



## Dornier Do 27

### IDF/AF, SAAF, Portuguese AF

NÁVOD / INSTRUCTIONS

#### CZ – Historie

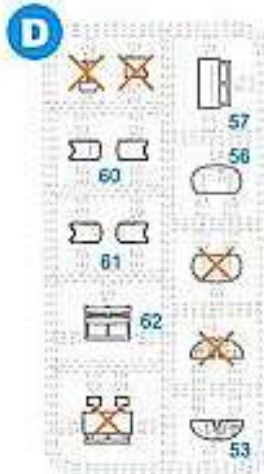
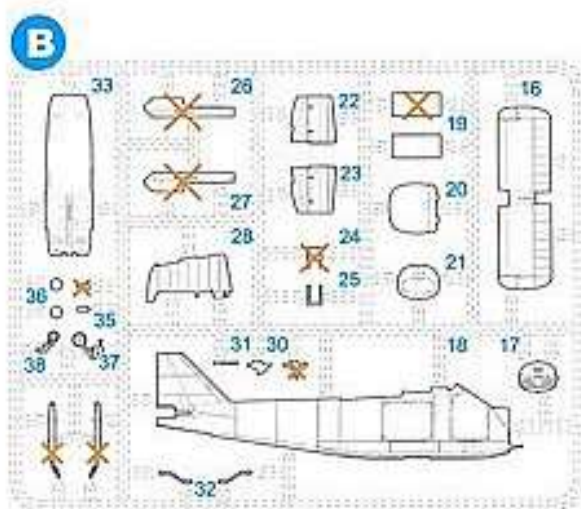
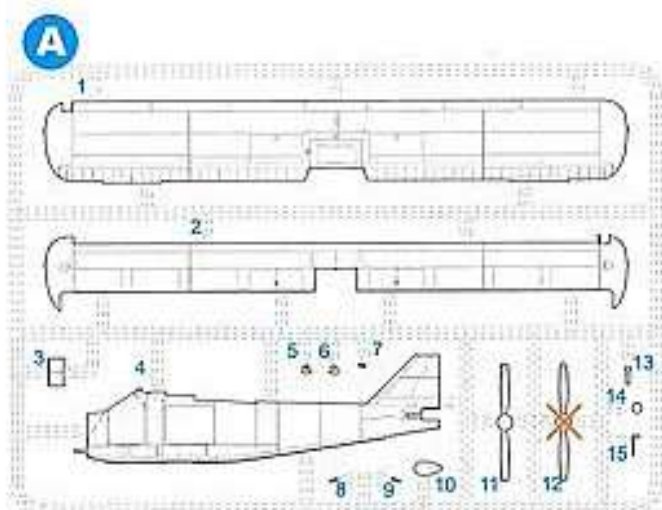
Dr. Claudius Dornier ml. odešel po druhé světové válce, podobně jako jiní němečtí konstruktéři do zahraničí. Obával se zákazu stavby letadel. Založil ve Španělsku továrnu OTEDA (Oficinas Técnicas Dornier). Zde zkonstruoval v polovině padesátých let na objednávku španělského ministerstva letectví čtyřmístný celokovový homoplošník s vlastnostmi STOL, označený Dornier Do 25. Dva prototypy byly postaveny továrnou CASA. První prototyp byl poháněn motorem Elizalde Tigre G-IV-B, druhý Continentalem O-470-J. Oba motory se ale ukázaly slabé. V rekonstruované továrně Dornier v Německu vznikl na základě Do 25 nový prototyp Dornier Do 27 s motorem Lycoming GSO-480-B1B6. Dornier Do 27 byl přijat do sériové výroby a stal se prvním velkosériově vyráběným letadlem v Německu po druhé světové válce. Celkově bylo vyrobeno 428 ks letadel, které odebíraly postupně v několika verzích i tři složky nově budovaných německých ozbrojených sil, letectvo, námořnictvo i pozemní síly. Zároveň se ve Španělsku rozeběhla výroba padesátikusové série pro španělské letectvo s označením CASA C-127/U.9. Dornier Do 27 byl vyráběn v několika verzích lišících se podvozkem, typem motoru a použité vrtule, dvojím nebo jednoduchým řízením a tvarem svislé ocasní plochy. Do 27 byl dodáván mnoha evropským ozbrojeným silám (např. Portugalsko, Belgie, Švédsko, Švýcarsko). Létal ale i jinde ve světě. Kromě několika afrických zemí i v Brazílii, státu Izrael a Turecku. Mimo vojenských sil se Do 27 dočkaly širokého uplatnění u civilních uživatelů. Letouny byly s oblibou používány „bush pilots“ v drsných podmínkách nepravidelné dopravy v Africe a Jižní Americe. V Evropě byly používány jako turistické a k vysazování parašutistů. Nejslavnějším civilním Do 27 byl patrně „zebrí stroj“ Bernharda Grzimoka použitý při filmování zvěře v Africe. Některé civilní stroje létají dodnes.

Rozpětí: 12,0 m, délka: 9,6 m, max. rychlost: 210 km/h, dolet 1 350 km, doskup: 5 000 m.

