Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3319 AG Dordrecht
06-25160899
tenanker@kpnmail.nl

Disclaimer

*Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website**: https://www.tenanker.com** en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.*

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.

ALL RIGHTS COPYRIGHT RESERVED

2e jaargang – nummer 28 – 18 november 2019

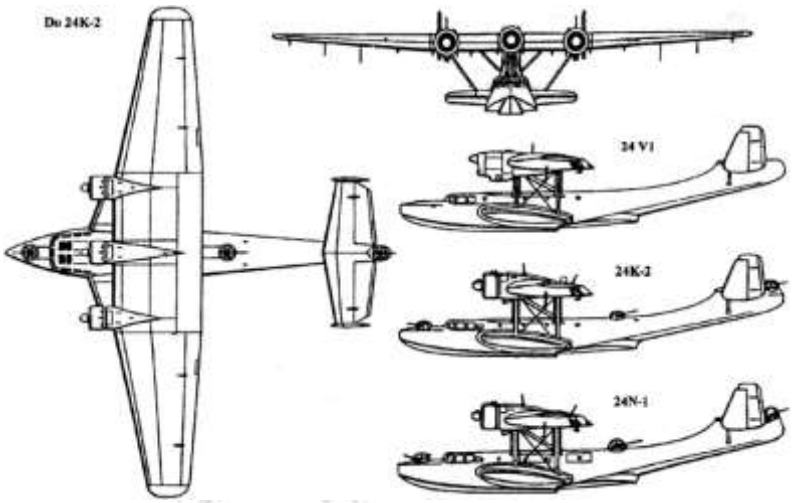
Heeft u geen behoefte meer om uw abonnement voort te zetten, klik dan op de link hieronder.

AFMELDEN

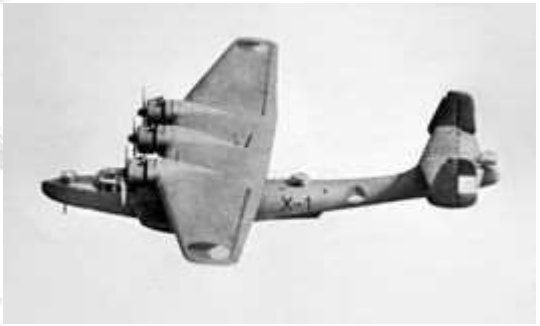
Extra editie Donier DO 24 K-1 & DO 24 K-2

Dornier Do-24K-1 & Do-24K-2

Dornier 24 K-1	
Type	maritiem patrouille, verkennings- en reddingsvliegtuig
Bemanning	3 tot 6
Status	
Eerste vlucht	3 Juli 1937
Aantal MLD	37 stuks
Afmetingen	
Lengte	22.00 m
Hoogte	5,9 m
Spanwijdte	27.00 m
Vleugel opp.	108,00 m^2
Landingsgestel	boot romp
Gewicht	
Leeggewicht	10.600 kg
Max. gewicht	18.400 kg
Krachtbron	
Motor(en)	3x Bramo 323R-2
vermogen	701pk 895 pk + water injectie
Propeller(s)	1x 2 blads
Prestaties	
Kruissnelheid	km/u
Topsnelheid	350 km/u
Actieradius	3.500 km
Dienstplafond	6.300 m
Bewapening	
boordgeschut	1x 20mm-kanon in geschutskoepel midden op de romp 2x 7,92mm lichte mitrailleurs in een staart- en neuskoepel



De **Dornier Do 24** was een vliegboot van geheel metalen constructie die in de jaren dertig door het Duitse bedrijf Dornier werd ontworpen. Volgens Dornier zijn er met de Do 24 meer dan 11.000 mensen uit zee gered.



DORNIER DO-24K's IN NEDERLANDS-INDIË
De K achter de beschrijving Dornier Do is de K van Koloniën

Ontwikkeling

In 1934 ontstond bij de Marine Luchtvaartdienst (MLD) de vraag naar een geschikte opvolger van de Dornier Wal vliegboten die in Nederlands-Indië werden gebruikt.
Deze opvolger moest een goed bewapend toestel met een groot vliegbereik en een goede zeewaardigheid zijn. Dorniers antwoord was de Do 24.
De eerste vlucht vond plaats op 3 juli 1937. Het toestel werd aangedreven door drie in de vleugel geplaatste motoren. De Nederlandse versie kreeg de aanduiding Do 24K.
De bewapening van de Do 24K bestond uit twee lichte mitrailleurs in een staart- en neuskoepel. Midscheeps bevond zich een koepel met een kanon met een kaliber van 20mm.

Productie

De eerste Do 24K's werden door Dornier gebouwd.
Later werd het toestel in Nederland door Aviolanda en De Schelde in licentie gebouwd. De Schelde bouwde de vleugels, motorgondels en tanks van het toestel.
Toen de Duitsers in mei 1940 Nederland bezetten, gaf men opdracht om de half-afgebouwde Do 24K's af te bouwen, dertien in totaal. Deze werden vervolgens aangepast door Weser Flugzeug Werke in Einswarden en als Do 24N in gebruik genomen bij de Duitse reddingsbrigade (Seenotdienst).
In 1941 besloten de Duitsers een verbeterd type van de Do 24 te laten maken, de Do 24T. De combinatie Aviolanda/De Schelde en Fokker, die in 1942 ook bij de productie betrokken werd, bouwde deze toestellen. In Frankrijk produceerde de SNCAN in Sartrouville ook Do 24T's. Na de bevrijding van Frankrijk ging de productie in Sartrouville door, de Do 24 werd voor de Franse marine geproduceerd. De Do 24 is in Spanje in licentie gebouwd.

Productieaantallen van de Do 24 van 1937-1947					
Version	**Dornier**	**Aviolanda**	**SNCAN**	**Totaal**	**Periode**
Prototypes	3			3	
K-1	28			28	01-1938 tot 09-1939
K-2	1	7		8	12-1939 tot 03-1940
N		13		13	07-1940 tot 1941
T-1		11		11	08-1941 tot 10-1941
T-2		38		38	11-1941 tot 09-1942
T-3		125	47	172	10-1942 tot 09-1944
Do-24			40	40	1945 tot 1947
Totaal	**32**	**194**	**87**	**313**	

De laatste versie van de Do 24 was de Do 24TT, later bekend als Do ATT. De productie van deze variant begon in 1979 en het toestel was in 1983 gereed.

Operationele inzet

In dienst van de MLD

Eind 1940 beschikte de MLD over 34 vliegboten van het type Do 24K.
Na het uitbreken van de vijandelijkheden met Japan werden er 24 toestellen ingezet voor verkenningspatroulles.
Vijf van de overige tien toestellen werden ingezet bij de voortgezette vliegopleiding.
Op 13 december 1941 raakte de Do 24K X-22 als eerste Nederlandse vliegtuig in gevecht met drie Japanse jachtvliegtuigen. Eén jachtvliegtuig werd neergeschoten, de twee andere jagers deinsden daarna terug.

In Indonesië was het hoofdvliegveld op Oost Java te Soerabaja, M.V.K.Morkrembangan genaamd naar de rivier aldaar.
Er waren 24 hangaars, betonhellingen, eigen radio station, ondergrondse brandstoftanks enz. Het was ingericht voor het gebruik van watervliegtuigen, maar ook voor

landvliegtuigen. Er was luchtafweer dat bemand werd door personeel van de luchtartillerie van het KNIL.

Verder waren er nog zeven hoofdsteunpunten.

- Tandjong Priok (W.Java) Twee hangaars en werkplaatsen, brandstof opslag en ruimte voor vier vliegboten.
- Ambon (Halog) Met drie hangaars, werkplaatsen, deze waren in 1938 nog in aanbouw In jan.1942 werd Ambon gebruikt door de Amerikaanse Catalina'svan Patol-Wing die van de Phillipijnen kwamen. Op 16-01-1942 werd dit steunpunt door de MLD verlaten.
- Trakan, gemoderniseerd in 1940, maar december 1941 door Japanse acties onbruikbaar geworden en in januari 1942 door Marine personeel vernietigd.
- Tobameer (Parapat-Sumatra). Dit steunpunt bood accommodatie voor 2 á 3 vliegboten. Het heeft slechts zeer korte tijd dienst gedaan en is door eigen personeel vernietigd.
- Tondano(Tenadomeer-Noord Sulawesi) [Celebes] Het marinevliegkamp werd 1-10-1942 in dienst gesteld. Met ruimte voor 2 groepen vliegboten. Op 26 dec. vond een hevige aanval plaats waarna het op10 jan. 1942 door Nederlandse militairen werd vernietigd
- Balikpapan (Oost-Kalimantan) [Borneo] Steunpunt met werkplaatsen, vliegtuigdok en moest ook als basis dienen. Op 22 jan. 1942 werd het door Marinepersoneel vernietigd.
- Pontianak, West-Kalimantan [Borneo] Dit werd in 1940 ingericht met machine- en radiowerkplaatsen, een vliegtuigdok. Een vliegtuigmoederschip verzorgde d accommodatie.

Er waren nog vijftig hulpsteunpunten, deze waren instaat brandstof en olie te verstrekken, sommige hadden ook nog accommodatie voor bemanningen en er waren ook nog ca.100 schuilplaatsen uitgezocht, die als noodlandingsterreinen of noodbasis konden dienen.

Na de capitulatie van Nederlands-Indië zijn er zes Do 24's naar Australië uitgeweken.
Bij de Japanse aanval op Broome op 3 maart 1942 leed de MLD een gevoelig verlies.
Vijf toestellen werden in april 1942 aan de RAAF overgedragen.
Eén toestel bleef tot oktober 1943 in MLD-dienst en werd gebruikt voor het uitvoeren van verkennings- en ferryvluchten voor de Nederlandse militaire Inlichtingendienst NEFIS. (Netherlands Forces Intelligence Service tijdens en na de Tweede Wereldoorlog.)

Elders

De meeste Dorniers werden ingezet door de Luftwaffe. Een aantal Do 24's werd ingezet door Australië, Zweden, Frankrijk en Spanje.

