

DORNIER DO 217 K1

GERMAN BOMBER



DORNIER DO 217 K-1

A causa del fallimento dei bombardamenti diurni sulla Gran Bretagna, la Dornier ricevette istruzioni per sviluppare una versione da bombardamento notturno del DO 217, che fosse sufficientemente veloce ed armata, in modo da poter affrontare, anche senza scorta, le sempre più efficaci difese antiaeree alleate.

Nacque così il modello K-1, che fu una delle ultime e più perfezionate versioni operative di quell'aereo tedesco conosciuto fin da prima della guerra col soprannome di "matita volante" per la sua elegante linea affusolata e che tanta sensazione aveva destato al suo apparire per le doti di velocità.

Gli aggiornamenti nella versione K riguardarono soprattutto la fusoliera e i motori. La parte anteriore della fusoliera fu completamente ridisegnata con un muso interamente vetrato, tale da permettere una visibilità panoramica sia al pilota che al navigatore-mitragliere, i quali avevano a disposizione quanto di meglio c'era in fatto di strumentazione per il volo notturno. Vennero installati nuovi motori radiali BMW 801-d, ciascuno sviluppante 1700 HP al decollo, i quali consentivano la notevole velocità di oltre 500 Km./h.

Abbondante e ben distribuito rimase l'armamento difensivo, comprendente una mitragliatrice doppia da 7,9 mm. sul muso ed altre 4 mitragliatrici singole, di cui 2 da 13 mm. in postazione dorsale e ventrale e 2 da 7,9 mm. laterali.

Il DO 217 K-1 compì i voli di prova nella Primavera del '42 e già alla fine dell'Estate poté essere fornito, in sostituzione della precedente versione E-2, al Gruppo da Bombardamento KG 2, che lo impiegò in missioni sulle Isole Britanniche. Nato come bombardiere notturno, il DO 217 K-1 fu adoperato anche in funzione antinave nel Mar del Nord e nel Mediterraneo. A tal fine poté essere dotato di missili teleguidati "Fritz X" installati sotto le ali.

Alcuni esemplari avevano anche un freno aerodinamico sperimentale installato nell'estremità posteriore della fusoliera, ma il dispositivo non riscosse molto successo.

CARATTERISTICHE TECNICHE: Lunghezza m. 17,10. Apertura alare m. 19,00. Peso a vuoto Kg. 8900. Peso a pieno carico Kg. 16600. Velocità massima Km./h 515 a 4000 m. Quota di tangenza m. 8200. Autonomia Km. 2300. Motori 2 BMW 801-D radiali da 1700 HP al decollo. Armamento difensivo 2mg. da 13 mm. + 4 mg. da 7,9 mm. Carico offensivo Kg. 3000 Equipaggio 4 uomini

DORNIER 217 K-1

After the day bombings of Britain had failed, Dornier received instructions to develop a new version of the DO 217 a night bomber. This aircraft had to be sufficiently armed and fast enough to face the ever increasing effectiveness of the Allied defence forces, without needing fighter escort.

Thus, the K-1 was born, which was one of the most perfect versions of this aircraft, due to its slender fuselage known as the "Flying Pencil".

Its speed was also phenomenal, which had attracted much attention even before the war.

The improvements of the K-version were mainly the fuselage and the new engines. The front part of the fuselage was completely redesigned. The cockpit was entirely covered with glass and permitted an almost perfect visibility for the pilot as well as the navigator-gunner. It was also equipped with excellent night-vision instruments.

Two new BMW 801-D engines were installed which developed 1700 HP each at the take-off, and a speed of more than 500 kmh. The defensive armament was sufficient and well distributed: one group of twin-machine guns in the front section (7.9 mm), as well as 2 13 mm rear-MGs, and 2 7.9mm lateral-MGs.

The first test flights of the Do 217 K-1 were made in the spring of 1942. At the end of the summer 1942 already substituted the E-2 version with the KG2 squadron, which used the bombers against the British Isles.

Originally created as a night bomber, the DO 217 K-1 was also used to sink enemy ships in the North Sea and in the Mediterranean. For that purpose missiles of the "Fritz X" type were installed underneath the wings.

Some units were equipped with experimental aerodynamic brakes, which were mounted at the rear of the fuselage but did not prove very successful.

TECHNICAL DATA: Length 17.1 m. Wing span 19 m. Empty weight 8900 Kg. Loaded weight 16500 Kg. Max. speed 515 Km/h at 4000 m. Ceiling 8200 m. Range 2300 Km. Engines 2 BMW 801-D of 1700 HP each at take-off Defensive armament 2 MG 13 mm. + 4 MG 7.9 mm. Bomb load 3000 Kg. Crew 4.

