespoda byl letoun pokryt světle modrou (Vaalean sininen - FS 35414). Shora byl přestříkán finskou olivovou (Oliivin vihrea - FS 34096) a černou (Musta - FS 37038). Letoun měl zimní kamufláž tvořenou bílými poli. Letoun měl žluté konce křidel zespoda a pruh na trupu. Vrtulové kužely byly černé. Vrtulové listy se žlutými konci byly černé. Výsostné znaky byly na šesti pozicích. Na trupu byly bílé kódy „DN-56“. Pod kabinou byl emblém jednotky. Letoun měl osm kulometů MG 15. Oba motory měly pozdější individuální výfuky.

B) Dornier Do-17Z-2 „DN-61“ ze stavu 1/LeLv 46 na letišti Mensuvaara 8.1.1944. Zespoda byl letoun pokryt světle modrou (Vaalean sininen - FS 35414). Shora byl přestříkán finskou olivovou (Oliivin vihrea - FS 34096) a černou (Musta - FS 37038). Na trupu byly bílé kódy „DN-61“. Pod kabinou byl emblém jednotky. Letoun měl šest kulometů MG 15. Oba motory měly pozdější individuální výfuky.

Poznámka: Schémata jsou jen rekonstrukcí a mohou se od skutečné podoby letounu odlišovat.

### Doporučená literatura:

J.K.Keskinen,K.Stenman:SIH 2 Dornier Do 17 Z and Junkers Ju 88 A-4,Loviisa 1999  
K.Keskinen,K.Stenman:SIH 19 LeR 4,Loviisa,2003  
K.Keskinen,K.Stenman:SIH 23 Sotamaalaus (Warpaint),Loviisa,2003  
M.J.Murawski: Letadla Luftwaffe 1.část, Intermodel,1997  
K.-H.Regnat: Vom Original zum Modell: Dornier Do-17/215, Bernard&Graefo Verlag,Bonn 2005

Flugzeug Classic 2007/11,12  
Aiv 2012/2  
L+K 1969/22  
<http://www.luftarchiv.de/>  
Archiv KORA Models  
Internet

A) Dornier Do-17Z-2 „DN-56“ from 3/LLv 46 on airfield Solomanni 7.6.1942. Under surfaces were painted in light blue (Vaalean sininen - FS 35414). The upper surfaces were painted in olive green (Oliivin vihrea - FS 34096) and black (Musta - FS 37038). This aircraft had winter camouflage with white fields. Fuselage band and undersides of wing tips were in yellow colour. Propeller spinners were in black colour. Propeller blades were in black colour with yellow tips. Finnish swastikas (hakaristi) were on six positions. White codes „DN-56“ were on the fuselage. Emblem of unit was under cockpit. This aircraft had eight machineguns MG 15. Engines had late individual exhaust around engine cover.

B) Dornier Do-17Z-2 „DN-61“ from 1/LLv 46 on airfield Mensuvaara 8.1.1944. Under surfaces were painted in light blue (Vaalean sininen - FS 35414). The upper surfaces were painted in olive green (Oliivin vihrea - FS 34096) and black (Musta - FS 37038). White code „DN-61“ was on the fuselage. Emblem of unit was under cockpit. This aircraft had eight machineguns MG 15. Engines had late individual exhaust around engine cover.

Notice: The schemes are only reconstruction and it could be different from the real view of these airplanes.