Bekende Dornier Do 24 vlieger: Hugo Burgerhout, RMWO

MLD-reg	Datum in dienst	Datum uit dienst	Opmerkingen
X-1	03-07-1937	03-03-1942	Verloren gegaan bij Broone (NW-Australie)
X-2	01-01-1938	24-04-1941	Verongelukt bij MVKM (Soerabaja)
X-3	01-01-1938	03-03-1942	Verloren als X-1
X-4	14-03-1938	13-11-1941	Verongelukt bij MVKM (Soerabaja)

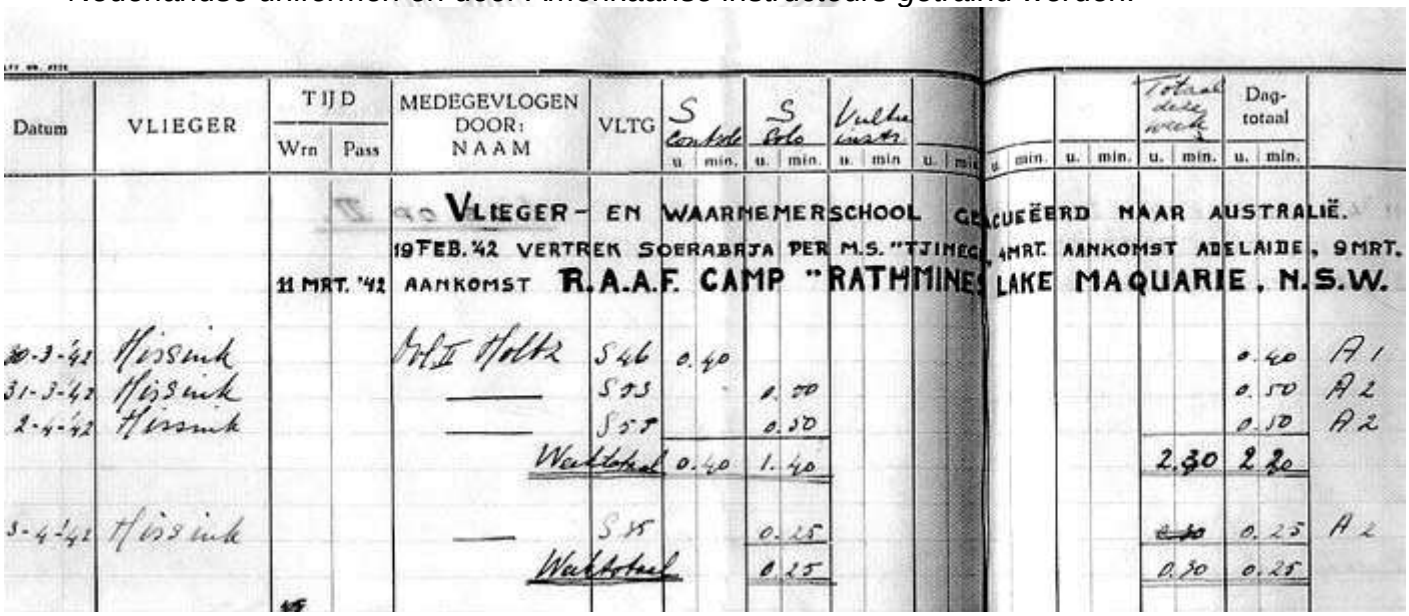
MLD-reg	Datum in dienst	Datum uit dienst	Opmerkingen
X-5	18-03-1938	29-04-1942	Overgedragen aan RAAF (A49-1)
X-6	01-03-1938	03-02-1942	Vernield bij bombardement MVKM
X-7	04-05-1938	29-04-1942	Overgedragen aan RAAF (A49-2)
X-8	01-05-1938	29-04-1942	Overgedragen aan RAAF (A49-3)
X-9	01-05-1938	29-04-1942	Overgedragen aan RAAF (A49-4)
X-10	14-07-1938	29-04-1942	Overgedragen aan RAAF (A49-5)*
X-11	19-07-1938	26-12-1941	Vernield op Tondano Meer (N.Sulawesi)
X-12	08-09-1938	26-12-1941	Vernield op Tondano Meer (N.Sulawesi)
X-13	01-09-1938	07-02-1942	Verloren gegaan bij Roti(Timor)
X-14	1938	22-01-1942	Verongelukt in baai van Balikpapan
X-15	1938	29-12-1942	Verloren in de Zuid Chineese Zee
X-16	1938	10-03-1942	Vernield bij bombardement MVKP
X-17	01-12-1938	25-02-1942	Neergeschoten bij Noordwachter (N.Sulawesi)
X-18	16-01-1939	24-02-1942	Neergeschoten bij Noordwachter (N.Sulawesi)
X-19	31-01-1939	25-01-1942	Verongelukt bij Menari
X-20	14-02-1939	03-03-1942	Verloren als X-1
X-21	03-03-1939	24-01-1942	Verongelukt bij Bali
X-22	20-03-1939	08-01-1942	Afgeschreven MVKM (Soerabaja)
X-23	21-04-1939	03-03-1942	Verloren als X-1
X-24	05-05-1939	01-10-1943	Overgedragen aan RAAF (A49-6)
X-25	24-05-1939	26-12-1941	Vernield als X-11
X-26	07-06-1939	26-12-1941	Vernield als X-11
X-27	18-07-1939	23-12-1941	Noodlanding bij Taroena
X-28	23-08-1939	03-03-1942	Verloren als X-1
X-29	25-09-1939	11-02-1972	Noodlanding bij MVKM (Soerabaja)
X-30	07-07-1939	03-02-1942	Vernield bij bombardement MVKM (Soerabaja)
X-31	29-08-1939	05-02-1942	Vernield bij bombardement MVKM (Soerabaja)
X-32	28-09-1939	07-02-1942	Gezonken bij Roti
X-33	20-11-1939	05-02-1942	Vernield bij bombardement MVKM (Soerabaja)
X-34	11-12-1939	17-12-1941	Noodlanding Noord Kalimantan [Borneo]
X-35	06-03-1940	08-02-1942	Verbrand bij Koepang (Roti-Timor))
X-36	08-03-1940	03-02-1942	Vernield ten zuiden van Borneo

De X-1 en X-2 zijn gebouwd in Frederichhafen, de X-3 is daar ook gebouwd, maar in Altenreim geassembleerd, de X-1 t/m X-29 zijn gebouwd in Alterheim.
De X-30 t/m X-36 zijn gebouwd in combinatie Aviolanda en de Schelde.
De X38 t/m X-61 zijn wel besteld bij Aviolanda maar door het uitbreken van WO-II nooit aan de MLD geleverd.

Alle toestellen hebben dienst gedaan in NOI. De aan de RAAF overgedragen toestellen zijn uit eindelijk 20-12-1944 uit dienst gesteld, behalve de A 49-5 (X-10) die op 11-03-1944 verloren ging.

Nederlandse Doniers Do 24 geëvacueerd naar RAAF Rathmines NSW

Vijf MLD Dorniers X-5, X-7, X-8, X-9, X-10 werden in februari 1942 naar Australië gevlogen om een MLD-detacement in Australië.op te richten, als trainingsbasis .
Deze toestellen behoorden tot de eerst geleverden en zij verkeerden in een slechte conditie.
Vijf dagen na de aanslag te Broome, was op 8 maart 1942 de laatste Dornier evacuatie-vlucht van de NOI X-24, dit toestel landde op Wallal WA, 200 mijl ten zuiden van Broome.
De bemanning zag kans op deze afgelegen plek bij te tanken en daarna de reis naar Perth te vervolgen.
De zes Dorniers vervolgden hun weg naar RAAF Rathmines op Lake Macquarie NSW, waar de restanten van de Nederlandse Marine Luchtvaartdienst hun krachten hadden gebundeld als MLD Rathmines eenheid (Afdeling MLD Rathmines).
Dit kamp was in dienst gesteld door het personeel van het Ryan STM watervliegtuig-squadron als een Nederlands trainingskamp op een RAAF-basis.
In totaal waren 37 Ryans en hun vliegers in februari 1942 vóór de Japanse opmars van Soerabaya naar Australië verplaatst
Tegen het einde van de daarop volgende maand waren een aantal van deze Ryan-watervliegtuigen geassembleerd in Rathmines en deze kregen daar hun MLD - kleurenschema en registratienummers. Ze werden gebruikt voor de vliegopleiding ten behoeve van de Nederlandse vliegers.
:
MLD leerlingvlieger Hans de Vries schreef later:
"In februari 1942 ontsnapten we per schip vanuit Nederlands-Indië naar Freemantle. in Australië.
Ik had geluk want van de drie schepen die vertrokken, werden er twee getorpedeerd en maar eentje redde het naar Australië.
Het personeel van de Nederlandse Marine Air Force werd gehuisvest te Rathmines op Lake Macquarie NSW, waar we twee maanden verbleven voor onze vliegtraining te water. We werden geïntegreerd bij het RAAF personeel en voorzien van RAAF uniformen.
We vlogen hier de Ryan STM met drijvers.
In April 1942 werden we overgeplaatst naar de VS, waar we teruggingen naar ons eigen Nederlandse uniformen en door Amerikaanse instructeurs getraind werden."



Deze pagina van het persoonlijke logboek van een Nederlandse pilot laat zien dat begin 1942 de MLD Ryan watervliegtuigen gevlogen werden door Nederlandse piloten op de RAAF Rathmines basis.

De volgende twee foto's werden ter beschikking gesteld door Neil Wynn, hij vond ze in het fotoalbum van zijn ouders.
De familie woonde in het van Mannering Park aan de zuidelijke kant van Lake Macquarie, ver van RAAF Rathmines basis.

"Ik herinner me dat mijn ouders de Dorniers noemden en vertelden over de Indonesische piloten die ze vlogen, ik heb een foto van een Dornier in onze baai bijgevoegd - u kunt op de achtergrond ons boothuis zien.
De piloten, die hier gevestigd waren in een huis op het punt, werden door onze familie zeer gerespecteerd.
Mijn vader was beroepsvisser, hij ruilde verse vis voor vliegtuigbrandstof om zijn generator te laten draaien, de mannen kwamen vaak langs voor een maaltijd.
Toen ze vertrokken gaven ze mijn oma een kristallen vaas als afscheidsgeschenk en deze is nog steeds in de familie."