ATTENZIONE - Consigli utili!

Prima di iniziare il montaggio, studiare attentamente il disegno. Staccare con molta cura i pezzi dalle stampate, usando un taglia-balsa oppure un paio di forbici e togliere con una piccola lima o con carta vetrata le eventuali sbavature. Mai staccare i pezzi con le mani. Montarli seguendo l'ordine della numerazione delle tavole. Eliminare dalla stampata il numero del pezzo appena montato, facendogli sopra una croce. Le frecce nere indicano i pezzi da incollare, le frecce bianche indicano i pezzi da montare senza colla. Usare solo colla per polistirolo. **▲●●** I contrassegni ai lati dei numeri indicano la stampata ove si trova il pezzo da montare. I pezzi sbarrati da una croce non sono da utilizzare.

ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

Vor der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageeile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Eventuelle Grate werden mit einer Klinge oder einem Schmirgelpapier beseitigt. Keinesfalls die Montageeile mit den Händen entfernen. Bei der Montage der Teilenummerierung folgen. Die Nummer der schon montierten Teile auf dem Spritzling ankreuzen. Die schwarzen Pfeile zeigen die zu klebenden Teile während die weißen Pfeile die ohne Leim zu montierenden Teile anzeigen. Bitte nur Plastikklebstoff verwenden. **▲●●** Die Markierung neben den Nummern zeigt, auf welchem Spritzling der zu montierende Teil zu finden ist. Die mit einem Kreuz markierten Teile sind nicht zu verwenden.

read carefully and fully understand the manufacturer's instruction book applied with this kit.

are should be taken when using tools and modelling knives, as these can cause personal injury.

lastic parts broken from sprues can have sharp, pointed or jagged edges, remove these with a file or an emery board.

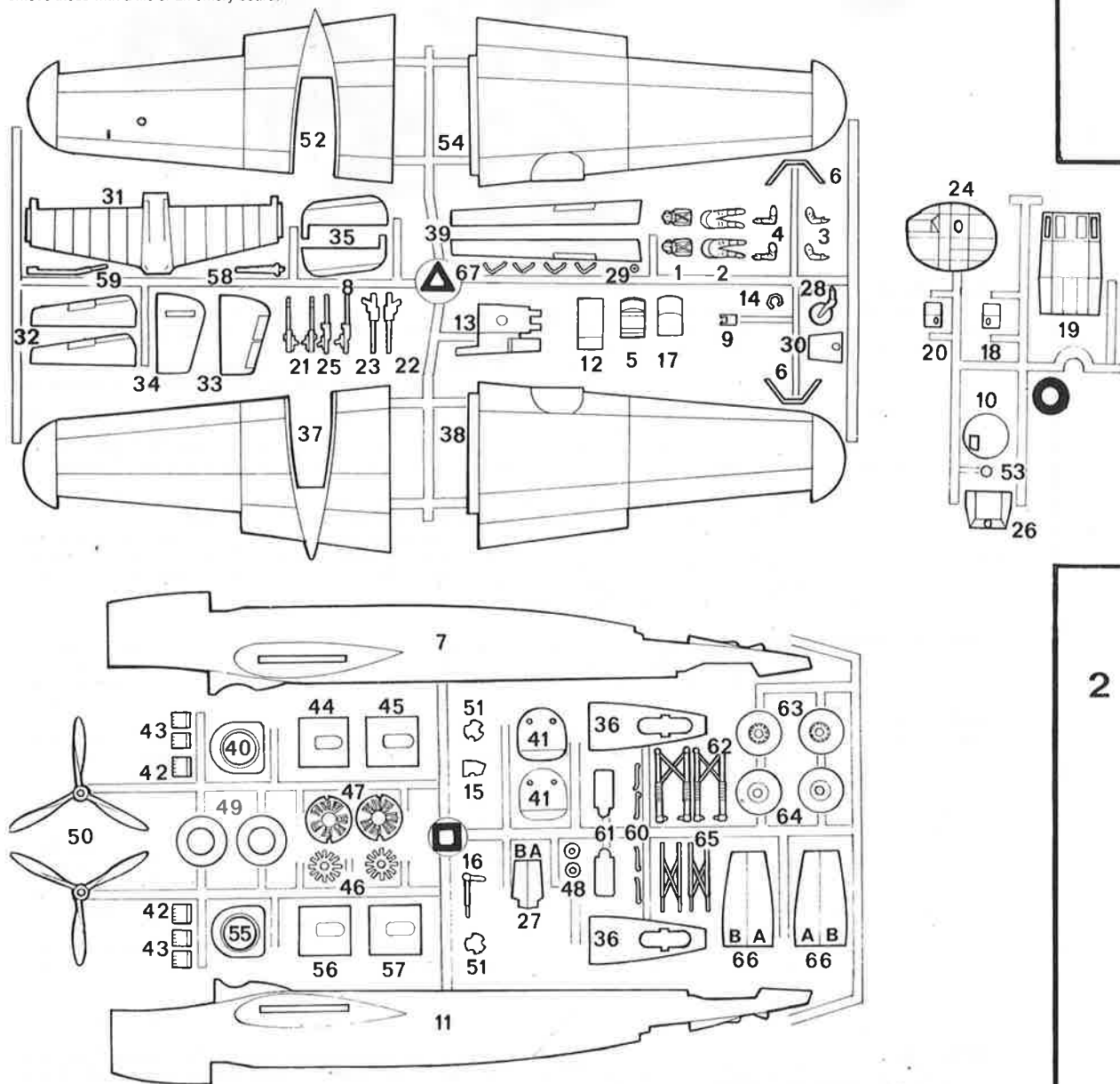
ATTENTION - Useful advice!

