Short Sterling MK 1

ID: 521 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/521

Position & Dybde



WGS84	
54:45,783N 10:27,539E	
ED50	
54:45,82N 10:27,61E	

Dybde (top)	Dybde (bund)
20 m	**22 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**6,3 km**

Beskrivelse

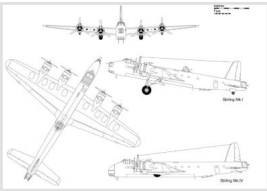
Forlist 20.8.1942Kilde:$.Sydjyllands UV-Guide Nr V33 Fulton togt i 1992 siger pos 54:45,84 10:27,36 Krop og vinger er meget medtaget efter nedstyrtningen. Det er kun de 3 af 4 motorer som ligger samlet ved skroget. De store stjernemotore ser flotte ud, og i sommeren 1993 var der stadig 3-bladede propeller på alle. Propelmater- ialet må være saltvandsbestandigt, for de var meget glatte i overfladen i modsætningen til topstykkerne som næsten var opløste. Søværnets Minørhold skulle i august 93 bortsprænge nogle formodede flybomber, da man ingen fandt, forlystede man sig åbenbart med at afmontere propeller. Det ene af de for- reste landingshjul er let genkendelig men ellers kan det være svært at se sammenhængen i vragdelene. Flyet er britisk fra 218 squadron og havde nr W7615 kendingsbogstaver HA-M. Der blev nedskudt den 20. august kl. 23,46 i 1942 af en tysk natjager. BEMæRK: Da flyet blev skudt ned, var det på vej til Kieler-bugten for at nedkaste miner. Det frygtes at disse stadig kan være i området ved vraget. Besætningen bestod af 7 mand, hvoraf kun de 3 blev fundne som omkomne. Kilde:$.Art and Letters WarBirds Database 1994 Short Stirling Mk.I Date: 1940 Description: Multiengine straight-wing Mission: Heavy bomber Manufacturer: Short Brothers, Ltd. Nation: Britain Engine(s): Four 1,590-hp Bristol Hercules XI 14-cylinder air-cooled radials Versions: Mk.I (1940) through Mk.V (1944) Speed: 260 mph (418 km/h) at 10,500 ft. (3,200 m) Range/Endurance: 2,330 miles Ceiling: 17,000 ft. (5,180 m) Armament: 8 machine guns; 14,000 lb. (6,350 kg) bomb payload Crew: 7-8 Wingspan: 99 ft. 1 in. (30.21 m) Length: 87 ft. 3 in. (26.6 m) Weight: 59,400 lbs. (26,943 kg) Notes: The Short Stirling was the first multiengine RAF bomber. It was phased out of its role as a heavy bomber because of its limited ceiling, but in various incarnations -- including transport and glider tug -- it served throughout the Second World War. (c)Rettet den 12/03-1999. ANDERS CLAUSEN --- ## Kilde: Bubblewatcher Oversat fra https://www.bubblewatcher.de/shortsterlingmki/. 54° 45,800 N 010° 27,600E -> 54:45,800N 10:27,600E I 1936 søgte det britiske Royal Air Force -RAF- en tung firemotoret bomber til sine squadroner. Som følge heraf blev der udsendt et udbud, hvori flere firmaer deltog.