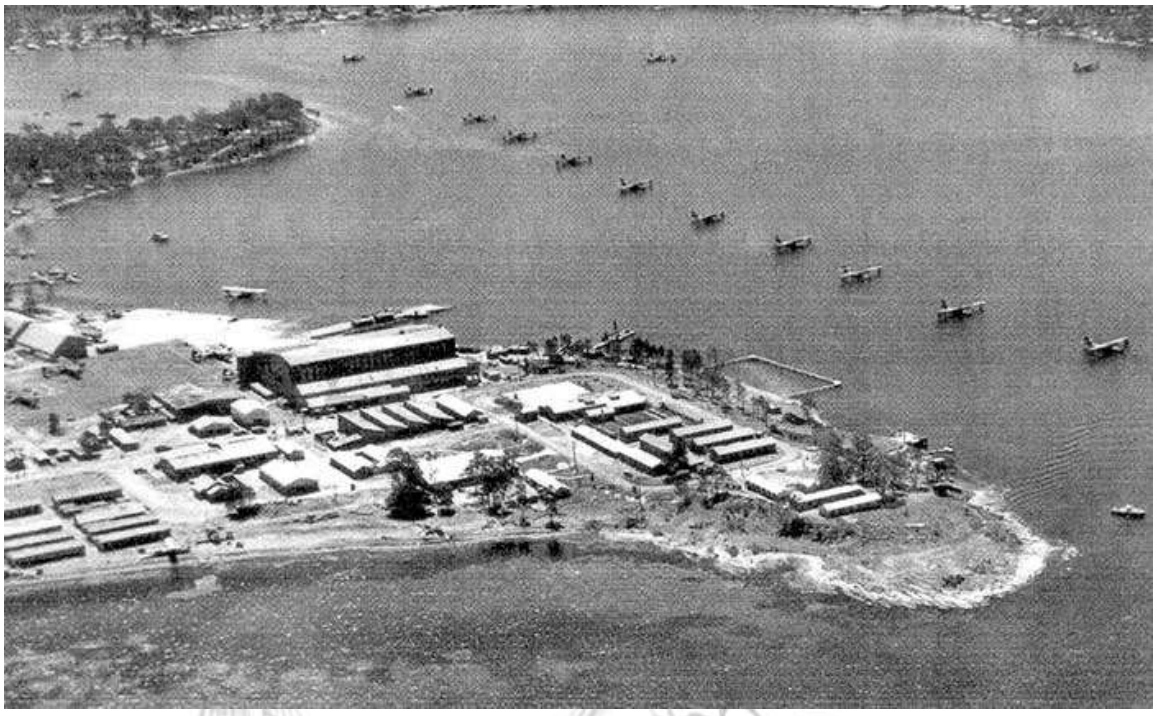
De datums en de omstandigheden van dit Dornier detachement van Mannering Park zijn interessant, want ze komen niet overeen met Phil Mathieson verslag van de Dorniers aankomst in Rathmines in het volgende deel.

MLD Do 24 moored in a bay at Mannering Park on Lake Macquarie 1942.

De Regering van NOI gaf zich aan de Japanners over op 9 maart 1942.
In Australië bespraken de NOI militaire bevelhebbers de toewijzing van de Nederlandse civiele en militaire vliegtuigen die reeds in Australië waren, alsmede de onlangs in NOI bestelde militaire vliegtuigen, die nu verscheept werden naar Australische havens vanwege de oorlog.

Ze werden overhandigd aan de Australische regering en de US Army Air Corps in Australië: zie: Douglas DC-5 en Ryan STM in deze serie

Nederlandse Do - 24s door RAAF overgenomen



De overgebleven Catalina watervliegtuigen van de MLD te Rathmines, kreeg opdracht om naar Ceylon te vliegen waar ze een nieuw Nederlands eskader zouden gaan vormen.
De zes Dornier Do-24s te Rathmines, werden op 29 April 1942 door de RAAF overgenomen.
Alle Ryan STM-watervliegtuigen werden van Ned.Oost-Indie naar Australië verscheept.
De achttien nieuwe Vought Sikorsky OS2U Kingfishers (IJsvogels) die in kratten in twee vrachtschepen uit de Verenigde Staten waren aangekomen, werden ook overgebracht naar de RAAF.
De Dornier Do-24 overdracht werd in mei door het Air Board geformaliseerd en met een overeengekomen prijs van £A 56,280 op 12 juni 1942 goedgekeurd door de Australische Minister van luchtvaart.
De Air Board veronderstelde dat door de Dornier's als watervliegtuig-trainers, voor transport- of voor zeereddingsdiensten te gebruiken, de waardevolle Catalina's voor oorlogshandelingen zouden kunnen worden gereserveerd.
Helaas betekende de enorme vertraging om de Dorniers vlieggereed te krijgen dat ze uiteindelijk in hoofdzaak werden gebruikt voor transportvluchten.
De zes Do-24 kregen de RAAF registratienummers A49-1 t/m A49-6, maar de A49-6 werd toegewezen aan de Nederlandse inlichtingendienst en heeft nooit bij de RAAF gevlogen.
(Zie paragraaf ***'Clandestiene Dornier'*** *verderop)*
Begin maart arriveerden de zes Nederlandse Dorniers te Rathmines.
Vlieger Philip Mathiesen, bij 41 squadron herinnert aan de periode:

"Deze Dorniers waren ingezet geweest voor evacuaties, op rivieren en meren, daar raakten ze boomstammen en ze waren vreselijk beschadigd tegen de tijd dat zij op Rathmines aankwamen.
Ze arriveerde daar zonder stranduitrusting en andere hulpmiddelen waardoor ze gewoon in de modder landden aan de oever van het meer, in de buurt van de RAAF Basis en ze zaten daar maandenlang vast, gedeeltelijk in en boven water.

De rompen waren doorzeefd met gaten en werden opgelapt door er beton in te gieten.
De toestellen verkeerden in een verschrikkelijke conditie.

Toen de RAAF ze overnam, betekende dit het volledige strippen van alle elektrische bedrading en nieuwe beplating op de romp.
*(*2) Dit was een grote reparatie-klus".*

Vliegbootreparatie Depot No.2 in Rathmines werd belast met de voorbereiding van de eerste Dorniers voor RAAF dienst.
De commandant van 2FBRD was de populaire Wing Commander G.U. Scotty Allan, een vooroorlogse pioniervlieger en ervaren Qantas vliegboot kapitein.

RAAF Squadron Leider Bryan Monkton van SQ No.41 te Townsville, was vlieger van de korte C klasse vliegboten en gedetacheerd van Qantas, beschreef in zijn biografie, "The Boat I Flew"
"We vlogen in December 1942 vanaf Townsville naar Rathmines samen met collega vlieger Michael Mather en 20 ingenieurs om de eerste twee Dorniers op te halen.
Vanwege hun slechte conditie en het gebrek aan reserveonderdelen en zelfs fabriekshandleidingen, liepen revisies achter op schema.
Ook de Amerikaanse Wright Cyclone motoren leverde onderhoudsproblemen op, omdat ze het verouderde model R-1830-F52s waren, waarvoor moeilijk reserveonderdelen te krijgen waren.
Monkton schreef: "uiteindelijk kwam de eerste Dornier de hangar uit op een geïmproviseerd transportonderstel en hij reed van de waterhelling te water.
Pas toen zagen we het vliegtuig voor het eerst in zijn volle glorie.
Ik had deze Empire vliegboot altijd vergeleken met een grote oceaanstomer, hoewel de Dornier een oorlogsmachine was.
Helaas zagen we dat de geweren en kanonnen waren verwijderd en er bevestigingsogen in diverse compartimenten voor vrachtvervoer waren gemonteerd.
Nu leek een doodordinair transportvliegtuig.

Scotty Allan en zijn bemanning onderwierpen de Dornier aan een testvlucht en wij stonden allemaal langs de kust om van deze gebeurtenis getuige te zijn.
Scotty vloog de Dornier diverse malen op een hoogte van 200 voet over de basis en er was geen twijfel over zijn uiterlijk, in de saai zwarte en grijze camouflage verf, zag dit er duidelijk doelgericht en onheilspellend uit.
Al snel vlogen we dagelijks met de Dornier oefenvluchten en soms 's nachts, om onszelf met dit bijzondere toestel vertrouwd te geraken.

Niet alleen ware de instrumenten en de besturing afwijkend met wat we gewend waren in de Britse vliegtuigen, maar ook alle opschriften waren nog steeds in het Duits.
Een van de bijzondere kenmerken van de Dornier was de afwezigheid van wing-tip drijvers.

*(*3)*
In plaats daarvan had de Dornier stompe romp-drijvers, sponsons genaamd, aan weerszijde van de romp op water niveau.

De tweede Do 24K voltooid zijn revisie te Rathmines, in februari 1943 en Monkton startte het 1ste eskader No.41 in Townsville te Rathmines op, vlieger Mather verliet Rathmines om aan de opleiding in A49-2 te beginnen..

Phil Matheson beschrijft zijn ervaringen:

"We kregen de Dornier A49-2 te water en gingen verder met rondjes taxiën om te zien hoe het toestel reageerde.
Uiteindelijk konden we er mee vliegen, om er zo achter te komen hoe het toestel vloog.
Dit was zeer interessant.

Het was nogal een verandering ten opzichte van de 'Empire' vliegboot waar je vrij hoog boven het water zat.

Bij de Dornier kon je vanuit het cockpitraam met je hand het water aanraken.

Het waren zeer, zeer sterke vliegtuigen, maar wat ik niet leuk vond was dat de romp enigszins aan een onderzeeër deed denken.

Het was een lage buisvormige romp en je kwam binnen via een rond luik dat kletterend sloot en de bemanning schroefde helemaal rondom de bouten vast om het te sluiten.
"We gebruikten om 40 troepen aan boord van."

*(*1) Hans de Vries, geïnterviewd door Jim Skyring, Aerogram magazine, maart 2010*
(*2) *Phil Matheson geïnterviewd door Greg Banfield in 1967 verschenen in mens en luchtfoto Machines, maart-April 1996.*
(*3) *Bryan Monkton, de boten die ik vloog, Australische Luchtvaartmuseum, Bankstown, 2005*

RAAF Lake Boga

De andere Dorniers werden naar No.1 FBRD in Lake Boga gestuurd, dicht bij de Murray rivier in Noord Victoria om daar hun pre-RAAF revisie te krijgen.

Tot dan toe voerden deze eenheid het meeste onderhoud RAAF Catalinas en Walrus watervliegtuigen uit.
Als eerste waren A49-3 en A49-5, die samen werden overgelogen vanuit Rathmines, ze landen op 2 September 1942 op de kalme wateren van Lake Boga na een vlucht van 4hrs 20 minuten.
Het onderhoud was net zo moeilijk als op Rathmines en het duurde negen maanden voordat ze beide in juni 1943 aan hun test vlucht toe waren.
De twee toestellen vlogen vervolgens naar hun nieuwe bestemming Squadron No.41. te *Townsville*

Maar een paar weken later zette de Squadron Commandant van het Squadron No.41 de A49-3 en -5 aan de grond, vanwege de aanhoudende elektrische klachten, waardoor er een brandrisico was.