Study the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Assemble the parts in numerical sequence. Use plastic cement ONLY and use cement sparingly to avoid damaging the model. Black arrows indicate parts to be glued together. White arrows indicate that parts must be assembled WITHOUT using cement. **▲●●** These marks indicate on which frame the parts will be found. Paint small parts before detaching them from frame. Remove paint where parts are to be cemented. Crossed out parts must not be used.

ATTENTION - Conseils utiles!

Avant de commencer le montage, étudier attentivement le dessin. Détacher avec beaucoup de soin les morceaux des moules en usant un massicot ou bien un pair de ciseaux et couper avec une petite lame ou avec de papier de verre fin ébarbages éventuels. Jamais détacher les morceaux avec les mains. Monter les en suivant l'ordre de la numération des tables. Eliminer de la moule le numéro de la pièce qui vient d'être montée, en le barrant avec une croix. Les flèches noires indiquent les pièces à coller, les flèches blanches indiquent les pièces à monter sans colle. Employer seulement de la colle pour polystyrol. **▲●●** Les signes aux côtés des numéros indiquent la moule où se trouve la pièce à monter. Les pièces marquées par une croix ne sont pas à utiliser.

- Keep out of the reach of children under 36 months old, as some parts are detachable. Children must not be allowed to suck any metal part or wire included with this kit.
- This document should be retained for reference at a later date, if the need arises, as it includes the "EEC" company name and address as a means of identification of the importer and supplier.



Istru.

NER
FLA
MAT
NOI

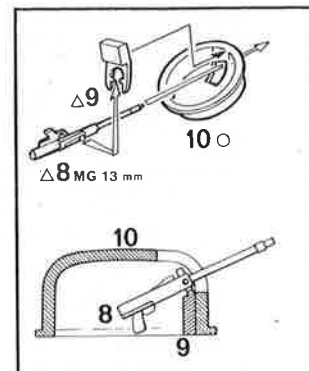
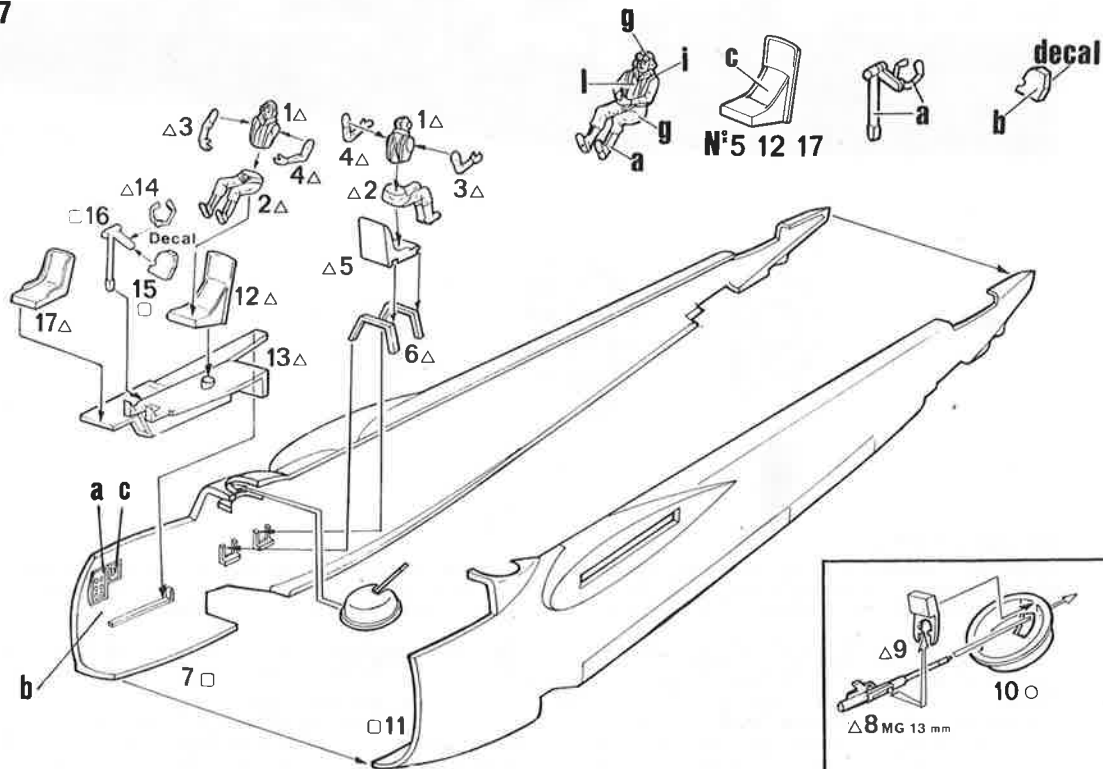
GR
GRE
GRA
GR

