

# Un hidro *Blohm Und Voss 138 C-1*, tres años en la Ría de Bilbao

EMILIO HERRERA ALONSO  
Coronel de Aviación

**E**NTRE los hidroaviones que con indiscutible éxito hizo volar la Alemania de los años cuarenta, estaba el *Blohm und Voss 138*, resultado de desarrollar el proyecto del Dr. Richard Vogt, ingeniero de la *Hamburger Flugzeugbau GmbH (H.F.B.)*, para participar en un concurso con-

vocado por el Ministerio del Aire alemán que pretendía que la Luftwaffe dispusiera de un hidroavión de reconocimiento marítimo, de gran radio de acción. Se iniciaron los trabajos en 1934 en la factoría que la H.F.B. tenía en Wenzendorf, realizando el prototipo

del que entonces se denominaba *Ha-138 V-1*, el primer vuelo, el 15 de julio de 1937 en el Elba, en la isla de Finkerwerder, no lejos de Hamburgo.

Este hidro, que tenía originalmente ala de gaviota, llevaba el motor central instalado sobre un castillete fuselado, y algo más alto que los laterales. El primer vuelo fue tan poco satisfactorio



que el piloto, capitán H. W. Rodig, aseguró que no volvería a volar. Hubo que introducir en el modelo varias modificaciones importantes de las que las más notables fueron el alargamiento de la canoa y la sustitución del ala de gaviota por otra recta.

En febrero de 1939 se inició la fabricación de la primera serie del que ya se denominaba *Blohm und Voss Bv-138A*; esta serie sería corta, lo mismo que la siguiente, "B", ya que pronto se pasaría a la serie "C" de la que se construirían 228 unidades del total de las 273 fabricadas. La principal diferencia entre esta última serie y las anteriores era una mayor robustez de la célula. La *Weser Flugzeugbau GmbH (W.F.G.)* construyó bajo licencia, en su factoría de Einwarden, 67 unidades del *Bv-138 C-1*.

Era el *Bv-138 C-1* un hidroavión de canoa de rediente simple; aquélla era totalmente metálica y estaba dividida en ocho compartimentos estancos. La fórmula de este avión era monoplanea, de ala alta, componiéndose ésta de

tres partes: una central, enteramente metálica y unida a la canoa, y dos laterales que, a excepción de las puntas y borde de ataque que lo tenían metálico, su revestimiento era de tela lo mismo que las superficies de mando. Disponía de amplios *flaps*. Dos flotadores unidos por fuertes montantes al intradós de ambos planos, en el último tercio de éstos, aseguraba la estabilidad lateral del aparato en el agua. Los empenajes estaban situados al final de dos vigas fuseladas situadas en prolongación del carenado de los motores laterales y en el mismo eje de ellos, teniendo cada una su plano de deriva y el timón de dirección correspondiente; entre ambos estaba situado el plano fijo horizontal y el timón de profundidad.

El grupo monopropulsor estaba constituido por tres motores *Junkers-Jumo 205 D-2*, de seis cilindros en línea, de 865 c.v., de aceite pesado y refrigeración por líquido, situados en el borde de ataque del ala los laterales, y sobre ella, algo más alto, el central; éste accionaba una hélice metálica de cua-