Ze vlogen terug naar Lake Boga.

Na deze teleurstellende start, 1FBRD begon met het naar behoren uitvoeren van een aantal reparaties en revisies aan de RAAF Dorniers, hier nam men de werkzaamheden over van 2FBRD in Rathmines.
Naarmate de oorlog vorderde, kwamen grote aantallen RAAF Catalinas en Mariners voor onderhoud en USAAC alsmede USN Catalinas.
Naarmate de werkdruk op Lake Boga groeide, werd Wing Commander G.U. Allan de nieuwe CO (Commanding Officer) vanuit zijn vorige positie als CO van 2FBRD Rathmines.

Zijn ervaring met onderhoud en vliegen de 24Ks was een pre voor Lake Boga, want er waren nog steeds geen reserveonderdelen en de meeste reparaties moesten worden geïmproviseerd.

Squadron No.41, een vliegboot transport-eenheid met de basis op Townsville Qld. was de belangrijkste exploitant van de Australische Dorniers, alle vijf RAAF toestellen werden periodiek toegewezen.
De Dorniers werden in augustus 1942 toegewezen aan het squadron ter aanvulling van hun RAAF Short Empire vliegboten die vooral troepen en voorraden vervoerden van Townsville naar Port Moresby voor de Nieuw-Guinea frontlinie.
Maar de vertragingen , door de moeizame onderhoud –oorlog met de Dorniers om ze vlieg gereed te krijgen resulteerde dat het Sqn-41 niet eerder dan van vanaf februari 1943, de eerste Dorniers in gebruik kon nemen.

Het vervoer van militairen, munitie en vracht vond plaats tussen Townville en Nieuw-Guinea, meestal naar Port Moresby maar ook naar Kiriwina, Goonenough Island en Milne Bay. Een Sqn-41 detachement was gestationeerd bij de haven van Darwin.
De Dorniers van het Sqn.41, had een slechte onderhouds-record, zoals geopenbaard in hun individuele geschiedenissen hieronder:
Nadat er over de Stille Oceaan aan RAAF meer Catalinas en vervolgens Martin Mariner vliegboten werden geleverd, werden de Dorniers in de eerste helft van 1944 uit dienst gesteld, de meeste hadden slechts een jaar in Australische dienst gevlogen.

Door hun voortdurende onderhoudsproblemen was er een specifieke reden voor hun vervroegde uittreding.

Brian Monkton schreef:

"De Dornier had een ernstig probleemen veroorzaakt bij de de stabilisatiedrijvers.
Deze vleugel-achtige drijvers dienden ook als ondersteunende brandstoftanks.

Als gevolg van steeds maar beuken op de ruwe zee kregen ze op sommige plaatsen scheuren in de scheiding tussen de stabilisatiesdrijvers en de romp waardoor brandstof lekken ontstonden.
Het was niet ongewoon dat er vele gallons van hoog-octaan brandstof onder de vloer klotste van het compartiment waar troepen werden vervoerd.
Natuurlijk, waren we doodsbang dat, ondanks de onheilspellende waarschuwingen die aan de vlucht vooraf gaande briefings werden gegeven, iemand een sigaret zou aansteken!
De ingenieurs deed wat ze konden om dit probleem te corrigeren, maar het was duidelijk dat een belangrijke constructieve wijziging vereist werd.
We gingen door met vliegen, met die potentiële bommen, grimmig hopend voor het beste."

Het 41eSqn verving tegen het eind van 1943 zijn Dorniers door -Martin Mariners-, het squadron stuurde in 1944 diverse Dorniers naar Darwin om daar een detachement te vormen.
De Communicatie eenheid No.8 bij Goodenough island in de omgeving van Milne Bay in Nieuw-Guinea kreeg twee Dorniers voor OSRD taken waar ze werden gestationeerd op het nabijgelegen eiland Kiriwina (oost nieuw-Guinea)

Het enige verlies van een RAAF Dornier vond plaats op 11 maart 1944 toen A49-5 lag op haar ligplaats in de Darwin haven, voor een radiobedrading reparatie.

Een elektrische vonk veroorzaakte een brand, gevoed door interne benzine dampen, zorgde dat het vliegtuig uitgebrande.
De drie technisch personeelsleden die aan boord waren, hadden wel brandwonden maar wisten te ontsnappen.

Deze gebeurtenis versnelde ongetwijfeld de terugtrekking van het type en tussen maart en juni 1944 waren de vijf resterende RAAF Do 24Ks overgevlogen naar 1FBRD op Lake Boga voor opslag.
In December 1944 verorderde RAAF HQ 1FBRD dat alle vijf moesten worden "omgezet in onderdelen", dwz bruikbare delen opslaan en het casco afgevoeren als schroot materiaal.

Een clandestiene Dornier

De NEI regering in ballingschap verzocht Dornier X-24 (de toegewezen A49-6) terug te sturen.
De kist werd tot juni 1942 opgeslagen in Rathmines toen het werd overgedragen aan een MLD bemanning die ernaar naar Rose Bay vloog,naar de civiele vliegbootbasis te Sydney Harbour.(Nieuw-Zuid-Wales,Australië)
Er bevond zich hier een kleine groep van geselecteerde MLD'ers die een gespecialiseerde eenheid vormde voor deze Dornier en een Catalina Y-45.

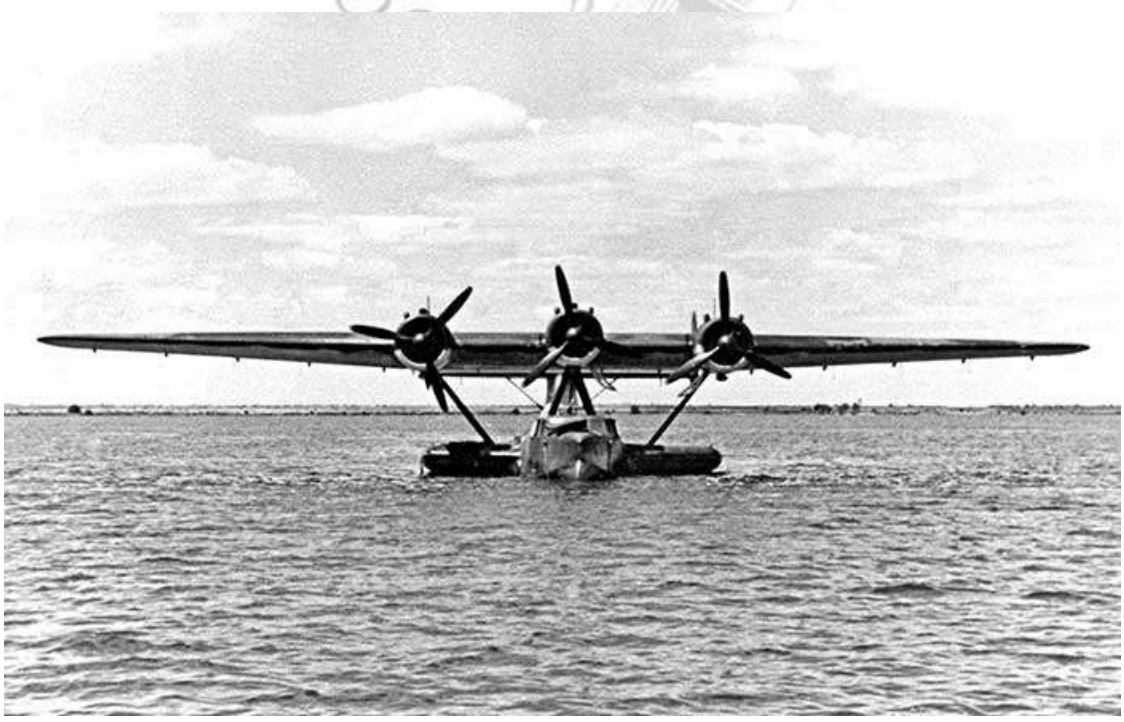
De eenheid heette oorspronkelijk de Aeronout Group (Groep Aeronout), wat in mei 1943 omgezet werd naar MLD detachement Australië.
De Dornier X-24 werd door MLD bemanningen gevlogen met als taak intelligentie-inlichtingen operaties in Nederlands Nieuw-Guinea en vloog naar verluidt ook clandestiene missies naar door Japan gecontroleerde gebieden in Nederlands-Indië.

Na een jaar werd het vervangen door een nieuw geleverde Nederlandse Catalina en in juni 1943 geretourneerd aan de RAAF.
De X-24 werd op land geparkeerd bij de vliegbootbasis Rose Bay en bleef daar totdat er een besluit werd genomen over haar toekomst.

