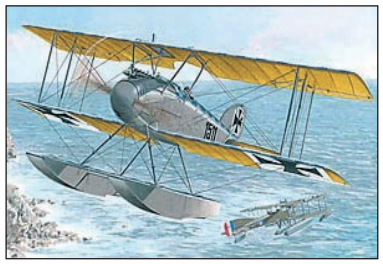


EL PRIMER COMBATE AERONAVAL DE LA HISTORIA

*Germán Bravo Valdivieso**

Algunos historiadores han situado en la Segunda Guerra Mundial la primera batalla aeronaval de la historia, pero la realidad es que este apelativo corresponde a una acción desarrollada durante la Primera Guerra Mundial.

A principios del siglo XX nadie dudaba la ventaja que podrían prestar los medios aéreos para la observación de los movimientos de los buques enemigos, ya se tratara de aviones o de dirigibles, los cuales daban una gran desconfianza a los ingleses.

Para la Navidad de 1914 los británicos montaron una operación para atacar las bases de los zeppelines en el Mar del Norte, pero en respuesta, los alemanes contraatacaron con dirigibles e hidroaviones.

Esta acción fue conocida como el raid a Cuxhaven y corresponde al primer ataque aeronaval que registra la historia.

- *Los dirigibles.*

Cuando el Conde Ferdinand von Zeppelin se desempeñó como observador en la guerra de la Secesión en los Estados Unidos, fue invitado a subir a un globo aerostático, quedando tan entusiasmado con esta aventura que comenzó a soñar con la construcción de aparatos aéreos más livianos que el aire, hasta que en 1900, una vez retirado del ejército, construyó su propia nave, elevándola por medio de bolsas gigantes, llenas de un gas y amarradas con cuerdas a una estructura rígida, lo que le permitía volar.

Aunque su intención era construir naves aéreas para pasajeros y carga, su formación militar le hizo reconocer las ventajas que podría tener su invento como un arma para la guerra.

Cuando se acercaba la Primera Guerra Mundial, el ejército alemán ordenó la construcción de dirigibles, y en el momento de decretarse la movilización, ya había recibido siete. La marina imperial, por su parte, contaba solamente con uno, debido a que el Almirante Tirpitz se había resistido a distraer fondos que requería para la construcción de acorazados; pero la verdadera razón parece encontrarse en la desconfianza que le producían, pues en la oportunidad dijo: "como oficial de marina quien ha conocido la fuerza del viento y la malicia de sus ráfagas sobre las velas, yo no tengo confianza en esas naves aéreas".

Sin embargo, al iniciarse el conflicto, la marina alemana, escasa de cruceros ligeros para exploración, comprendió que los zeppelines, con su gran radio de acción, podrían cubrir ese déficit, por lo que la construcción de ellos y sus respectivas bases, recibieron prioridad; en cuatro meses, contaban con cuatro dirigibles.

* Ingeniero Constructor Naval (U de C).

Psicológicamente el terror que producía este nuevo tipo de ataque era inmenso, pues desde tierra, se veía un zeppelin, del tamaño de un acorazado, el que permanecía calmado, deslizándose en el cielo, creando una sensación de un poder implacable.

Durante el invierno de 1912-1913, los periódicos sensacionalistas de Gran Bretaña hablaban de "naves aéreas en misiones nocturnas de aterrador efecto", las que eran presenciadas a lo largo y ancho de las islas británicas. La posición alarmista de la prensa era favorecida por el corresponsal militar de The Times, que pronosticaba ataques por flotas de naves aéreas alemanas sobre los arsenales, astilleros, muelles y centros industriales, por lo que Winston Churchill, como primer Lord, alertaba al Comité de Defensa Imperial: "nuestros astilleros, maestranzas, santabárbaras y buques fondeados en las bahías están totalmente indefensos contra esta forma de ataque".

- *La Royal Navy.*

Ni los dirigibles, como tampoco los aeroplanos, habían despertado mayor interés en la marina británica. En 1907, los hermanos Wright le ofrecieron la patente de sus nuevas máquinas voladoras al almirantazgo, pero lord Tweedmouth, primer lord, contestó que los aviones "no tendrían valor alguno para el servicio naval", y no traspasó el ofrecimiento a Jacky Fisher, primer lord del mar, diseñador de los dreadnoughts, y abocado para incrementar los submarinos y siempre abierto a aceptar nuevas armas exóticas.

Cuando Tweedmouth dejó el almirantazgo, se destinó un presupuesto para construir un dirigible experimental, cuyo nombre era "Mayfly", el cual fue terminado en septiembre de 1911, pero estando listo, fue sacado del hangar para su viaje inaugural y un fuerte viento atravesado lo quebró en dos, lo que terminó con el entusiasmo por este tipo de naves voladoras en Gran Bretaña.