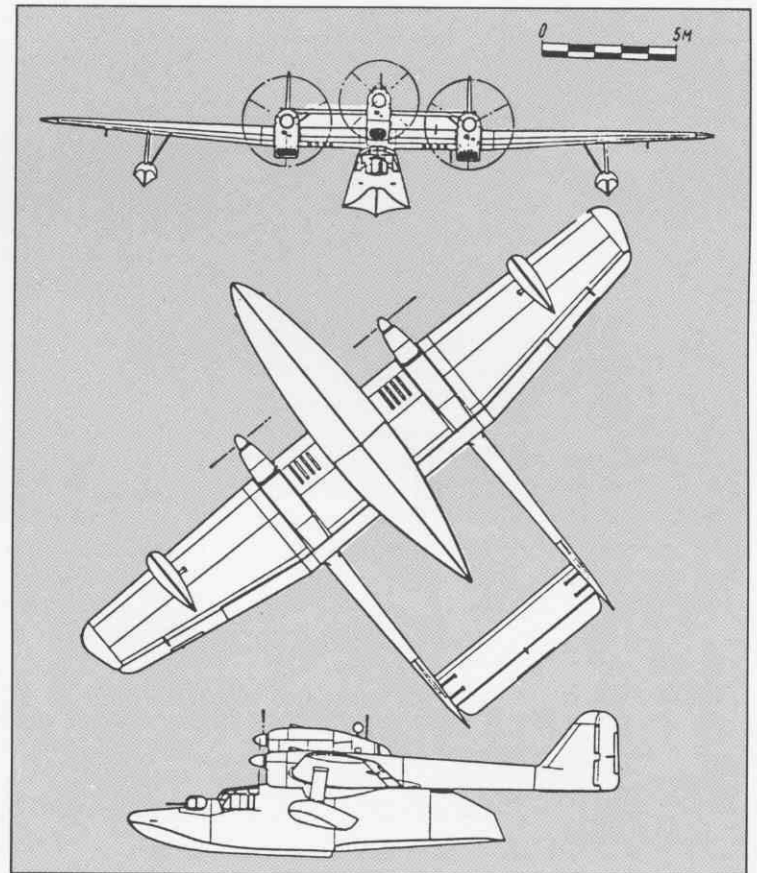
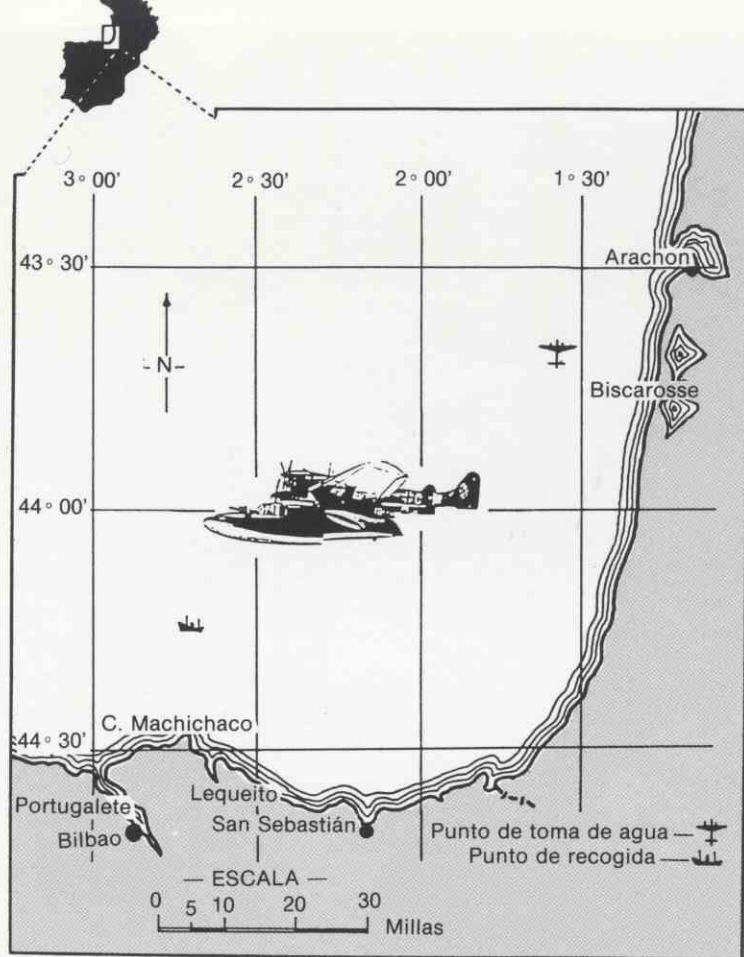
tro palas, siendo de tres y de madera las de los laterales; todas eran de paso variable, del sistema V.D.M. que permitía invertirlo.

El combustible empleado en estos motores era de un tipo especial denominado por los alemanes K-1, de características algo diferentes a las del aceite pesado de uso en España (1); la capacidad de carburante era de 5.280

(1) El K-1 tenía diferente densidad, viscosidad y temperatura de inflamación que el aceite pesado elaborado por CAMPSA, de uso en España.

	K-1	CAMPSA
Densidad	0,825	0,865
Viscosidad a 20°	1,15	1,40
Tmpt.ª de Inflamación, vaso abierto	64°	> 80°





litros distribuidos en seis depósitos —tres de 1.000 y tres de 760— situados en la sección central del ala. Disponía de dispositivo de vaciado rápido de combustible. El aceite lubricante era también de tipo especial, denominado A S M, y cargaba 610 litros distribuidos en tres depósitos.

Disponía el Bv-138 C-1 de piloto automático sistema PATIN en los tres ejes, radioaltímetro y, desde 1943, el equipo de radio estaba compuesto por un FuG X K1, un Peil GVI y un FuBL-2.