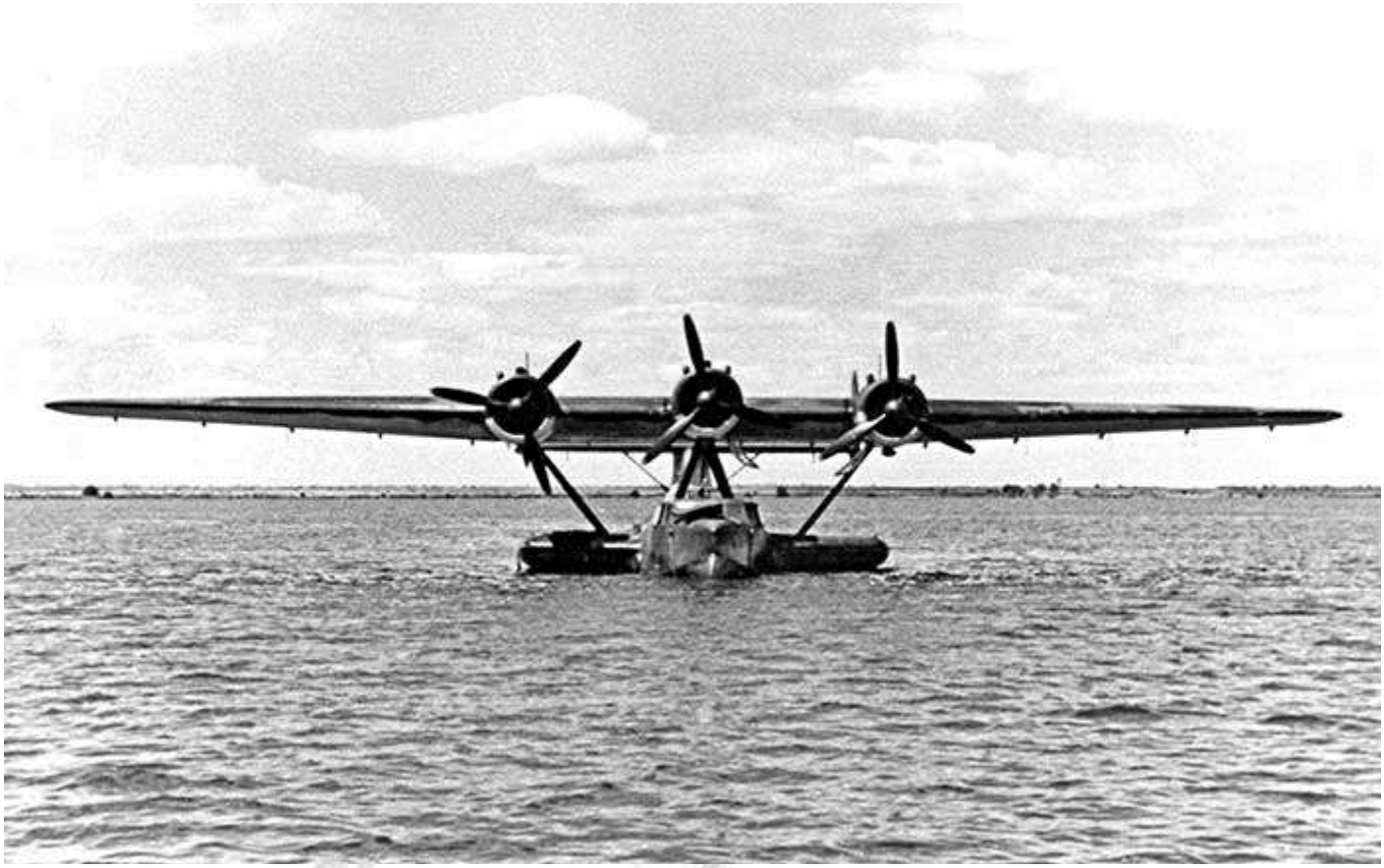
Ten slotte in November van dat jaar werd het toegewezen aan 2FBRD detachement, wat was gestationeerd in Rose Bay, om te oefenen in onderhoud door de personeel van de luchtvaartmaatschappij Qantas Empire Airways, inclusief montage van een nieuwe motor gondel.
Qantas had toestemming de RAAF markeringen en registratie "A49-6" toe te passen.

Uiteindelijk werd hij luchtwaardig verklaard, voor een enkelvoudige vlucht naar Lake Boga (Victoria, Australië) , in mei 1944 gingen hier alle Dorniers uiteindelijk met pensioen.
……..

RAAF Rathmines op Lake Macquarie NewSouthWales in 1945 met Catalinas afgemeerd op het meer.



RAAF Rathmines op Lake Macquarie NSW in 1945 met Catalinas afgemeerd op het meer.



Vooraanzicht van de Dornier Do 24 K A49-4 bij Lake Boga. Let op de stabilisatiedrijvers!

Achteraanzicht van een RAAF Dornier 24K.

RAAF DORNIER Do 24Ks A49-1 to A49-6

All built by Dornier Werke G.m.b.H at Friedrichshafen, Germany

RAAF Dornier units with their base at the time:

9 Sqn	No.9 Squadron, Rathmines NSW
41 Sqn	No.41 Squadron, Townsville Qld
14ARD	No.14 Aircraft Repair Depot, Gorrie NT
8CU	No.8 Communications Unit, Goodenough Island, New Guinea
1FBRD	No.1 Flying Boat Repair Depot, Lake Boga Vic
2FBRD	No.2 Flying Boat Repair Depot, Rathmines NSW
52OBU	No.52 Operational Base Unit, Darwin
3OTU	No.3 Operational Training Unit, Rathmines
SHQ	Station Headquarters
STF	Seaplane Training Flight, Rathmines

datum	**Dornier Do 24K Werke No.765 X-5, A49-1, "VH-COJ"**
29-04-1942	Bij RAAF in Rathmines binnengekomen als A49-1 ex. Nederlands-Indië. Voormalige X-5
18-05-1942	Op sterkte met RAAF No.9 Squadron 9 Sqn hernoemd als *Seaplane Training Flight*, Rathmines
26-06-1942	Toegewezen Station HQ Rathmines ex STF
07-08-1942	Onbruikbaar ongedefinieerd Rathmines tot 11.9.42
16-09-1942	Naar links draaiend tijdens waterlanding te Rathmines en raakte grond, stuurboord vleugel en motor raakten ernstig beschadigen en de romp doorboord. Het vliegtuig werd door een kraan het land op gehesen.
xx-09-1942	Voor onbepaalde tijd in reparative in Rathmines werkplaats, laatste weekrapport 1,43 Directoraat van het luchtvervoer, Allied Air Forces toegewezen radio Roepnaam VHCOJ. Geen fotobewijs van dat de Roepnaam extern op het vliegtuig is geschilderd.
24-06-1943	Ontvangen van Qantas Empire Airways te Rose Bay vliegbootbasis, Sydney Haven voor inspectie ex.2FBRD Rathmines
11-07-1943	Ontvangen 2FBRD Rathmines ex QEA
12-07-1943	Toegewezen aan Sqn No.41
17-10-1943	Ontvangen bij Sqn. No.41, Squadron code "DQ-D"
02-01-1944	Ontvangen 1FBRD Lake Boga ex. Sqn.41 voor dringende romp reparaties verschuldigde split stuurboord stub-vleugel brandstoftank
27-02-1944	Ontvangen Sqn.No.41 ex 1FBRD
07-03-1944	Ontvangen van communicatie eenheid No.8, Kiriwina, Nieuw-Guinea voor lucht en zee redding plichten
21-05-1944	Ontvangen bij 1FBRD Lake Boga ex. 8CU voor opslag
20-12-1944	Goedkeuring voor sloop naar onderdelen op Lake Boga

datum	Dornier Do 24K Werke No.767 X-7, A49-2, "VH-COK"
29-04-1942	Binnengekomen bij RAAF te Rathmines als A49-2 ex Nederlands-Indië. Voormalige X-7
18-05-1942	Op sterkte met RAAF Squadron No.9 Sqn hernoemd als *Seaplane Training Flight*, Rathmines
20-07-1942	Onbruikbaar ongedefinieerd Rathmines tot het laatse weekelijks rapport 04-01-1943
31-07-1942	Toegewezen Station HQ Rathmines ex STF Directoraat van het luchtvervoer, Allied Air Forces toegewezen radio Roepnaam VHCOK. Geen fotobewijs van dat de Roepnaam extern op het vliegtuig is geschilderd.
13-02-1943	Ontvangen 3OTU ex. 2FBRD te Rathmines Philip Matheson pilot van Sqn.41 vloog begin 1943 in de A49-2 zijn Dornier lesvluchten te Rathmines, wat hij zich herinnert was de eerste operationeele vlucht in Rathmines
24-05-1943	Ontvangen 2FBRD Rathmines ex. 3OTU t.b.v. brandstoftank reparaties
30-10-1943	Ontvangen Sqn.41 ex 2FBRD. Eskader code "DQ-E"
21-11-1943	Ontvangen 2FBRD ex.Sqn.41 voor de reparatie van romp lekken, in de buurt van ingenieurs compartiment. Sqn.41 zegt dat vorige maand bij ontvangst van 2FBRD dit vliegtuig defect was
25-06-1944	Ontvangen 1FBRD Lake Boga ex 2FBRD voor opslag
25-06-1944	1FBRD Record vaarboek: A49-2 aangekomen Lake Boga, F/O Dudley Wright. Alle vijf overlevende RAAF Dornier Do 24s worden hier uit dienst genomen.
20-12-1944	Goedkeuring voor sloop naar onderdelen op Lake Boga
20-07-1942	Onbruikbaar ongedefinieerd Rathmines tot het laatse weekelijks rapport 04-01-1943
31-07-1942	Toegewezen Station HQ Rathmines ex STF