1 1

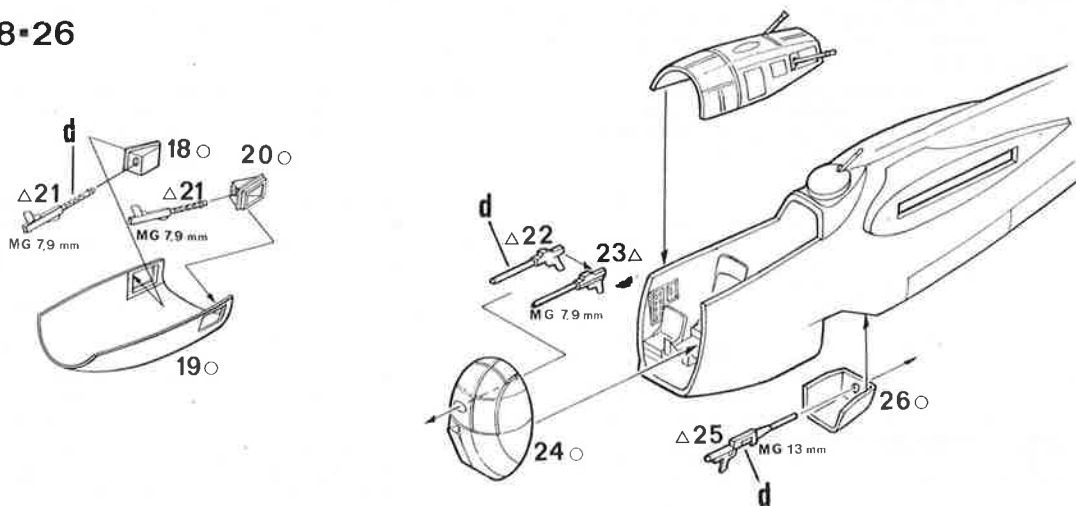
2

a NERO OPACO FLAT BLACK MATTSCHWARZ NOIR OPAQUE GRIGIO - VERDE RLM 02 b GREY - GREEN RLM 02 GRAU - GRUEN RLM 02 GRIS - VERT RLM 02	c ARGENTO BRUNITO 1/2 NERO 1/2 ARGENTO AIRFRAME SILVER 1/2 BLACK 1/2 SILVER FLUGWERK-SILBER 1/2 SCHWARZ 1/2 SILBER ARGENT 1/2 NOIR 1/2 ARGENT	d NERO METALLO 3/4 NERO 1/4 ARGENTO GRUN METAL 3/4 BLACK 1/4 SILVER METALLSCHWARZ 3/4 SCHWARZ 1/4 SILBER NOIR METALLISE 3/4 NOIR 1/4 ARGENT	f ROSSO-BRUNO 1/2 NERO 1/2 ROSSO EXHAUST RED 1/2 BLACK 1/2 RED ROTBRÄUN 1/2 SCHWARZ 1/2 ROT ROUGE-BRUN 1/2 NOIR 1/2 ROUGE	g MARRONE BROWN BRAUN MARRON MARRONE SCURO h DARK BROWN DUNKELBRAUN MARRON FONCE	i BIANCO WHITE WEISS BLANC GIALLO l YELLOW GELB JAUNE
---	---	---	---	---	--