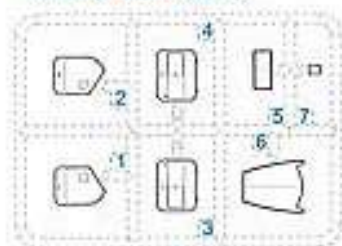
#### EN – History

In the post war year, many German aircraft designers feared the possible ban on aircraft production and begun to leave the country. Among them also Claudius Dornier Jr., the son of the famous German WW2 aircraft builder. He settled in Spain where he founded company named Oficinas Técnicas Dornier (OTEDO). In the middle 50's, the Spanish Air Ministry was looking for a new STOL aircraft and having received the order, Dornier designed the Dornier Do 25 type, a high wing aircraft for a crew of four. Two prototype airframes were built by CASA company in Spain, while in Germany, in rebuilt Dornier works, the type was redesigned to the Do 27, powered by the Lycoming GSO-480-B1B6 engine. This type was also finally put into production, becoming the first aircraft to be mass-produced in Germany after the war. In total, 428 airframes were built in several different versions and they were operated by all three services of the newly built German military, i.e. the air force, navy and land forces. At the same time, a 50-unit batch was also produced in Spain for their military, named the CASA C-127/U.9. The type's many versions differed mainly by the style of the undercarriage, engine and propeller used, the shape of the tail fin or by having either single or twin controls in the cockpit. The Dornier Do 27 was not only used by air forces of many European countries, namely by Portugal, Belgium, Sweden, Switzerland and some others, but also elsewhere over the globe. It could be seen flying in several African countries, in the State of Israel and also in Turkey. The type found its way to civil aviation market too and was quite liked by so-called bush pilots for its excellent performance in harsh conditions of irregular transport lines in Africa or South America. In Europe, the Do 27 served as touring or skydiving aircraft.

Wingspan: 12.0 m, Length: 9.6 m, Max. Speed 210 kmh, Range: 1,350 km, Ceiling: 5,000 m.



**CLEAR PARTS (CP)**



**PHOTO-ETCHED PARTS (PE)**



Tento díl nepoužít.  
Do not use this part.

**Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.**

A	Černá / Black	H12/C33
B	Šedá / Gray	H325/C325
C	Hliník / Aluminium	H8/C8
D	Hnědookrová / Leather	H47/C41
E	Dřevo / Wood Brown	H37/C43
F	Pátlina / Linen (Tan)	H37/C44
G	Červená / Red	H3/C3
H	Opalovaný kov / Burnt Iron	H76/C51
I	Barva prou / Tire Black	H77/C137
J	Červená číra / Clear Red	H95/C47
K	Zelená číra / Clear Green	H94/C138
L	Chrom, stříbrná / Chrome Silver	MC211
M	Bílá / White	H1/C1

**SYMBOLS**



MOŽNOST VOLBY  
OPTIONAL  
NACH BELEGEBEN  
OPTION



POUŽÍTE KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO  
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE  
ZYANOAKRYLÁTLEBES  
ADHESIF CYANOACRYLAT



OHNOUT  
BEND  
BIEGEN  
CURVEN



ZHOTOVIT NOVÉ  
SCRATCH BUILD  
FERTIGSTELLEN  
ACHEVEN

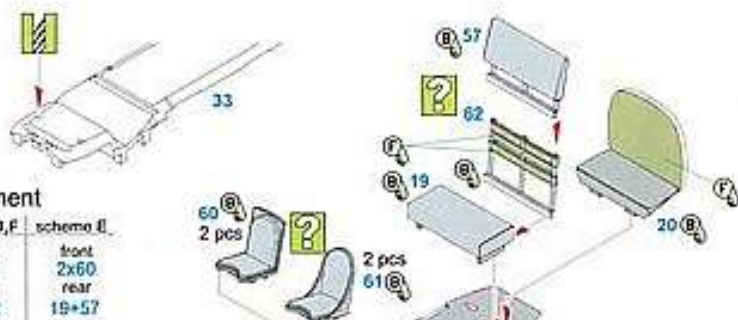


REZAJTYMAT  
CUT OFF IDEAL  
ENTFERNEN  
DETACHEN

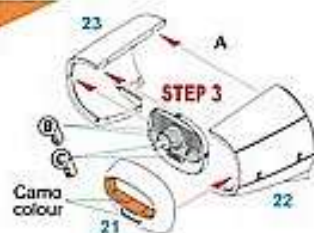
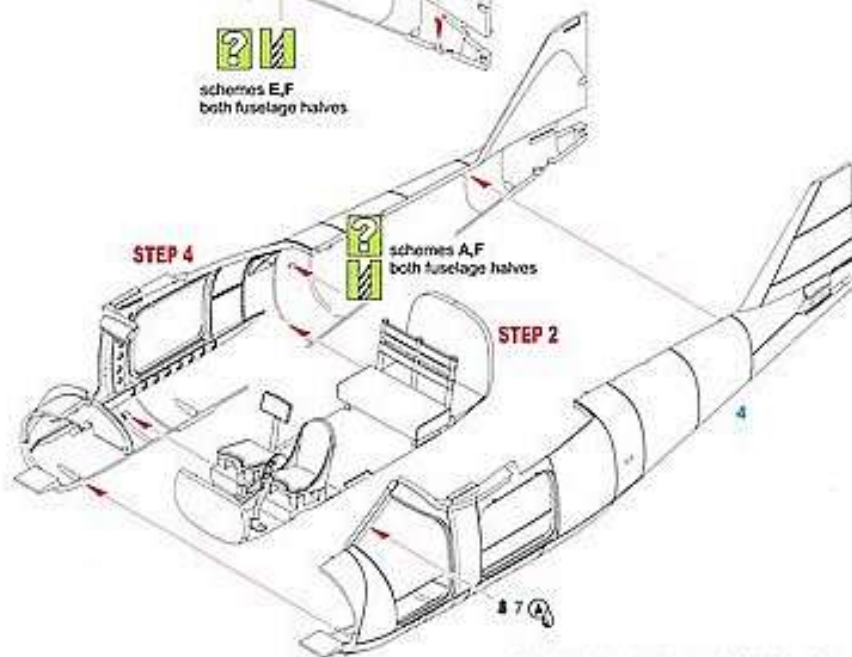