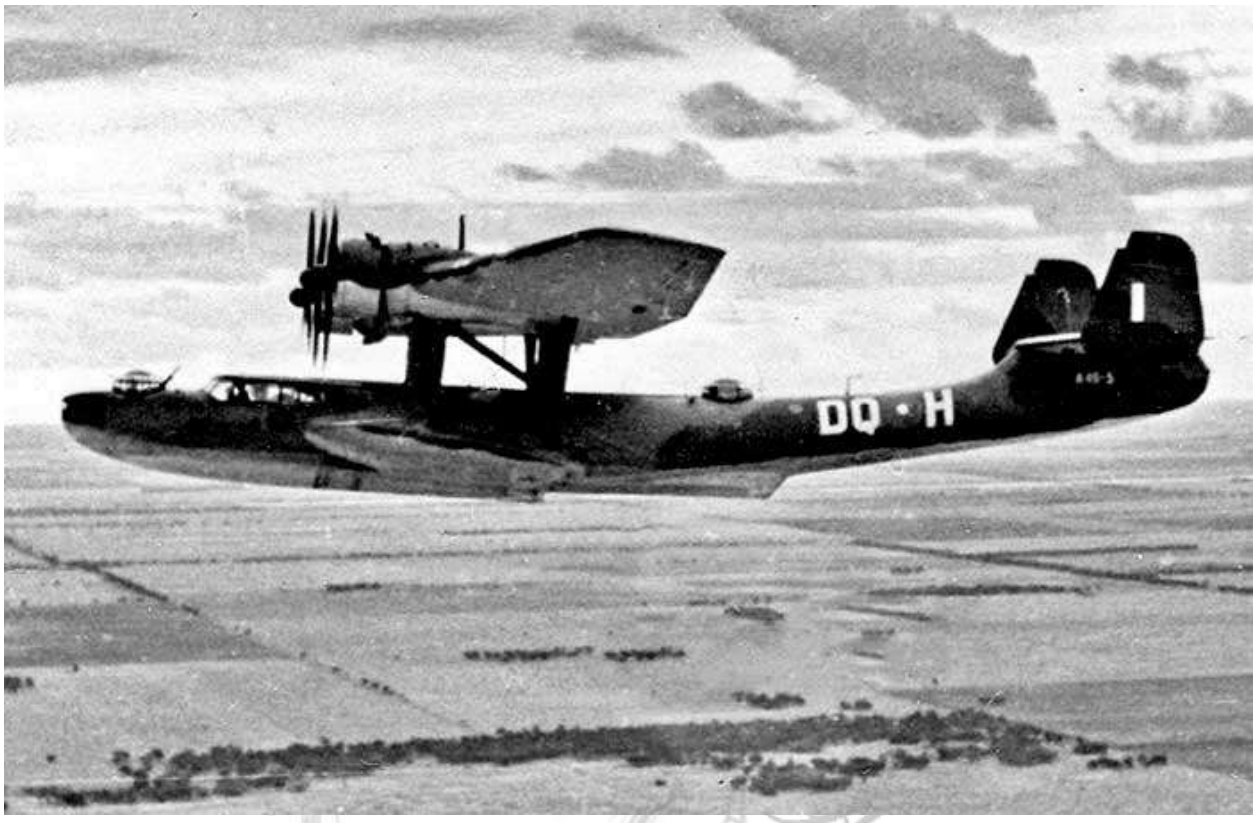
datum	Dornier Do 24K Werke Nr 768 X-8, A49-3, "VH-COL"
29-04-1942	Voormalige X-8 naar RAAF in Rathmines ontvangen als A49-3 ex. Nederlands-Indië.
18-05-1942	Op sterkte met RAAF Squadron No.9
	Sqn. 9 hernoemd als *Seaplane Training Flight*, Rathmines
31-07-1942	Toegewezen Station HQ Rathmines ex STF Toegewezen Station HQ Rathmines ex STF
07-08-1942	Onbruikbaar ongedefinieerd Rathmines tot het laatse weekelijks rapport 28-08-1942
02-09-1942	Ontvangen 1FBRD Lake Boga ex Rathmines 1 FBRD Operaties Recordboek 02-09-1942: A49-3 onder commando van Sqn. Ldr Gordon Stilling en de A49-5 kwamen samen op Lake Boga aan, vliegtijd 4 uur 20 minuten vliegen vanaf Rathmines. A49-3 werd voor het eerst aan land op Lake Boga Dit waren de eerste Dorniers op de eenheid, die meestal behandeld Catalinas ontvangen In het begin was geen strandonderstel beschikbaar voor de Dorniers op 1FBRD, dus werden er twee water gevulde loopgraven gegraven in vooroevers van het meer op RAAF Lake Boga om zo elke vliegtuigromp met stabilisatievinnen te accomoderen. Hierdoor had het onderhoudspersoneel toegang tot het vliegtuig. Later toen er op de basis gebouwen en hangars werden gebouwd, verhuisde de Dorniers van het strand naar de hangars voor reparaties onder een dak.
18-09-1942	Onbruikbaar ongedefinieerd Rathmines tot het laatse weekelijks rapport 12-05-1943. Directoraat van het luchtvervoer, Allied Air Forces toegewezen radio Roepteken VHCOL. Geen fotobewijs van dat de Roepnaam extern op het vliegtuig is geschilderd.
xx-06-1943	Revisie voltooid, duurde 9 maanden vanwege de vele ondervonden moeilijkheden. A49-3 eerste test vlucht op Lake Boga, vlieger Sqn Ldr Geoff Marshall, 1FBRD CO, met 9 man onderhoudspersoneel
04-06-1943	testvlucht van 4 hr 25 min door Sqn Ldr Bryan Monkton van Sqn.41 Ook waren aan boord eskader onderhoudspersoneel die waren opleiding en werken op de Dorniers op Lake Boga, Sgts Emes McKnight, Canny, Cpl Aubin en LAC Dyring.

datum	Dornier Do 24K Werke Nr 769 X-9, A49-4 "VHCOM"
29-04-1942	Voormalige X-9, bij RAAF in Rathmines ontvangen als A49-4 (ex. Nederlands-Indië)
18-05-1942	Op sterkte met RAAF No.9 Squadron Sqn.9 hernoemd als *Seaplane Training Flight, Rathmines*
20-07-1942	Onbruikbare onbepaalde bij Workshops te Rathmines, laatste weekrapport 18-09-1942
31-07-1942	Toegewezen SHQ Rathmines ex STF
25-09-1942	Ontvangen 1FBRD Lake Boga ex Rathmines
25-09-1942	1 FBRD Operaties Record boek: A49-4 en Catalina A24-26 aangekomen, geland op Lake Boga
25-09-1942	Geschat: vliegklaar in 3 weken op 1FBRD
02-10-1942	Onbruikbare onbepaalde op 1FBRD, laatste weekrapport 04-01-1943
12-05-1943	Onderhoud hangt af van beschikbaarheid van vervangende brandstoftanks
28-07-1943	Piloten logboek: W/Cdr G.D.Marshall (CO-1FBRD): A49-4 verdere test vlucht Lake Boga, met 9 bemanningsleden aan boord
05-08-1943	41 Sqn ex 1FBRD ontvangen. Eskader code "DQ-G"
xx-08-1943	Logboek: Philip Matheson Sqn.41: A49-4 operationeel gevlogen van Townsville Directoraat van het luchtvervoer, Allied Air Forces toegewezen radio Roepteken VHCOM Geen fotobewijs van dat de Roepnaam extern op het vliegtuig is geschilderd.
08-09-1943	Ontvangen van 1FBRD ex Sqn.41 voor 240 uurs inspectie
19-10-1943	1FBRD Operaties Record boek: A49-4 vertrokken naar Lake Boga; vlieger Flt. Lt. Fletcher
20-10-1943	ontvangen Sqn.41 ex 1FBRD
21-10-1943	Log A49-4 VHCOM: vloog van Townsville -> Port Moresby -> Townsville; vlieger Sqn. Ldr. Hampshire
23-10-1943	Log: vloog vanaf Townsville lokaal 40 minuten; vlieger Flt. Lt. Fletcher
24-10-1943	Log: vloog van Townsville -> Port Moresby -> Townsville; vlieger Flt. Lt. Fletcher
27-10-1943	Log: vloog van Townsville -> Cairns-Port Moresby; vlieger Flt. Lt. Fletcher
28-10-1943	Log: vloog van Port Moresby ->Townsville; vlieger Flt. Lt. Fletcher
31-10-1943	Log: vloog van Townsville -> Port Moresby-> Townsville; vlieger Flt. Lt. Fletcher
23-11-1943	Ontvangen 1FBRD ex 41 Sqn voor 240 uurs inspectie
xx-04-1944	ontvangen van 41 Sqn ex 1FBRD
08-04-1944	Ontvangen van 1FBRD ex 41 Sqn voor opslag
20-12-1944	Goedgekeurd om voor onderdelen te slopen te Lake Boga.
29-04-1942	Voormalige X-9, bij RAAF in Rathmines ontvangen als A49-4 (ex. Nederlands-Indië)
18-05-1942	Op sterkte met RAAF No.9 Squadron Sqn.9 hernoemd als *Seaplane Training Flight, Rathmines*

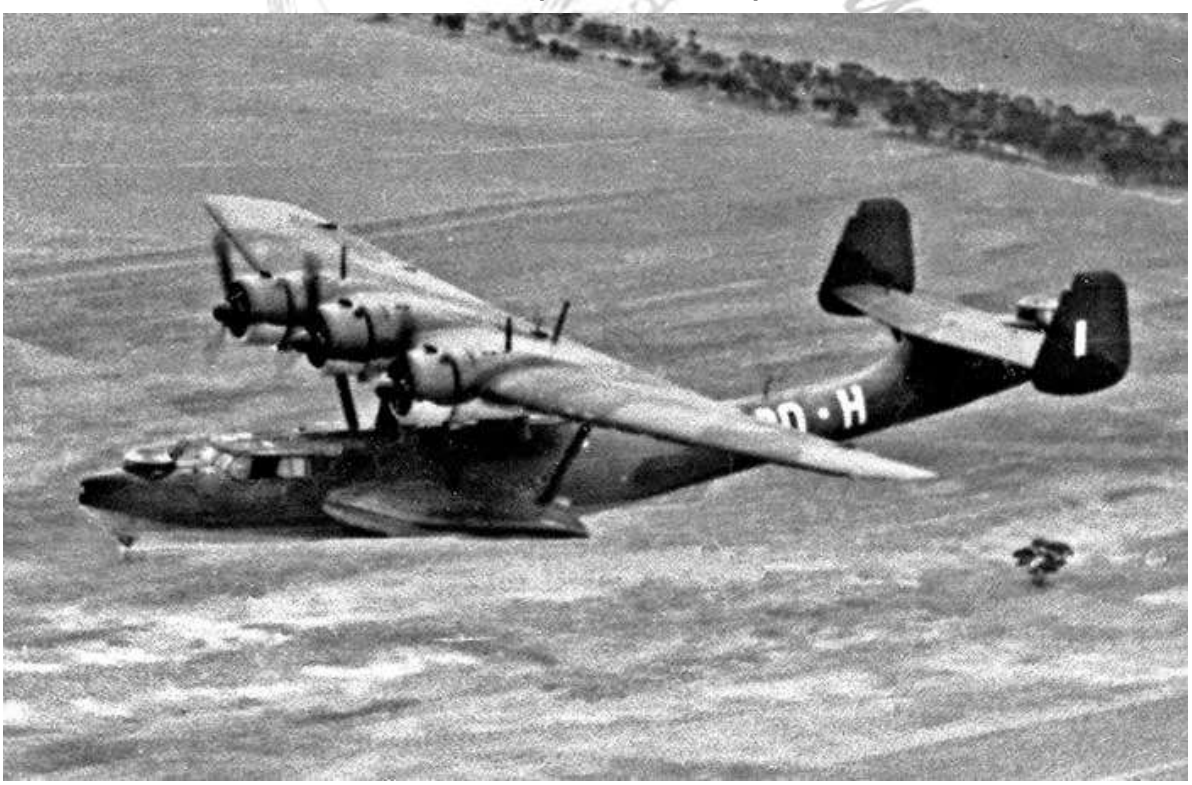
A49-4 wearing No.41 Squadron code DQ-G.