Algunos oficiales navales lamentaron esta decisión y el Almirante Jellicoe, segundo lord del mar, ordenó impulsar el desarrollo de métodos aeronáuticos como un sistema para la exploración marina. Comparó favorablemente los dirigibles con los aviones, por cuanto estos últimos podían mantenerse en el aire por un máximo de cinco horas y no eran capaces de volar ni aterrizar de noche y aunque su velocidad era de setenta millas por hora en comparación con los dirigibles que los hacían a cincuenta, éstos podían elevarse y quedarse estacionarios sin consumo de combustible.

Churchill rechazó las recomendaciones de Jellicoe diciendo: "Yo califico al zeppelin muy inferior, como arma de guerra, que cualquier otro medio y creo que esta enorme bolsa de gas explosivo y combustible podría ser fácilmente destruido. Estoy seguro que enfrentándose a un avión armado con proyectiles incendiarios, puede demoler e incendiar a esos monstruos de gas. Yo, por lo tanto haré todo lo posible, durante los años que tenga el poder, de decidir al respecto antes que haya guerra, para restringir el gasto para la construcción de naves aéreas y concentrar nuestros limitados recursos en los aeroplanos".

El primer lord continuó con la promoción de los aeroplanos, tanto con

HMS "Hibernia".

miras a que fueran exploradores para la flota, como armas de defensa y adquirió para la marina aviones con ruedas e hidroaviones.

En 1912, un avión despegó desde una plataforma de la cubierta del acorazado HMS "*Hibernia*" mientras el buque seguía navegando, luego el aparato aterrizó en la playa. Posteriormente en 1913, el viejo crucero ligero HMS "*Hermes*" fue transformado para llevar dos hidroaviones.

- *La Gran Guerra.*

Cuando estalló la guerra, Churchill anunció: "Yo tengo cincuenta máquinas eficientes para la marina, esto es, alrededor de un tercio de las que posee el ejército", pero su orgullo le pasaría la cuenta el 3 de septiembre de 1914, con el ejército alemán en el Marne, cuando los 150 aviones con que contaba el ejército británico fueron enviados a Francia, por lo que se le entregó al primer lord y a la marina la responsabilidad de la defensa aérea de Gran Bretaña.

Durante las semanas siguientes convivieron en la mente de Churchill su menosprecio por los dirigibles como elementos útiles y su miedo a las incursiones de los mortíferos zeppelines alemanes portando bombas capaces de sembrar la destrucción en las islas británicas.

Al segundo día de guerra, un zeppelin atacó una ciudad belga para demostrar su poderío y cuando la furiosa y empecinada resistencia de los fuertes en Lieja tenía detenida la invasión, los alemanes amenazaron que si no se les permitía pasar, sus dirigibles destruirían la ciudad. Los belgas rechazaron la advertencia y el 6 de agosto, el zeppelin L-Z los sobrevoló, lanzando trece bombas que mataron a nueve civiles. El 24 de agosto y el 2 de septiembre, otros dirigibles bombardearon Amberes, donde cayeron más víctimas.

De repente, la amenaza a Inglaterra parecía real, no solamente Londres y otras ciudades estaban a una distancia que podían alcanzar los zeppelines alemanes, sino también sus puertos, astilleros, estanques de petróleo, plantas eléctricas, puentes y depósitos de municiones.

Churchill, que ahora era el responsable de la defensa aérea de Gran Bretaña, supo que él no podía prevenir esto, pues carecía de cañones antiaéreos, reflectores y aviones de caza; pero entendió que aunque los zeppelines alemanes eran inmunes en el aire, esta seguridad no existía cuando se hallaban en tierra, por lo que propuso bombardear los hangares donde se guardaban, para lo cual era necesario que los aviones despegaran lo más cerca posible de las líneas enemigas.

Existían bases de zeppelines navales alemanes en Cuxhaven y Hamburgo, las que no se encontraban al alcance de los aviones británicos que despegaran desde Inglaterra, Francia o Bélgica, pero ellas podían ser alcanzadas con aparatos que salieran desde el Mar del Norte.

En 1914, algunos aviones habían despegado desde buques, pero no se trataba de aparatos con ruedas, sino que tenían que amarizar al costado de la nave. De acuerdo a ello, los ataques aéreos desde el mar a las bases de los zeppelines debían ser con hidroaviones, para que pudieran ser recobrados cuando regresaran.