NATŘÍT  
COLOUR  
FARBEN  
FERNBRE

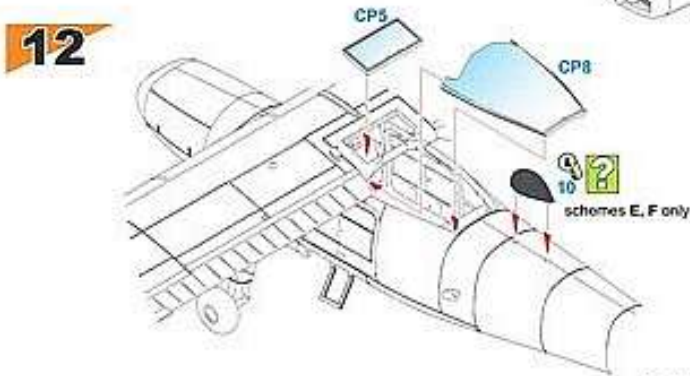
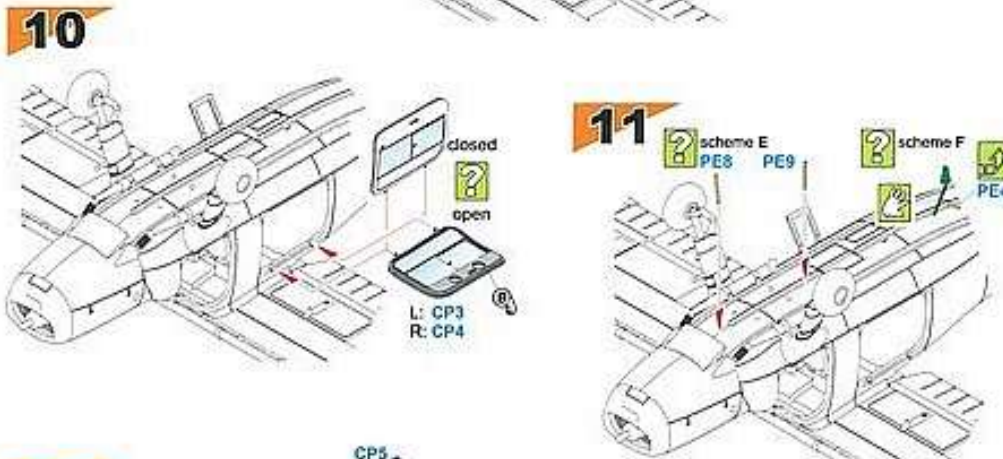
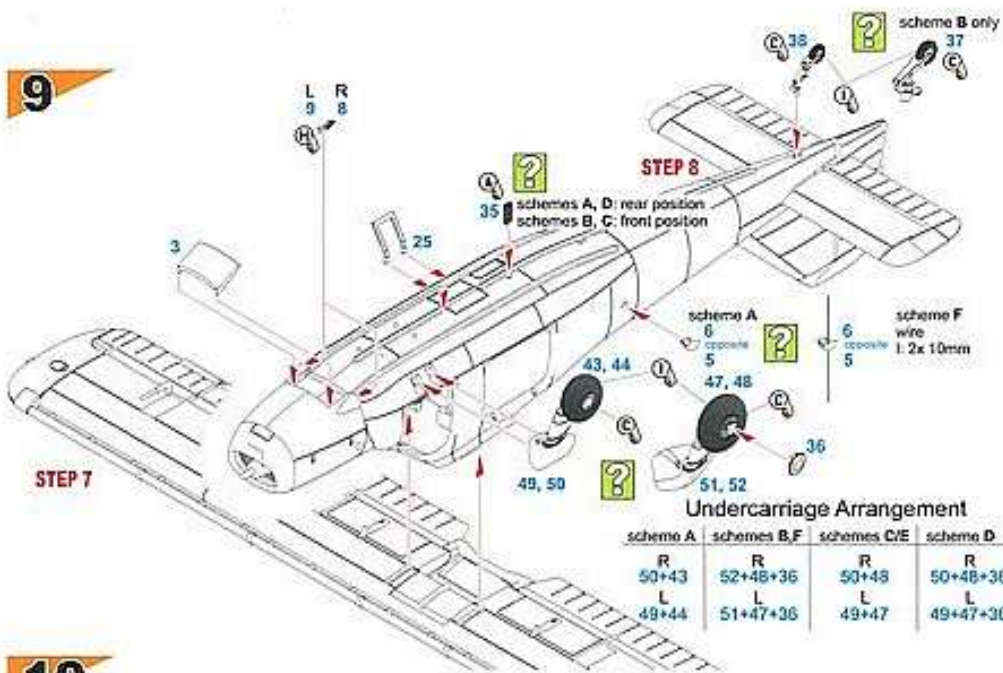


**1****Cockpit Arrangement**

schemes A,B	schema C	schema D,F	schema E
front 2x60	front 2x61	front 2x61	front 2x60
rear 19+62	rear 19+57	rear 19+62	rear 19+57