datum	Dornier Do 24K Werke Nr 770 X-10, A49-5 "VH-CON"
29-04-1942	Voormalige X-10 naar RAAF in Rathmines ontvangen als A49-5 ex. Nederlands-Indië.
18-05-1942	Op sterkte met RAAF No.9 Squadron 9 Sqn hernoemd watervliegtuig opleiding vlucht, Rathmines
31-07-1942	Ontvangen SHQ Rathmines ex STF
02-09-1942	Ontvangen 1FBRD Lake Boga ex Rathmines
02-09-1942	1 FBRD Operaties Record boek. De A49-5 onder commando van: FO Norm Fader en de A49-3 kwam samen op Lake Boga, vliegtijd 4 uur 20 minuten vliegen van Rathmines. De A49-5 als tweede geland op Lake Boga. Dit waren de eerste Dorniers die op de basis landde, meestal werden er Catalinas afgehandeld. In het begin was geen strandonderstel beschikbaar voor de Dorniers op 1FBRD, dus werden er twee water gevulde loopgraven gegraven in vooroevers van het meer op RAAF Lake Boga om zo elke vliegtuigromp met stabilisatievinnen te accomoderen. Hierdoor had het onderhoudspersoneel toegang tot het vliegtuig. Later toen er op de basis gebouwen en hangars werden gebouwd, verhuisde de Dorniers van het strand naar de hangars voor reparaties onder een dak.
18-09-1942	Onbruikbaar voor onbepaalde tijd op Lake Boga, laatste weekrapport 04-01-1943 Directoraat van het luchtvervoer, Allied Air Forces toegewezen radio Roepteken VHCON. Geen fotobewijs van dat de Roepnaam extern op het vliegtuig is geschilderd.
12-05-1943	Geschatte vlieggereedheid ca. 25-05-1943
xx-06-1943	A49-3 & -5 Revisie voltooid, duurde 9 maanden vanwege de vele ondervonden moeilijkheden.
12-06-1943	De A49-5 eerste test vlucht op Lake Boga; Sqn.Ldr. Geoff Marshall, 1FBRD CO, vloog inclusief 16 man onderhoudspersoneel. Vliegtuigen werd gecamoufleerd met eskader code "DQ-H" in het wit.
xx-06-1943	Heen en weer van Lake Boga naar Townsville tbv 41 Sqn gevlogen door Flt.Lt. Webber
xx-07-1943	41 Sqn CO gaf een vliegverbod aan de A49-5 en A49-3 vanwege elektrische klachten die een brandgevaar konden zijn. Beide werden teruggevlogen naar 1FBRD Lake Boga
27-06-1943	41 Sqn ex 1FBRD ontvangen
14-07-1943	1 FBRD ex 41 Sqn voor inspectierapport ontvangen
26-09-1943	41 Sqn ex 1FBRD ontvangen
30-09-1943	Beschadigd bij Cairns door tanker tijdens bijtanken, beplating rammeld aan bakboordzijde
04-10-1943	ontvangen 1 FBRD ex 41 Sqn voor romp reparaties
11-10-1943	ontvangen 41 Sqn ex 1FBRD
11-11-1943	ontvangen 1 FBRD ex 41 Sqn voor 240 uurs inspectie
xx-11-1943	1FBRD Operaties Record boek: gedurende november 1943 kwamen er een totaal 14 vliegtuigen: type Catalinas, Dornier en Mariners. Vier waren er compleet en vertrokken.
12-12-1943	1FBRD ORB: A49-5 vertrokken van Lake Boga naar 41 Sqn, vlieger F/O Wright.

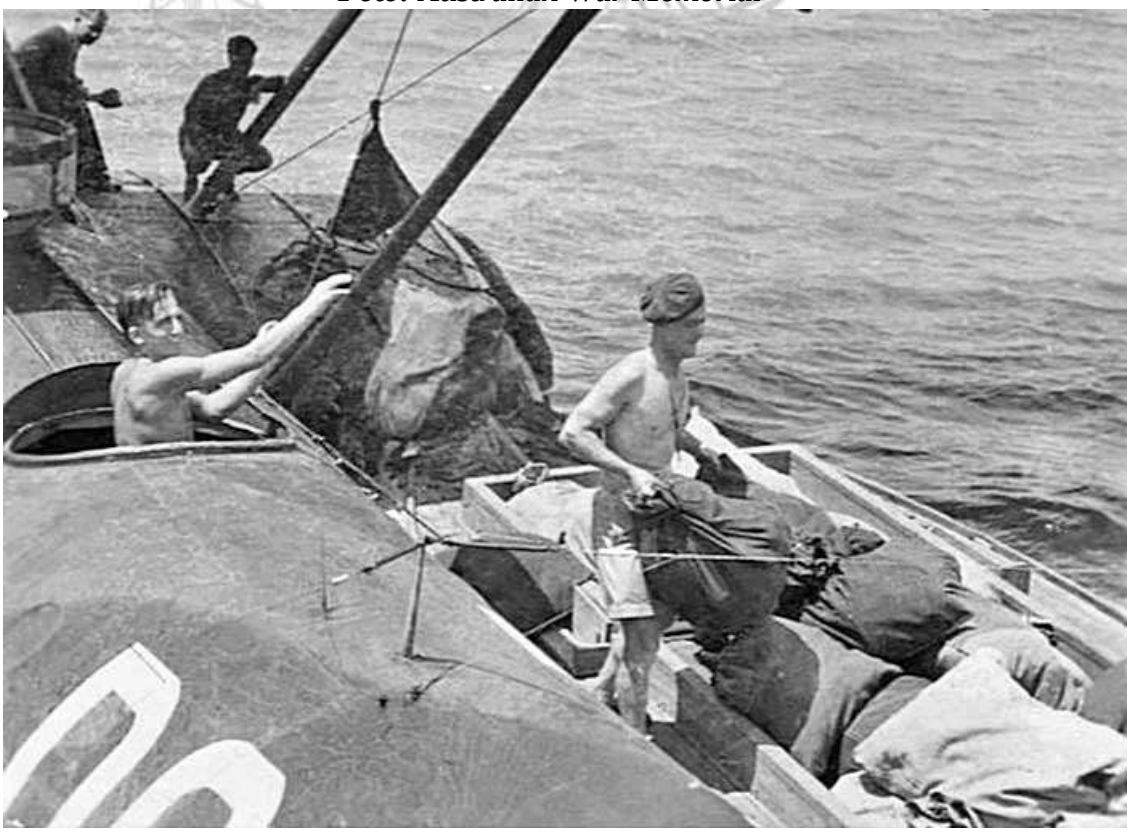
15-12-1943	Ontvangen 2FBRD Rathmines ex. 1FBRD onderweg naar Sqn.41
22-12-1943	Ontvangen van Sqn.41 ex 1FBRD via 2FBRD
11-01-1944	Ontvangen Darwin detachement. Toegewezen aan de operationele basiseenheid No.52, Darwin



Two views of 41 Squadron's A49-5 "DQ-H" during an early test flight at Lake Boga.
Photos: The Collection p1717-0008 and p1717-0055 below



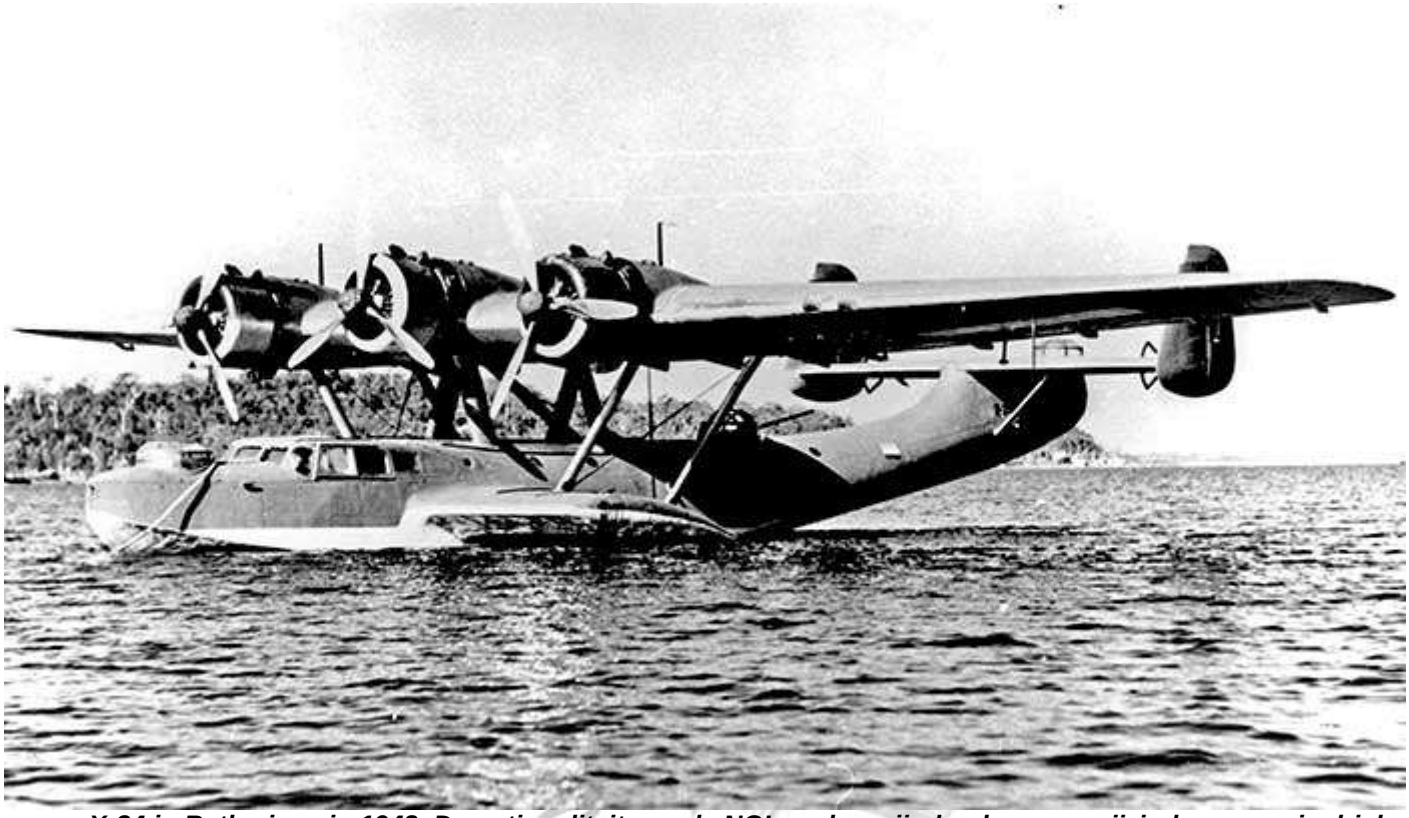
Ongebruikelijke hoek van A49-5 "DQ-H" genomenvan de hoge Stabilo. Merk op hoe het bovenste rom torentje voorwaarts op rails rolt om toegang tot het luik te verschaffen.
Foto: Australian War Memorial