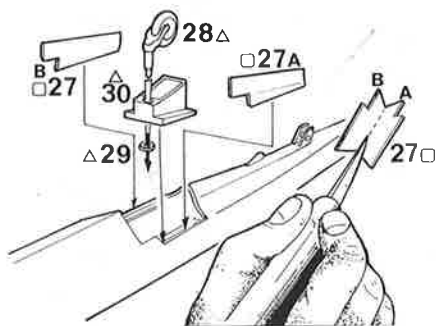
1 1-17



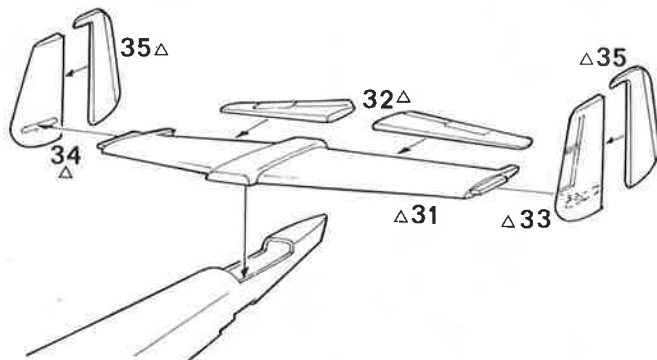
2 18-26



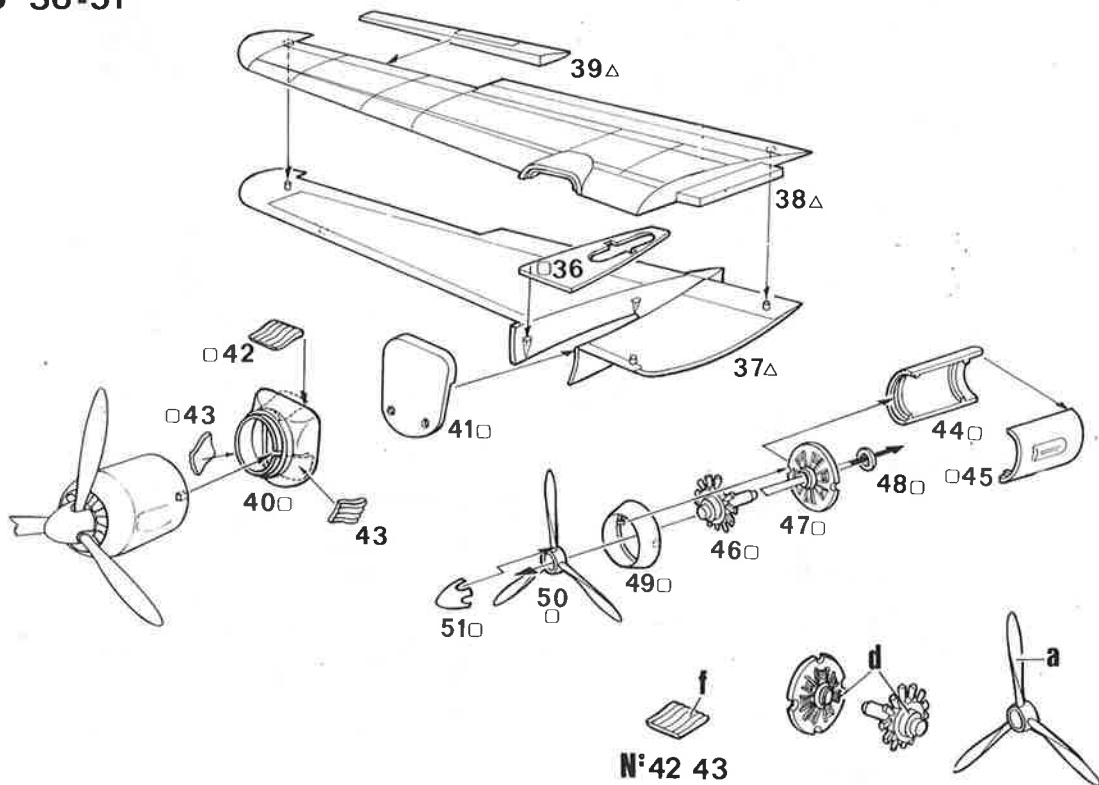
3 27-30



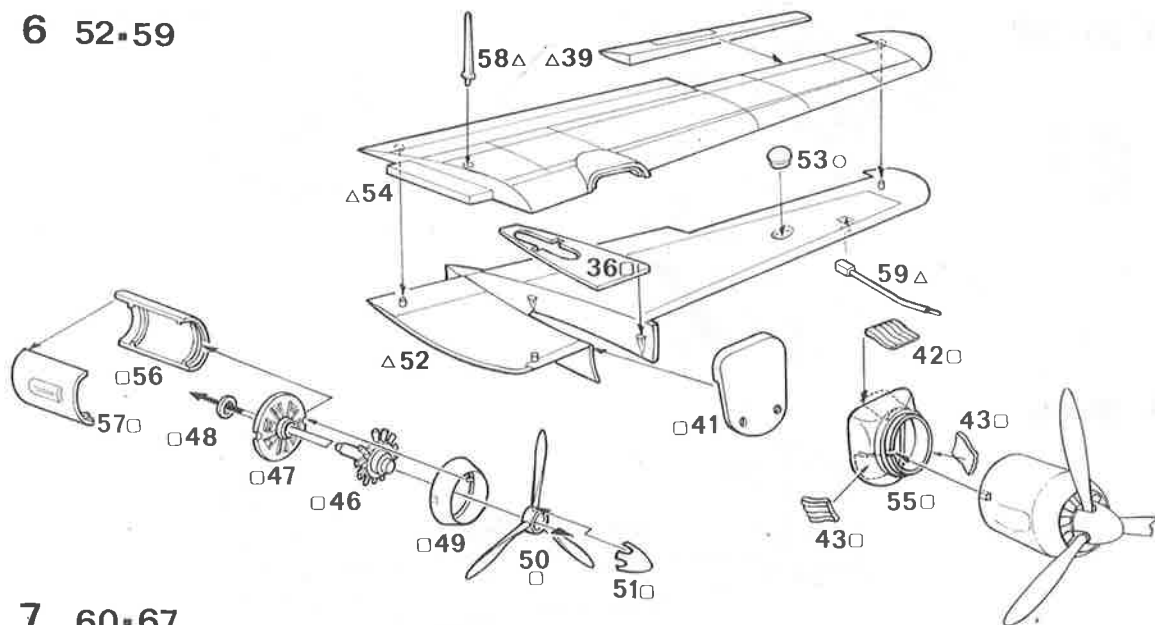
4 31-35



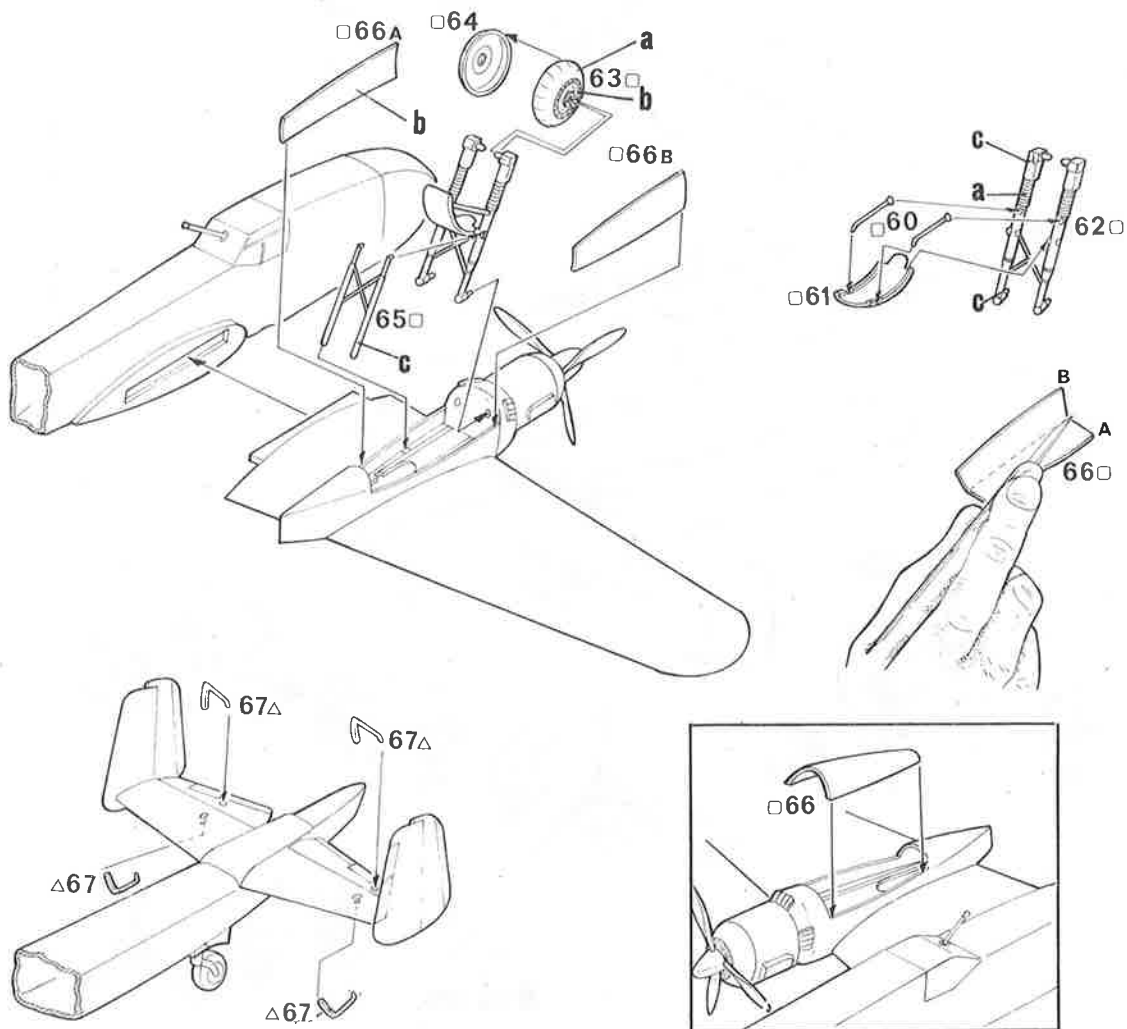
5 36-51

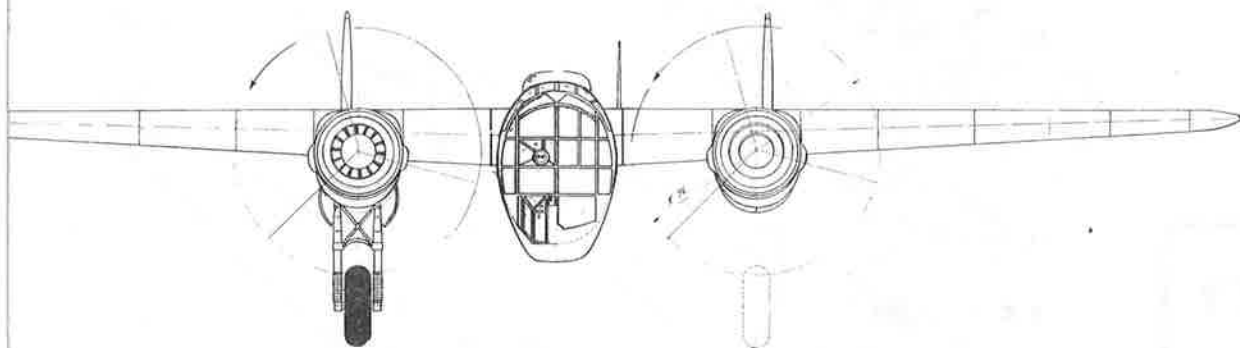


6 52-59



7 60-67





DORNIER DO 217 K-1

Wegen der wiederholten Mißerfolge bei Bombardierungen Großbritanniens bei Tag, gab man Dornier Anweisungen, einen Spezialbomber für Nachtangriffe des Typs DO 217 zu entwickeln, der genügend Schnelligkeit und ausreichende Munitionsreserven haben sollte, um der immer wirkungsvoller werdenden Luftabwehr der Alliierten auch ohne Begleitschutz begegnen zu können.

So entstand das Modell K-1, als eine der letzten und perfektioniertesten Kampfversionen dieses deutschen Flugzeugs, das schon vor dem Krieg wegen seiner schlanken, eleganten Linie als "fliegender Bleistift" bekannt war, und das schon damals wegen seiner Schnelligkeit sensationelles Aufsehen erregt hatte.

Die Neuerungen der Version K betrafen vor allem den Flugzeugrumpf und die Motoren. Der vordere Teil des Rumpfes wurde vollkommen neu gestaltet, mit einer völlig verglasten Kanzel, um eine panoramatische Sicht, sowohl für den Piloten als auch für den Bordschützen, zu gewährleisten, die auch ein ausgezeichnetes Instrumentarium für Nachtflüge zu Verfügung hatten. Es wurden Radialmotoren BMW 801-D eingebaut, von denen ein jeder beim Start 1700 PS entwickelten, und die zusammen die bemerkenswerte Geschwindigkeit von über 500 Km/h erreichten.