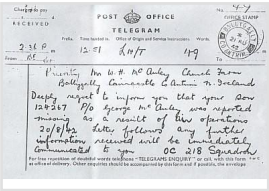
Udbuddet B 12.36 sagde blandt andet, at flyet skulle være hurtigt at producere, det skulle kunne transportere en stor bombelast med høj fart over store afstande, og det skulle passe ind i RAF's flyhangarer. Desuden skulle alle på davarende tidspunkt eksisterende bombestøerelser hos RAF kunne anvendes. ![Short Stirling-bombefly](/images/wreck/2779.jpg) *Short Stirling-bombefly* Ved udbuddets afslutning kristallisererede sig 3 firmaer, nemlig Armstrong Whitworth, Short Brothers og firmaet Supermarine. Forslaget fra Armstrong Whitworth blev efter første prøvninger afvist. De to andre firmaer skulle bygge prototyper, men til sidst udgik også Supermarine, da deres produktionsanlæg i forstaden Woolston i Southampton samt også prototyperne af typen 317 direkte ved begyndelsen af Slaget om England i 1940 blev næsten fuldstændigt ødelagt af det tyske luftvåben. Der var altså kun firmaet Short Brothers tilbage, der egentlig præsenterede et koncept, som ville have tilladt gode flyeegenskaber også i højere flydehøjder. Det lod sig dog ved dette koncept kun opnå med en vingespændvidde på lidt over 34 m og med drivkraften fra fire "Bristol Herkules"-motorer. Der blev også planlagt en fjernstyring til MG-tårnet i den bagerste del af kroppen. ![Et par Short Stirling-bombefly i formation](/images/wreck/2780.jpg) *Et par Short Stirling-bombefly i formation* Short Sterling Mk 1 var hos sine besætninger i begyndelsen ikke populær, fordi flyet kun kunne flyves med en meget stor fysisk anstrengelse. Hvis f.eks. en motor svigtede, kunne maskinen kun flyve videre, hvis den om bord værende bombelast øjeblikkeligt blev kastet. Desuden var dette den første firemotorede bomber hos RAF, saledes at besætningerne ikke havde nogen sammenligning med andre maskiner. Som yderligere nyskabelse blev en hydraulisk styring udviklet og indbygget. Denne skulle forhindre, at der opstod problemer med wiretræk, som de var observeret i andre maskiner. F.eks. ved nedsat ydelse på en motor skulle differentialtrykregulatoren muliggøre en hurtig omfordeling af ydelsen med en hånd. Med en hånd på styresojlen og en på differentialtrykregulatoren skulle piloten kunne udføre sine flyvebevægelser endnu lettere og hurtigere samt også mere folsomt; dette lovede at øge wendigheden og smidigheden. Desværre blev denne fordel ødelagt af reaktionstiden på de på davarende tidspunkt anvendte forgassere på de enkelte motorer. Maskinerne hang ikke så godt på "gasen", som man onskede; omdrejningstallene ændredes for langsomt. Piloten kunne heller ikke godt føle, om han "allerede var i anslag". For at kunne håndtere dette godt krævede det megen erfaring af de enkelte piloter. ## Nedskydning syd for Ærø/DK Ved den nedskudte maskine drejer det sig om maskinen med nummeret W 7615 og kendingen HA-M. Den tilhørte 218. Squadron i RAF, der på davarende tidspunkt stod under ledelse af Wing Commander P.D. HOLDER. Sin hjemmeflyveplads havde flyet i Downham Market / Norfolk / GBR. Det tilhørte en serie på 30 Sterling MK I-fly med numrene W 7610 til W 7639. Denne serie tilhørte igen en samlet bestilling på 150 Short S 29 Sterling MK I-maskiner. I henhold til kontrakten med nummeret B 982939/39 blev maskinerne leveret af Austin Motors Ltd. mellem juli 1942 og september 1942. Maskinen med nr. W 7615 blev leveret til 218. Squadron den 29. juli 1942. ![Telegram til familien med besked om, at deres søn er savnet](/images/wreck/2781.jpg) *Telegram til familien med besked om, at deres søn er savnet* I natten fra den 20. til den 21. august 1942 skulle maskiner fra 218. Squadron, der var startet fra det britiske Downham Market, Norfolk, lægge miner i Kieler Bugt-området. Under denne operation med navnet "Airborne 2025 Gardening" gik 4 maskiner fra 218. Squadron tabt. Det var foruden maskine W 7615 maskinerne med numrene BF319, BF 338 og W 7573. Den knap 3 uger gamle maskine W 7615 blev i en kort, men voldsom luftkamp syd for den danske ø Ærø skudt ned af en tysk natjæger af typen Junkers JU 88 C den 20. august 1942 kl. 23:46. Natjægeren blev flojet af Oberfeldwebel Rolf Bussmann, der på dette tidspunkt tilhørte 9. Gruppe af Natjægergeschwader 2 (9./NJG2). ![Tysk natjager](/images/wreck/2782.jpg) *Tysk natjager* Maskinen faldt brændende i havet. Alle besætningsmedlemmer omkom ved nedskydningen. Der blev ikke observeret faldskårme. Af besætningen, der bestod af 7 soldater, kunne kun tre mand bjærges døde: Flightsergant Stanley Edgar Stevens - observator - begravet på kirkegården i Åbenrå. I række 13 ligger hans grav. Han blev 21 år gammel. Nummeret på hans identitetsmærke lød 1 27 05 12. Han tilhørte tjenestegrenen Royal Air Force Volunteer Reserve. ![Flyvesergent Stanley Edgar Stevens](/images/wreck/2783.jpg) *Flyvesergent Stanley Edgar Stevens* Liget af Flightsergant Stanley Edgar Stevens blev allerede om morgenen den 21.09.1942 fundet i Vemmingbund bugt nær Sønderborg. Han blev bragt til kapellet på Sønderborg sygehus, og den tyske lokalkommandantur i Åbenrå blev informeret. Der blev sørget for, at Stanley Edgar Stevens blev begravet på kirkegården i Åbenrå tirsdag den 22.09.1942. ![Flyvesergent Stanley Edgar Stevens' grav](/images/wreck/2784.jpg) *Flyvesergent Stanley Edgar Stevens' grav* Sergeant Eric Nettelton - radiotelegrafist - begravet på Kiels soldaterkirkegård. Grav 4.C.6. Han blev 23 år gammel. Nummeret på hans identitetsmærke lød 994 389. Han tilhørte tjenestegrenen Royal Air Force Volunteer Reserve. ![Sergent Hiley Rhys Davies](/images/wreck/2785.jpg) *Sergent