El armamento ofensivo de este avión consistía en 300 Kilos de bombas, suspendidas en soportes dispuestos en el intradós del ala, entre la canoa y el motor derecho; el defensivo estaba compuesto por tres ametralladoras, dos de ellas, MG/FF Oerlikon de 20 mm., emplazadas en sendas torretas dotadas de cúpula de plexiglás y accionadas eléctricamente o a mano, con visor eléctrico REVI, una a proa y otra a popa de la canoa, y la tercera, una MG-131, de 13 mm., situada en una torreta descubierta emplazada en la parte posterior de la góndola del motor central.

La tripulación la componían cinco hombres, y podía transportar diez más.

Los Bv-138 C-1 prestaron servicio desde octubre de 1941 (2) en diferentes teatros de operaciones y desde distin-

tas bases, principalmente en los mares, Báltico, del Norte, Negro y Artico, y, naturalmente, en el Océano Atlántico.

El gran radio de acción de estos aparatos hizo que fueran principalmente empleados para cubrir con sus exploraciones grandes superficies de mar, realizando largas misiones de reconocimiento en favor, especialmente, de las flotillas de submarinos que con sus éxitos habían estado a punto de estrangular el tráfico marítimo aliado; los hundimientos, que habían ido en aumento hasta noviembre de 1942 en que perdieron los aliados 134 barcos con un desplazamiento total de 800.000 toneladas, se estacionó hasta los primeros meses de 1943, descendiendo bruscamente en abril, llegándose en mayo a obtener únicamente cinco hundimientos en el Atlántico, con un total de 20.000 toneladas. El establecimiento de bases aéreas aliadas en Groenlandia y en Lages, en las Azores, fue decisivo para la lucha antisubmarina, y la destrucción de

submarinos alemanes creció notablemente, hundiéndose 37 en julio, 13 de ellos en el golfo de Vizcaya. De hecho, a partir de estas fechas ya no constituirían los submarinos un peligro apreciable para los aliados que comenzaron a poder cruzar con sus convoyes el Atlántico sin sufrir bajas.

Tratando de paliar esta situación y para reforzar la labor de los submarinos, se estacionó en mayo de 1943, en la base de Biscarosse, en el departamento francés de Las Landas, la 3-Kü.Fl.Gr.406 (3.ª Escuadrilla del Grupo 406), que operaría bajo el mando del Fliegerführer Atlantik. Su material de vuelo lo constituían siete hidros Bv.138 C-1 y uno de los prototipos —el 3.º— de Bv-222. En junio recibiría otros tres Bv-222. (3).

— La base de Biscarosse fue atacada el 20 de junio por una formación de DH-98 "Mosquito" de la R.A.F. que destruyó dos Bv-222 y causó graves averías a otros varios hidros, dejando limitada la capacidad de la unidad a dos Bv-138 C-1 y dos Bv-222.

El viernes, 24 de septiembre de 1943, a las 10 de la mañana, una pequeña embarcación de pesca navegaba a unas 15 millas al Norte del cabo Machichaco. Era la lancha *Reina de los Angeles* (folio 1.636 de la lista 3.ª de la matrícula de Bilbao), barco de casco de madera, de poco menos de 13 metros de eslora y un registro bruto de 8,3 toneladas, movido por un motor

CARACTERISTICAS	
<i>Dimensiones</i>	
Envergadura.....	26,93 m.
Longitud.....	19,85 m.
Altura.....	5,90 m.
Superficie alar.....	112 m <sup>2</sup>
Peso, vacío.....	10.800 kg.
Peso máximo.....	16.200 kg.
Carga alar.....	144,65 kg./m <sup>2</sup>
Relac. peso/potc. <sup>a</sup> .....	6,24 kg./c.v.
<i>Prestaciones</i>	
Velocidad máxima.....	265 km./h.
Velocidad de crucero.....	240 km./h.
Techo práctico.....	3.570 m.
Autonomía.....	3.930 km.

(2) En Abril de 1940 tres aviones de la preserie (A-01, A-02 y A-03) participaron en la campaña de Noruega, siendo el A-03 derribado por la A.A. alemana que no conocía este tipo de hidro.

(3) La Unidad cambiaría en octubre de 1943 la denominación por la de 1(F-SAGr.129), y permanecería en Biscarosse hasta la evacuación de la base en 1944.



... con fondo de altos hornos y tamizada su silueta por la niebla industrial...

de gasolina de 16 caballos que, en las mejores condiciones, apenas daba una velocidad de 6 nudos.