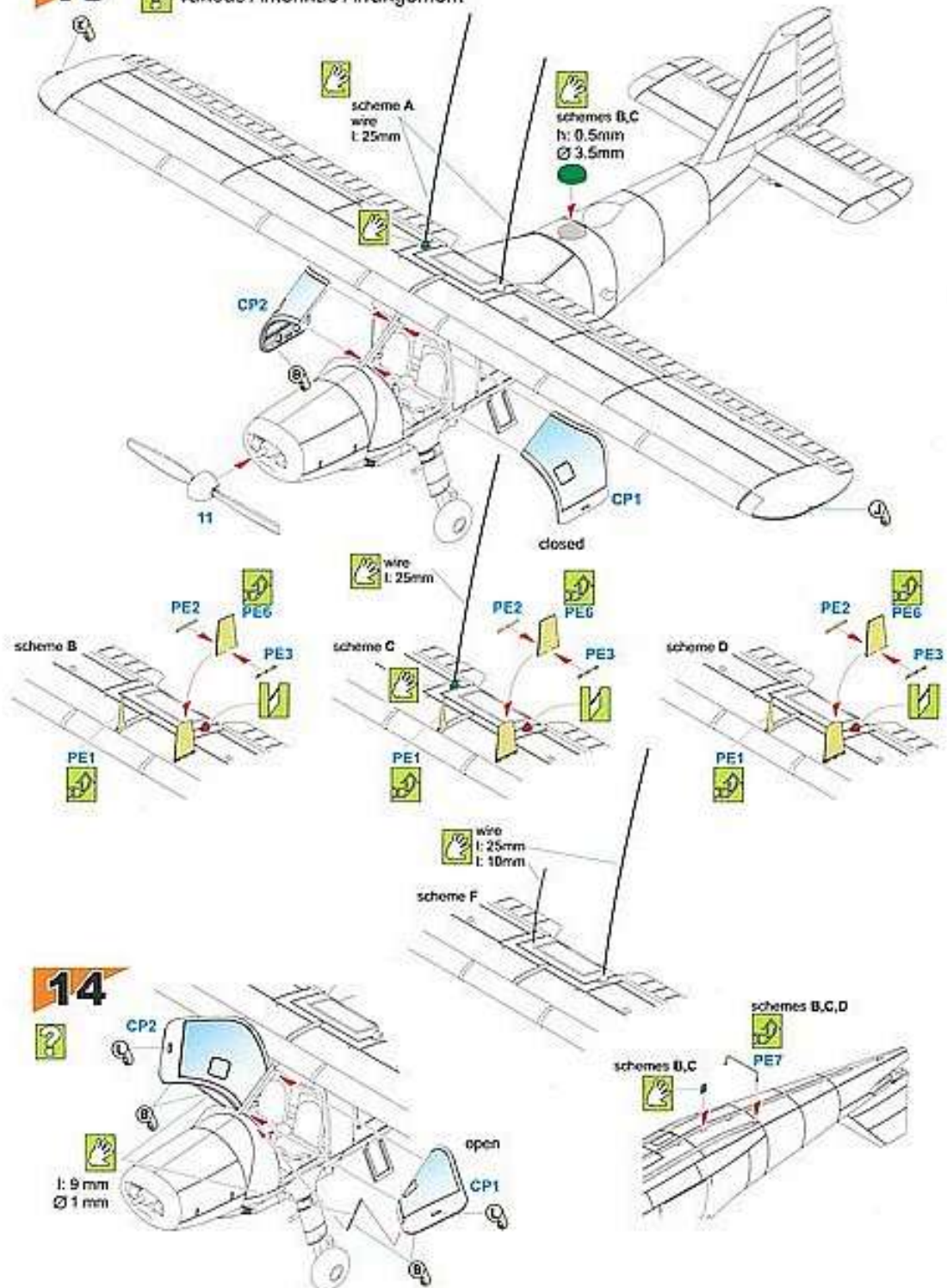
**2****STEP 1****4****3****5****STEP 3****6**