Lossen van goederen vanuit "DQ-H", waarschijnlijk bij Port Moresby

datum	Dornier Do 24K Werke Nr 770 X-24, A49-6
08-03-1942	Vertrokken uit Ned.Oost Indie als de laatste Dornier evacuatie vlucht naar Australië. Met weinig brandstof, op de WA-kust geland in de buurt van Wallal, 200 mijl ten zuiden van Broome. Na het bijtanken, vloog de X-24 naar Perth en vervolgens naar Rathmines
29-04-1942	ex.Nederlands-Indië X-24 ontvangen door RAAF in Rathmines. Toegewezen seriële A49-6
18-05-1942	Gedurende Nederlands-Indië regering in opslag in Rathmines
08-06-1942	RAAF Status kaart: Afgegeven aan de Nederlands-Oost-Indië regering.
	X-24 en Catalina Y-45 waren aanvankelijk op de Rose Bay civiele vliegboot base, Sydney als een clandestiene eenheid opererend voor de Nederlandse inlichtingendienst. De eenheid, die stond onder het commando van MLD eerste luitenant Aernout, heette oorspronkelijk Aernout groep (Groep Aernout), later veranderd naar detachement MLD in Australië. Dit toestel vloog geheime inlichtingen missies over Nederlands grondgebied. Dornier X-24 vlucht ingenieur Corporal Harry "Henk" Gryzen schreef later: "Na enkele vluchten we waren in staat om de Dornier te vervangen door een gloednieuwe Catalina * die zeer werd gewaardeerd door de gehele bemanning. Met onze Dornier missies moesten militair personeel en benodigdheden naar Merauke, Digoel en Wessel meren in Nederlands Nieuw-Guinea vliegen. Deze gebieden vielen nog steeds onder de Nederlandse overheid en op dit moment werd geen Japanse activiteit waargenomen. Toen we aan onze 240 uur motor herziening toe waren, kregen we de opdracht om naar Lake Boga te vliegen." geleverd nieuw uit VS in mei 1943 * Y-87 aan Rose Bay.
15-04-1943	De Dornier X-24 arriveerde bij Lake Boga. Het vliegtuig was in Nederlandse Herkenningstekens, gevlogen door een NOI bemanning: Kapitein: eerste luitenant Aernout Tweede vlieger: Sgt De Vries Navigator: Lt. Juta Vlucht ingenieur: kpl Harry Gryzen
xx-051943	X-24 lokaal gevlogen vanaf Lake Boga MLD kapitein om Aernaut RAAF Sqn Ldr Geoffrey D. Marshall vertrouwd te maken (1 FBRD CO) op de Dornier. Dit was bij Marshall die moest testen vliegen Dorniers A49-3 en 5-A49 die waren nadert haar voltooiing van hun revisies op 1FBRD.
08-06-1943	Terug naar de RAAF ex.NOI regering. Opgenomen als A49-6
08-11-1943	Ontvangen van Qantas Empire Airways, Rose Bay vliegboot Base, Sydney voor inspectie
09-11-1943	2FBRD detachement in Rose Bay nam dit vliegtuig op onder registratie A49-6 en vloog naar QEA Rose Bay voor installatie van centrum motor en toevoegen van merktekens en registratienummer.
14-05-1944	Ontvangen van 1FBRD Lake Boga voor opslag ex.Qantas Rose Bay
20-12-1944	Goedgekeurd om voor onderdelen te slopen te Lake Boga.

08-03-1942	Vertrokken uit Ned.Oost Indie als de laatste Dornier evacuatie vlucht naar Australië. Met weinig brandstof, op de WA-kust geland in de buurt van Wallal, 200 mijl ten zuiden van Broome. Na het bijtanken, vloog de X-24 naar Perth en vervolgens naar Rathmines
29-04-1942	ex.Nederlands-Indië X-24 ontvangen door RAAF in Rathmines. Toegewezen seriële A49-6
18-05-1942	Gedurende Nederlands-Indië regering in opslag in Rathmines
08-06-1942	RAAF Status kaart: Afgegeven aan de Nederlands-Oost-Indië regering. X-24 en Catalina Y-45 waren aanvankelijk op de Rose Bay civiele vliegboot base, Sydney als een clandestiene eenheid opererend voor de Nederlandse inlichtingendienst. De eenheid, die stond onder het commando van MLD eerste luitenant Aernout, heette oorspronkelijk Aernout groep (Groep Aernout), later veranderd naar detachement MLD in Australië. Dit toestel vloog geheime inlichtingen missies over Nederlands grondgebied. Dornier X-24 vlucht ingenieur Corporal Harry "Henk" Gryzen schreef later: "Na enkele vluchten we waren in staat om de Dornier te vervangen door een gloednieuwe Catalina * die zeer werd gewaardeerd door de gehele bemanning. Met onze Dornier missies moesten militair personeel en benodigdheden naar Merauke, Digoel en Wessel meren in Nederlands Nieuw-Guinea vliegen. Deze gebieden vielen nog steeds onder de Nederlandse overheid en op dit moment werd geen Japanse activiteit waargenomen. Toen we aan onze 240 uur motor herziening toe waren, kregen we de opdracht om naar Lake Boga te vliegen." geleverd nieuw uit VS in mei 1943 * Y-87 aan Rose Bay.
15-04-1943	De Dornier X-24 arriveerde bij Lake Boga. Het vliegtuig was in Nederlandse Herkenningstekens, gevlogen door een NOI bemanning: Kapitein: eerste luitenant Aernout Tweede vlieger: Sgt De Vries Navigator: Lt. Juta Vlucht ingenieur: kpl Harry Gryzen
xx-051943	X-24 lokaal gevlogen vanaf Lake Boga MLD kapitein om Aernaut RAAF Sqn Ldr Geoffrey D. Marshall vertrouwd te maken (1 FBRD CO) op de Dornier. Dit was bij Marshall die moest testen vliegen Dorniers A49-3 en 5-A49 die waren nadert haar voltooiing van hun revisies op 1FBRD.
08-06-1943	Terug naar de RAAF ex.NOI regering. Opgenomen als A49-6
08-11-1943	Ontvangen van Qantas Empire Airways, Rose Bay vliegboot Base, Sydney voor inspectie
09-11-1943	2FBRD detachement in Rose Bay nam dit vliegtuig op onder registratie A49-6 en vloog naar QEA Rose Bay voor installatie van centrum motor en toevoegen van merktekens en registratienummer.



X-24 in Rathmines in 1942. De nationaliteit van de NOI merken zijnd onlangs gewijzigd van oranje driehoek in een horizontale rode, witte en blauwe rechthoek. Opmerking de canon in de hoogste toren van de romp.

Qantas Empire VH-ACD in Rose Bay, Sydney januari 1944. X-24 is op de achtergrond rechts, in opgeslag met covers over alle drie motoren en de cockpit.

****

In de eerste helft van het jaar 1944 waren de vijf resterende RAAF Dornier Do 24s overgevlogen naar 1FBRD op Lake Boga waar zij op het land werden getrokken en daar bij het meer werden achtergelaten.

Op 20 December RAAF HQ geïnstrueerd dat hun opslag niet langer noodzakelijk was en ze moesten worden sloopt voor onderdelen en de rest moest worden afgevoerd.

Vier RAAF Dornier Do 24s op Lake Boga in 1945 na ontdaan van motoren en onderdelen. A49-1 is op de voorgrond met onjuiste toepassing van de code DQ-D, met A49-6 aan de rechterkant, nog steeds in MLD regeling omdat het werd gebruikt door NEI intelligentie voor geheime missies terug naar NEI en nooit operationeel door RAAF gebruikt.

= = = =

Tegen September 1976 was aan op wal te Echuca op haar boot trailer, werd alle verf verwijderd en de ramen van de cockpit vernield door vandalen.

De Dornier 24K woonboot op een aanhangwagen in de stad van Echuca Vic in September 1976 Alle externe lak had verwijderd voor een nieuw kleurenschema

In 1988 werd die overgenomen door Gary Wood te Echuca die een externe restauratie uitgevoerde en schilderde het in nieuwe kleuren groen en wit.

Een paar jaar later kreeg het een nieuw cream kleurenschema met de naam Dornier op de boeg.

Tegen 1999 stond het op een vrijgekomen land, net over de brug van de Murray rivier van Echuca
geparkeerd op een aanhangwagen achter de RSL Club in Moama,

De romp had een kenmerkend vliegtuiginterieur maar beplating en stoelen waren enorm verweerd door de weersinvloeden.

De Dornier woonboot lag tot 2010 op Moama wegkwijnen, totdat het werd overgenomen door het Lake Boga vliegboot Museum

== == == ==

December 2009 Moama, NwSouthWales. Deze woonboot lag vele jaren onbeheerd op deze locatie in weer en wind waar de ramen van de cockpit waren vernield en het interieur was vervallen.

Dit laatste overblijfsel van de RAAF Dornier Do 24s werd verplaatst naar Lake Boga waar vrijwilligers van het museum werkten op een nabij gelegen terrein, ze schilderen het donkergroen wat de oorlogscamouflage kleur benaderde.

Het museum is gevestigd en gelegen bij Lake Boga RAAF Station en waar men ook de ondergrondse meldkamer heeft heropend.

Onlangs is er een grote hangar gebouwd om de Catalina van het museum te kunnen huisvesten, een uit samengestelde secties Catalina, verzameld bij lokale boerderijen en geschilderd als RAAF "A24-30"

Slot :

Heeft u ook een mooi verhaal of wilt u foto's met anderen delen, laat het mij dan even weten..... stuur uw mail naar tenanker@kpnmail.nl

Oude advertenties…en adverteerders…..

De Oringer Marke
7873 BB Odoorn
www.deoringermarke.nl

Hoofdstraat 9
Tel: 0591-519000
E-mail: info@deoringermarke.nl

Thank You!
Sponsors