El tiempo estaba bueno, con viento flojo del primer cuadrante, escasa nubosidad y marejadilla que zarandeaba a la lancha sin crear dificultades a su patrón que desde la timonera *de púlpito* gobernaba al Norte atento siempre a las señales que pudiera indicar la presencia de la manjúa de sardina, para empezar a faenar

Algo llamó de pronto la atención del patrón que, incapaz de identificar aquella extraña embarcación, que subía y bajaba en las olas, dirigió hacia ella la lancha al tiempo que alertaba a sus tres marineros. Pronto uno y otros pudieron ver que se trataba de un hidroavión de raro aspecto que, merced al ancla de cono que llevaba amarrada al morro, se aproaba tozudamente al viento. Al acercarse vieron las grandes cruces negras en ambos costados y en las alas que lo identificaban como alemán, y pese a que llamaron a voces tratando de atraer la atención de quienes pensaban que tripularían el aparato, nadie hizo acto de presencia en él. Al convencerse de que estaba abandonado se dispusieron a abordarlo, pensando que con aquel salvamento habían realmente hecho "la costera", y luego de dar un par de vueltas en torno al hidro, trataron de sujetar la lancha a su costado, con mucha dificultad por el oleaje, y al intentar sujetarse con el bichero a una pieza saliente de una de las alas, aquélla no resistió y fue arrancada. Finalmente desistieron de subir a bordo del avión, y sacando del agua el ancla de capa, amarraron el cabo de

ésta a la lancha y comenzaron el remolque de aquél para llevarlo a tierra. Luego de una muy laboriosa navegación de cerca de ocho horas, dado lo difícil que resultaba mantener el rumbo con aquel mastodonte a remolque y con el viento de popa, cayendo ya la tarde lograba el *Reina de los Angeles* entrar en el puerto de Lequeitio ante la curiosidad de toda la población que acudió para ver la insólita "pesca".

El avión descubierto y rescatado por la *Reina de los Angeles* era el *Bv-138 C-1 X4-AH* que, habiendo despegado de su base de Biscarosse a las 6 de la mañana del 22 de septiembre para realizar una misión de exploración en una amplia zona al Oeste de Irlanda, agotó el combustible en el regreso, antes de llegar a la base, y hubo de tomar agua, ya oscurecido, a las 8 de la tarde, en una mar bastante movida a unas 20 millas al Suroeste de Arcachón. La tripulación fue recogida por una unidad de superficie de la Kriegsmarine que, a causa del fuerte oleaje y de la oscuridad reinante, no pudo remolcar al avión que quedó abandonado, aunque con ancla de capa para que la deriva fuera reducida, probablemente con ánimo de recogerla al llegar el día. Cuando 38 horas más tarde fue avistado por el pesquero español, había derivado unas 70 millas a una velocidad de unos 2 nudos (4).

(4) Curiosamente, en la relación que de las vicisitudes de todos los *Blohm und Voss* publica Theodor Mohr en el n.º 204 de *Le Fan de l'Aviation*, el X4-AH, n.º de serie 13 80 31.1037, figura como hundido por la marejada tras un amaraje forzoso el 22 de septiembre de 1943.

Del hidroavión se hizo cargo la Maestranza Aérea de Logroño que lo hizo trasladar a la ría de Bilbao, dejándolo amarrado a una boya en la dársena de Portu, en Baracaldo. Un equipo de ella estudió el aparato y presentó un detallado informe. En él constaba que el avión se encontraba sin combustible y en perfecto estado, con la excepción de la antena del tubo Pitot a su salida por el borde de ataque del plano izquierdo (5).

Allí, en Baracaldo, fondeado en las sucias aguas de la ría del Nervión, aproándose rítmicamente a la corriente de las mareas, con fondo de altos hornos y tamizada su silueta por la niebla industrial, formó el hidro alemán parte del paisaje bajo la custodia de una guardia del Ejército del Aire que fue retirada el 1.º de julio de 1946, cuando el teniente coronel Enrique Cárdenas, Jefe de la Zona Territorial de Industria n.º 5, lo entregó a la Comisión de Control anglonorteamericana, a través de los cónsules de Gran Bretaña y los Estados Unidos en Bilbao.

Puede llamar la atención el hecho de que, en contraste con la adquisición, mediante compra, de todos los aviones alemanes internados en nuestra patria, no se compró éste. Probablemente el Ejército del Aire consideró que, dada la singularidad de este aparato y la dificultad de disponer de combustible, lubricantes y respuestos para él, iba a constituir un engorro que era preferible evitar. ■

(5) Sin duda esta avería le fue causada por los pescadores cuando intentaban abordarlo.