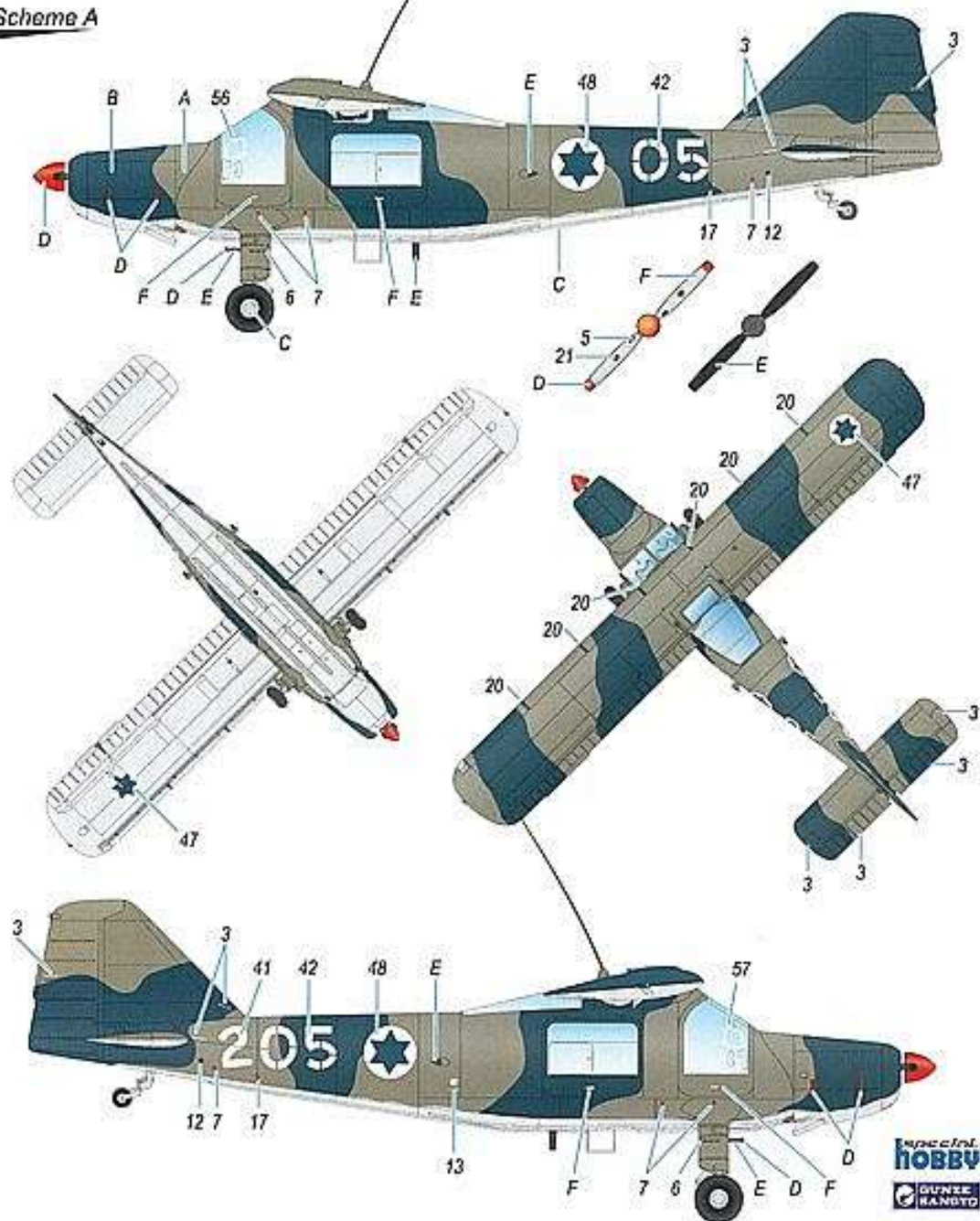
# 13 ? Various Antennae Arrangement



Dornier Do 27A-3, tajesel 100 "Létající velbloud", základna Sde Dov, izraelské letectvo, 1966. V roce 1967 během šestidenní války byl stroj používán nad územím Sinajského poloostrova.

Dornier Do 27A-3, No. 100 Sqn The Flying Camel, Sde Dov AFB, Israel Air Force, 1966. Flown over the Sinai Peninsula during the 1967 Six Day War.

**Scheme A**



<b>A</b>  Hnědá RAL 8008 H321/C321	<b>B</b>  Tm. modrošedá RAL 5008 H326/C326	<b>C</b>  Sv. šedivá RAL 7044 H325/C325	<b>D</b>  Červená RAL 3003	<b>E</b>  Černá RAL 9005	<b>F</b>  Hliník Aluminium H5/C8
---	---	--	--	--	---