An Bord befanden sich zahlreiche Defensivwaffen, unter anderem ein doppeltes MG 7,9 mm in der Kanzel, vier einzelne MG, wovon 2 mit 13 mm auf dem Rücken und im Bauch, und 2 mit 7,9 mm an den Seiten postiert waren.

Die DO 217 K-1 absolvierte ihre Probeflüge im Frühjahr 1947, und schon im Spätsommer ersetzte sie beim Bombengeschwader KG 2 die vorherige Version E-2. Dieses Geschwader flog vorwiegend Einsätze über den Britischen Inseln.

Dieser Bomber wurde auch zum Angriff auf Schiffe im Nordmeer und im Mittelmeer eingesetzt. Zu diesem Zweck wurde er mit ferngesteuerten Geschossen "Fritz X" bestückt, die unter den Tragflächen angebracht wurden.

Einige Maschinen hatten auch versuchsweise am Heck Aerodynamische Bremsen eingebaut, die sich jedoch nicht sonderlich bewährt haben.

TECHNISCHE DATEN: Länge 17,1 m. Flügelspannweite 19 m. Leergewicht 8900 Kg. Max. Gewicht 16500 Kg. Max. Geschwindigkeit 515 Km/h/400 m. Max. Flughöhe 8200 m. Aktionsradius 2300 Km. Motoren 2 BMW 801-D. Radialmotoren mit 1700 PS beim Start Defensivwaffen 2 MG 13 mm. 4 MG 7,9 mm. Offensivladung 3000 Kg. Mannschaft: 4.

DORNIER DO 217 K-1

A la suite de l'échec essuyé par les bombardements diurnes en Grande-Bretagne, les Ets. Dornier reçurent des instructions pour mettre au point une version pour bombardement de nuit du DO 217. Elle devait être suffisamment rapide et armée pour pouvoir affronter, même sans escorte, les défenses anti-aériennes alliées devenues de plus en plus efficaces.

C'est ainsi que fut créé le modèle K-1, l'une des dernières versions et l'une des plus perfectionnées au point de vue opérationnel de cet avion allemand surnommé le "crayon volant" déjà avant la guerre en raison de sa ligne élégante et fuselée, avion qui, vu sa rapidité, avait fait bien du bruit lors de son apparition.

Il fut apporté quelques améliorations à la versio K portant surtout sur le fuselage et les moteurs. L'avant du fuselage fut entièrement redessiné avec un nez tout vitré pour assurer le maximum de visibilité aussi bien au pilote qu'au navigateur-mitrailleur. Ceux-ci disposaient des appareils les plus perfectionnés de l'époque pour le vol nocturne. Les nouveaux moteurs radiaux BMW 801-D qui furent montés développaient une puissance de 1700 CH au décollage, permettant ainsi d'atteindre la vitesse considérable de 500 Km./h et plus.

L'armement défensif était abondant et bien réparti. Il comprenait une double mitrailleuse de 7,9 mm. sur le nez et 4 autres mitrailleuses simples: 2 de 13 mm. placées en position dorsale et sur le ventre et 2 de 7,9 mm. en flanquement sur les côtés. Le DO 217 K-1 effectua ses vols d'essai au printemps 1942 et dès la fin de l'été il fut livré en remplacement de la version précédente E-2 au Groupe de Bombardement KG 2 qui s'en servit lors de missions sur les Iles Britanniques.

Né comme bombardier de nuit le DO 217 K-1 fut également utilisé en mission anti-navale en Mer du Nord et en Méditerranée. L'équipement prévoyait à cet effet des fusées téléguidées "Fritz X" installées sous les ailes. Certains exemplaires étaient aussi dotés d'un frein aérodynamique expérimental placé en bout de fuselage qui ne donna toutefois que de médiocres résultats.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES: Longueur 17,10 m. Envergure 19,00 m. Poids à vide 8900 Kg. Poids en charge 16600 Kg. Vitesse maximale 515 Km./h à 4000 m. Plafond 8200 m. Autonomie 2300 Km. Moteurs 2 BMW 801-D radiaux de 1700 CH au décollage. Armement défensif 2 mitr. de 13 mm + 4 mitr. de 7,9 mm. Charge offensive 3000 Kg. Equipage 4 hommes