Hiley Rhys Davies* Sergeant Hiley Rhys Davies - bombeskyttet - begravet på soldaterkirkegården i Odense. Grav BD.380. Han blev 22 år gammel. Nummeret på hans identitetsmærke lød 655 121. Han var soldat i Royal Air Force. Liget af Sgt. Hiley Rhys Davies blev skyllet i land på stranden nær Fuglsbølle Sønderskov / Rudkøbing søndag den 27.09.1942. Liget blev bjærget, ført til Odense og opbaret i kapellet på Assistenskirkegård, der dækket med det engelske flag og højtideligt bisat torsdag den 01.10.1942 kl. 08:00. Alle øvrige besætningsmedlemmer, Pilot Officer George McAuley, (21) - pilot - identitetsmærke nr. 124 267, indehaver af D.F.C. (DISTINGUISHED FLYING CROSS) Sgt. George Leonard Arthur Neales, (28) - flyingenieer - Sergeant Albert Edward Burkitt - skytte - Flightsergant Brian William Roberts - radiotelegrafist - har desværre til dato ikke kunnet bjærges. De mindes med ære i Air Force-mindesmærket, Runnymede Memorial, nær Egham, Surrey, England. En pårørende til Brian W. Roberts tog kontakt med Bubblewatcher Tauchservice, og derved erfarede vi følgende: Flightsergant Brian W. Roberts var den ældste af tre sønner i en gammel britisk soldaterfamilie. Hans far tjente som menig soldat i Første Verdenskrig, og i Anden Verdenskrig tjente han på grund af sin alder i det civile luftværn (ARP Air Raid Precautions). Under krigen og derefter bøde familien i Dagenham/GB. ![Besætningen på flyet W 7615 samt Brian Roberts' hustru](/images/wreck/2786.jpg) *Besætningen på flyet W 7615 samt Brian Roberts' hustru* Brian giftede sig kun få uger før sin død; hans hustru holdt endnu mange år kontakt til familien. De pårørende til familiens anden søn bor for tiden i Norfolk, ironisk nok ikke langt fra Downham Market. Familiens tredje søns familie bor for tiden i Essex/GB. ## Vraget i dag Kroppen og bæreplanerne blev ved styrtet stærkt ødelagte. Kun 3 af de 4 motorer lod sig finde ved vraget. De store stjernemotorer er meget stærkt bevoksede, og hvis man ikke ved, hvad man ser, kan man ikke identificere dem som motorer. Mindst to af de store 3-bladede propeller befinder sig stadig på deres plads. Materialet, hvoraf de enorme propeller er fremstillet, synes også årtier efter styrtet stadig at trodse saltvandet. Ved vores sidste dyk ved vraget i 2004 var overfladerne trods den stærke bevoksning stadig meget velbevarede. I sommeren '93 skulle de danske myndigheder sprænge de ved vraget formodede flyvebomber henholdsvis miner. Der blev dog heldigvis ikke fundet nogen, sandsynligvis fordi maskinen allerede havde udført sin opgave; i stedet demonterede man dog en propel. Dele af understellet lader sig også i dag stadig finde. På grund af ødelæggelserne ved selve nedskydningen og det efterfølgende nedslag på vandoverfladen er vraget stærkt ødelagt, og det er ikke let i hovedet at samle vragdelerne til et fly igen. ![Dele af bombeflyets vinge](/images/wreck/2787.jpg) *Dele af bombeflyets vinge*

Sidst rettet af: twm Dato: 08-09-2026

Billeder (9)




POST OFFICE
TELEGRAM


+5 flere

Kommentarer (1)

Iasse Ormholt Schrøder 07-04-2019

ER BJERGET