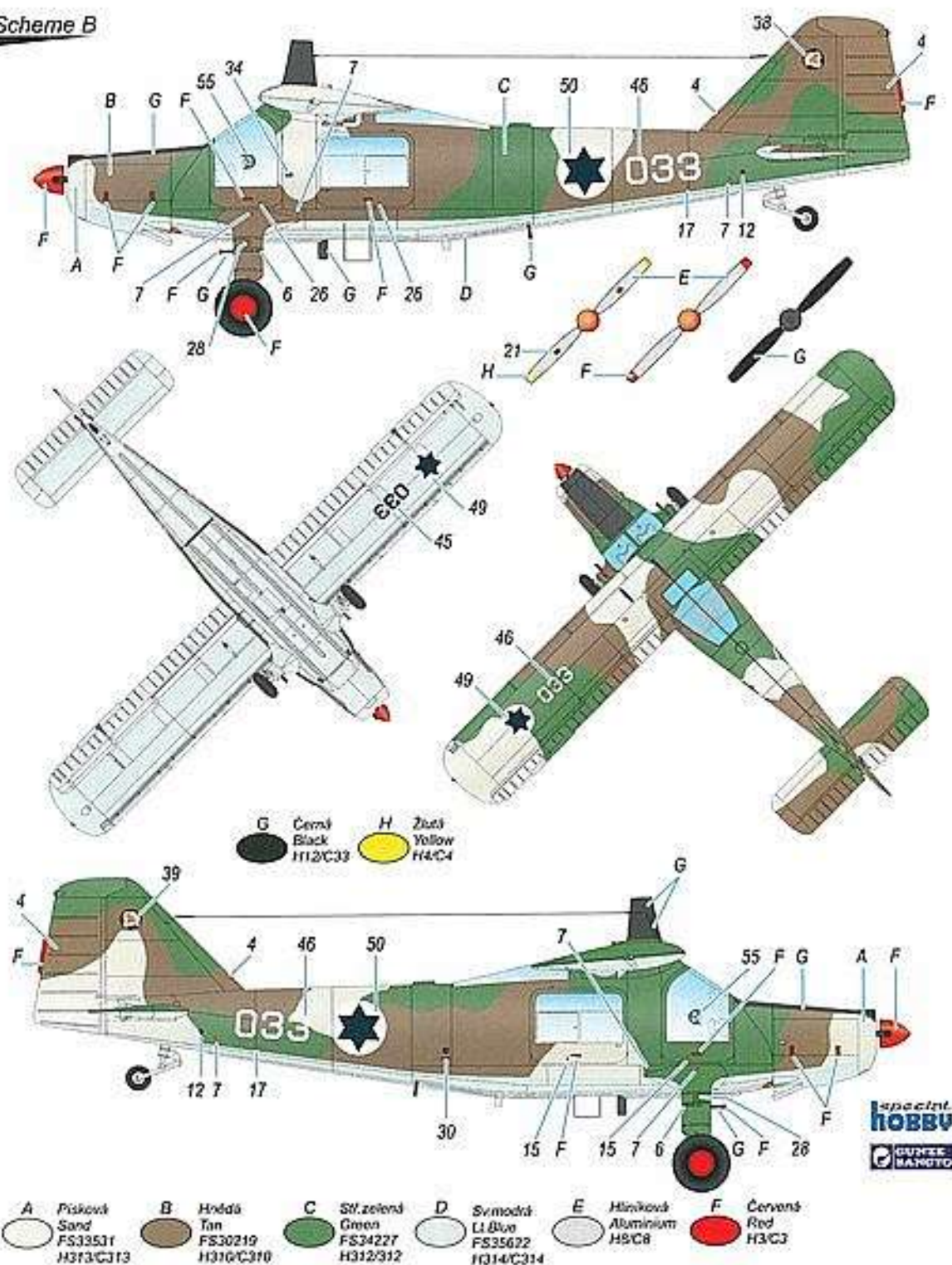
SH72392 Dornier Do 27 IAF, SAAF, PostAF



Domier Do 27A-4, tajeset 100 "Létající velbloud", základna Sde Dov AFB, izraelské letectvo, počátek 70.let. V roce 1973 se v roli lehkého transportního a pozorovacího letounu zúčastnil jomkipurské války.

Domier Do 27A-4, No. 100 Sqn The Flying Camel, Sde Dov AFB, Israel Air Force, early 1970s. Used as light transport and observation plane in the 1973 Yom Kippur War.

**Scheme B**

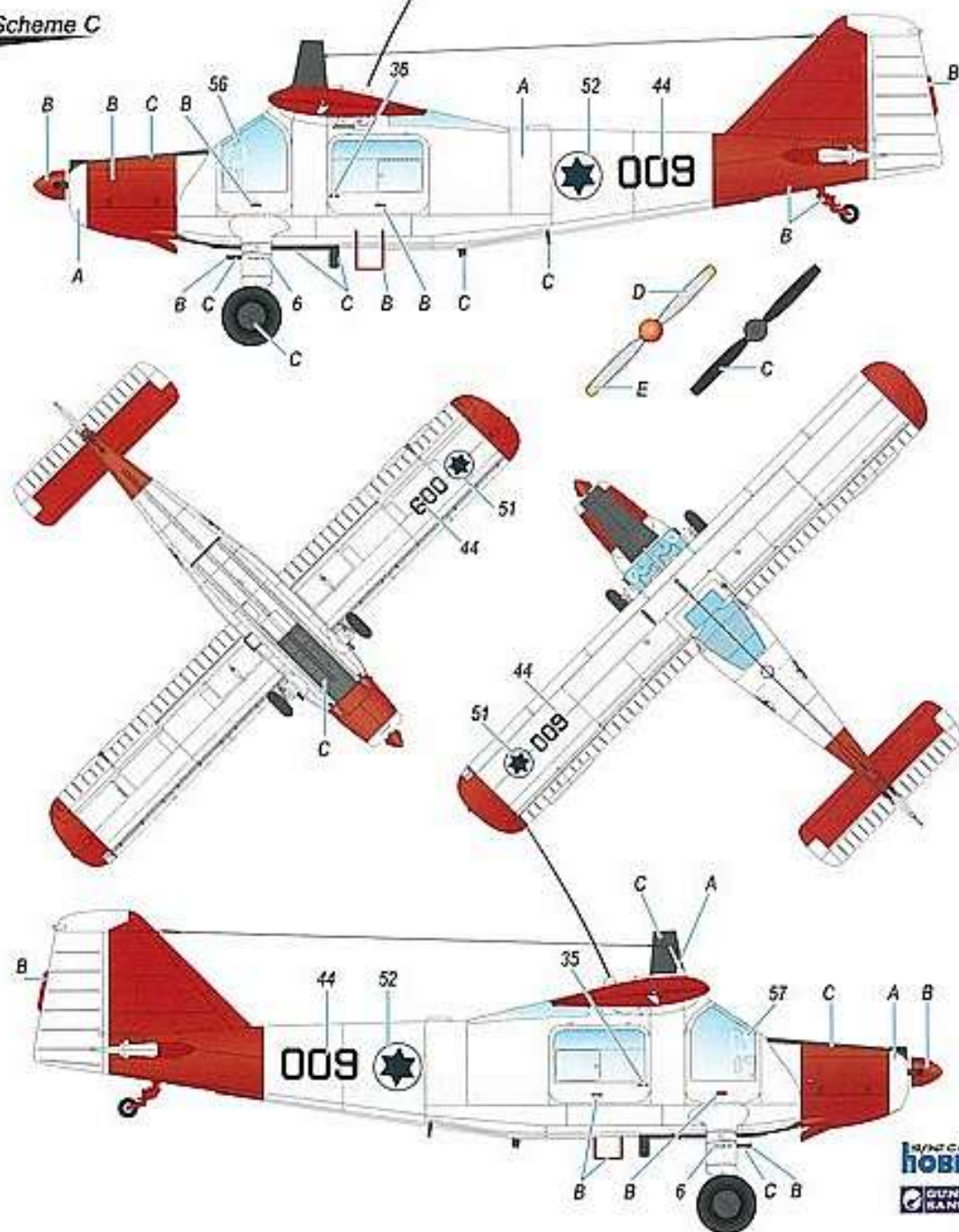




Dornier Do 27, používaná leteckou školou izraelského letectva na základně Chacérím, červen 1982.

Dornier Do 27, operated by the IAF Flying School, Hatzorim AFB, Israel Air Force, June 1982.

**Scheme C**



- |  |   |   |   |  |
|--|---|---|---|--|
| <b>A</b>   | <b>B</b>  | <b>C</b>  | <b>D</b>  | <b>E</b>   |
|  Bílá<br>White<br>H1/C1 |  Červená<br>Red<br>H3/C3 |  Černá<br>Black<br>H12/C33 |  Hliníková<br>Aluminium<br>H3/C8 |  Žlutá<br>Yellow<br>H4/C4 |

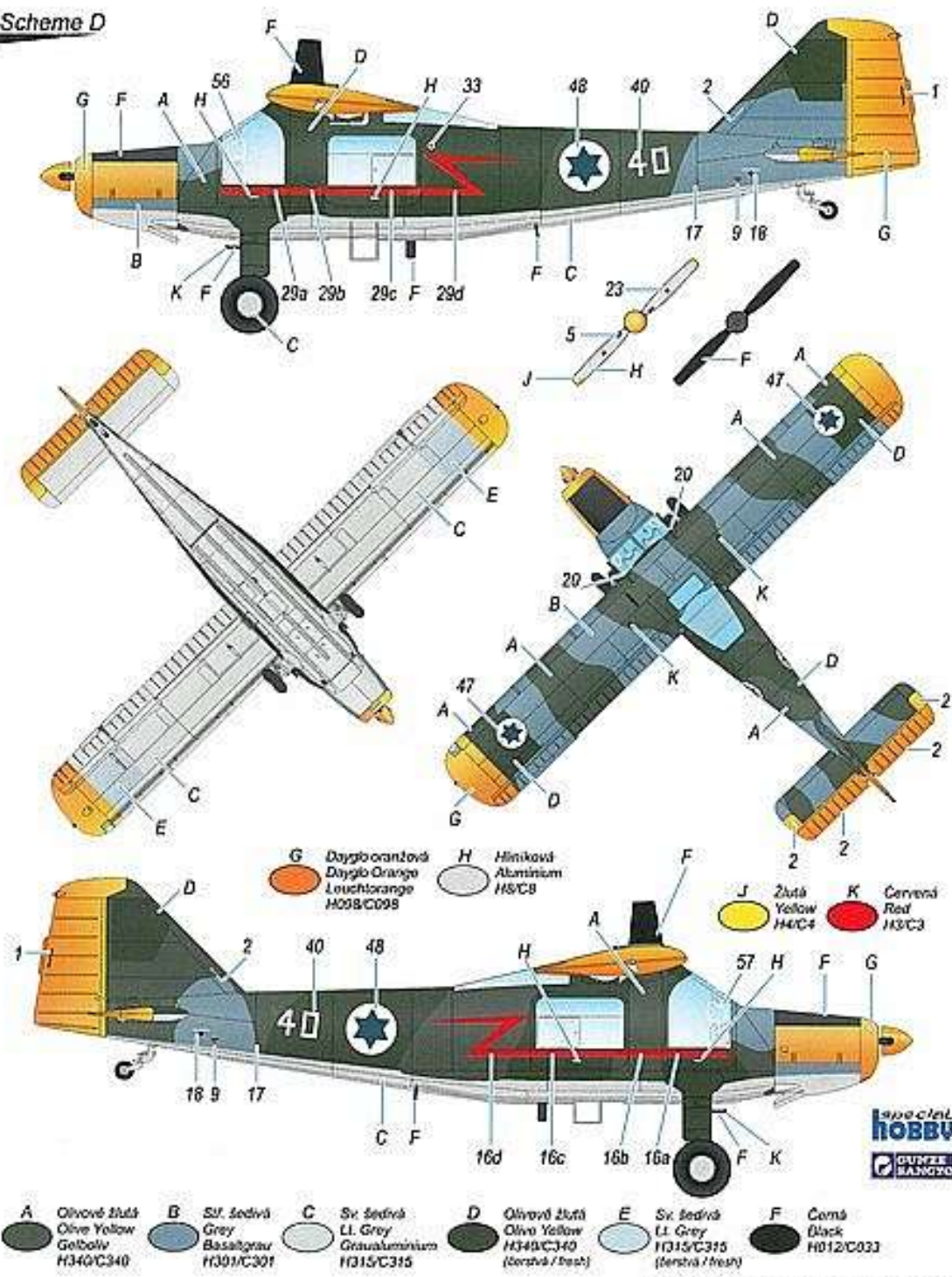


SH72392 Dornier Do 27 IAF, SAAF, PorIAF

Dornier Do 27A-1, vyr.č. 184, tajeset 100 "Létající velbloud", základna Sde Dov, izraelské letectvo, 1971. Stroj dodaný ze zásob Bundesluftwaffe nesl původní německou kamufláž ještě během služby v Izraeli.

Dornier Do 27A-1, c/n 184, No.100 Sqn The Flying Camel, Sde Dov AFB, Israel Air Force, 1971. Retained its original ex-German colours even for some time after the delivery to Israel.

**Scheme D**



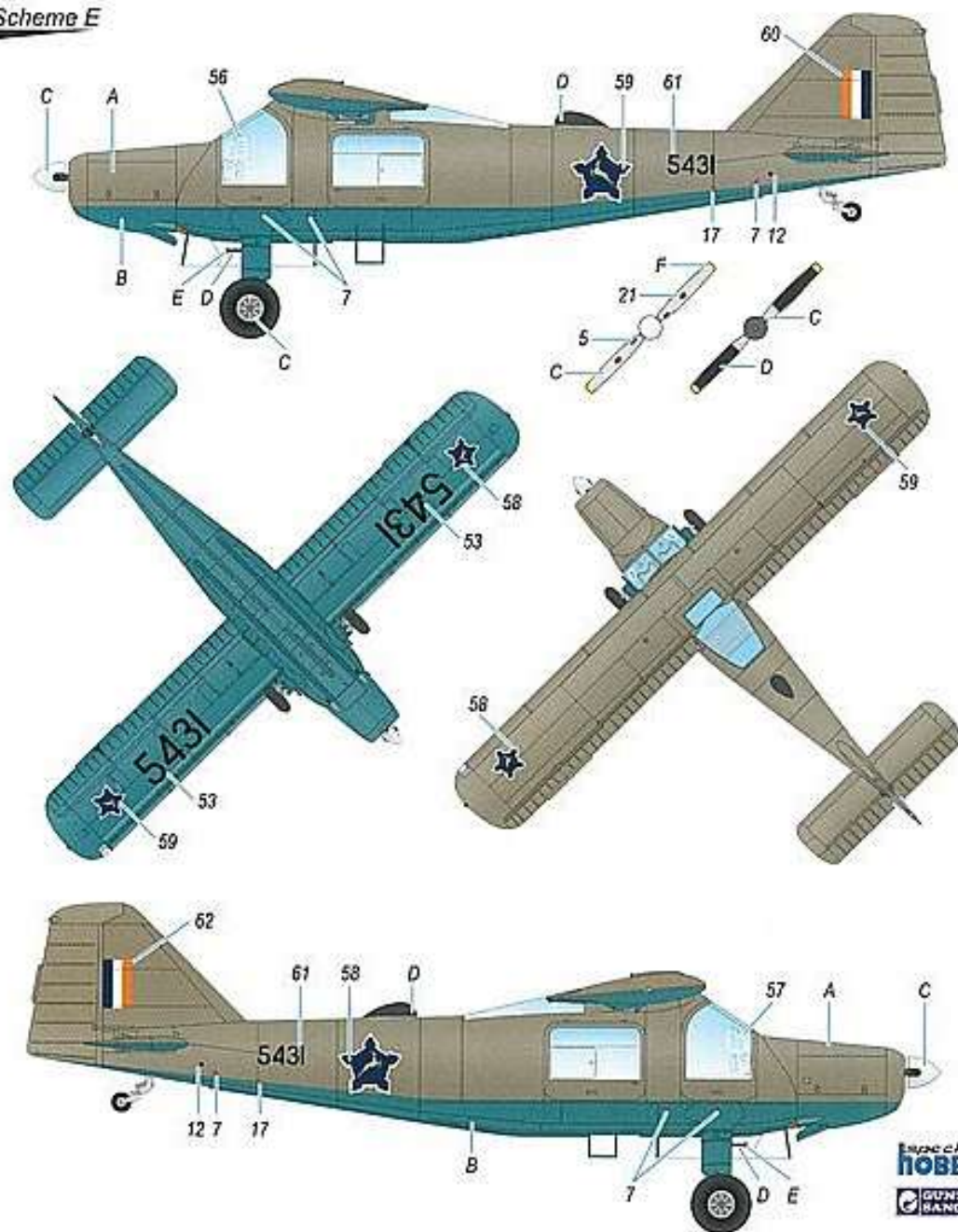
SH72392 Dornier Do 27 IAF, SAAF, PortAF



Dornier Do 27A-2, 5431, jihoafrické vojenské letectvo. V rozmezí let 1958 a 1967 používalo SAAF dva exempláře typu Do 27. Stroj 5431 byl zrušen při havárii v provincii Východní Transvaal 12.března 1962.

Dornier Do 27A-2, 5431, South African Air Force operated just two machines of the type between 1958 and 1967. No.5431 crashed near Belfast in the Eastern Transvaal on 12 March 1962.

**Scheme E**



- |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <b>A</b>  SÍ hnědá<br>Tan<br>H66/C119 | <b>B</b>  PRU modrá<br>PRU Blue<br>C363+C370<br>(50:50) | <b>C</b>  Hliníková<br>Aluminium<br>H8/C8 | <b>D</b>  Černá<br>Black<br>H12/C33 | <b>E</b>  Červená<br>Red<br>H3/C3 | <b>F</b>  Žlutá<br>Yellow<br>H4/C4 |
|--|--|--|--|--|--|



SH72392 Dornier Do 27 IAF, SAAF, PortAF