Entusiasmado con esta idea, Churchill requisó cuatro vapores de pasajeros y los envió a los astilleros para que se les efectuaran alteraciones. El primer buque transformado para llevar aviones, había sido el "*Hermes*", pero había sido abandonado por viejo y lento, ahora los nuevos eran el "*Empress*", "*Riviera*", "*Campania*" y "*Engadine*", los cuales fueron habilitados para embarcar tres hidroaviones cada uno, uno a proa y dos a popa. Se les instalaron grandes pescantes para tomar a las frágiles máquinas y bajarlas hasta el agua y se les construyeron hangares en la cubierta de popa, para proteger a los aeroplanos del viento y del mar.

HMS "Hermes".

HMS "Empress".

HMS "Riviera".

HMS "Campania".

HMS "Engadine".

Los aviones eran biplanos, monomotores Folders 74 y 135, con flotadores, biplazas y con alas que se plegaban para acondicionarlos en cubierta. La velocidad máxima era de 78 mph y la distancia franqueable, estaba entre las 300 y 400 millas. Cada aparato podía llevar tres bombas de diecinueve libras, que se soltaban tirando de un alambre desde el cockpit. Los británicos creían que una sola bomba, lanzada al techo del hangar, era suficiente, en cualquier parte que cayera, para destruir miles de pies cuadrados del hidrógeno inflamable que tenían los zeppelines.

A finales de agosto, tres de los nuevos portaaviones fueron despachados a la base de Harwich.

- *Dos intentos frustrados.*

El entusiasmo del primer lord para organizar el ataque era compartido por los dos comodoros de la base naval de Harwich, Reginald Tyrwhitt y Roger Keyes.

El 22 de octubre, Tyrwhitt acudió a las oficinas del almirantazgo, donde fue recibido por el príncipe Louis de Battenberg, Winston Churchill y el Almirante Doveton Sturdee, reunión a la que posteriormente se unió el Príncipe de Gales[1], donde discutieron el plan que había elaborado el Comodoro Keyes, que consistía en embarcar seis hidroaviones en el "*Engadine*" y en el "*Riviera*". Los dos portaaviones deberían ser escoltados hasta la bahía de Helgoland, en la costa alemana, por cruceros ligeros y destructores. Esta fuerza esperaría que los hidroaviones atacaran las bases de los zeppelines en Cuxhaven y regresaran para ser recogidos por los portaaviones.

El raid fue programado para el 25 de octubre. Era esencial contar con un mar tranquilo para que las máquinas pudieran ser posadas en el agua. Al amanecer del 24, cuando los dos portaaviones y sus escoltas zarparon de Harwich, el mar estaba en calma, pero una fuerte lluvia cayó durante la travesía y, a las primeras luces del 25, cuando los hidroaviones fueron bajados al costado de los buques, un aguacero impidió que cuatro de los seis pudieran despegar. Un quinto alcanzó a volar sólo doce millas debido a que su motor se había parado dos veces a causa de la lluvia y el sexto voló veinte millas y regresó, pues estimó que no tenía posibilidad de ubicar el objetivo debido a la tormenta.

El Comodoro Tyrwhitt quedó decepcionado, pero Churchill mantuvo su entusiasmo y programó una nueva incursión para el 23 de noviembre, para lo cual el Almirante Jellicoe llevó a la flota a situarse en el centro del Mar del Norte para apoyar a los portaaviones, pero la operación debió ser abortada antes de que los hidroaviones despegaran desde el agua. Nunca quedó claro el motivo de la decisión, pues se dieron explicaciones de todo tipo: Churchill echó la culpa al mal tiempo, Jellicoe lo atribuyó a la fuerza que el enemigo tenía en Helgoland, mientras el Comodoro Tyrwhitt estaba simplemente disgustado.

1.- Posteriormente Rey Eduardo VIII y enseguida Duque de Windsor tras su abdicación.

Sir Winston Churchill.

- *Raid a Cuxhaven.*

Churchill no se dio por vencido y anunció un tercer intento que se realizaría en la noche de Navidad, en que los pronósticos del tiempo se anunciaban promisorios.

Tres portaaviones, "*Engadine*", "*Riviera*" y "*Empress*", escoltados por tres cruceros ligeros y ocho destructores zarparon de Harwich y se dirigieron a un punto quince millas al norte de la bahía de Helgoland, desde donde despegarían los hidroaviones

La fuerza era reducida, pues el Comodoro Tyrwhitt estimaba que era más fácil acercarse a la costa alemana, sin ser descubiertos, con solamente unos pocos buques, pero los hizo acompañar por once submarinos, algunos de los cuales se ubicaron cerca del punto de despegue de los aviones, otros en el lugar de recuperación de ellos, y el resto en los accesos a las bases navales alemanas para evitar una aparición de la flota enemiga.

Las torrecillas de los submarinos fueron pintadas a rayas rojas y blancas, para ayudar al reconocimiento de los pilotos que necesitaban amarizar a corta distancia de los portaaviones.

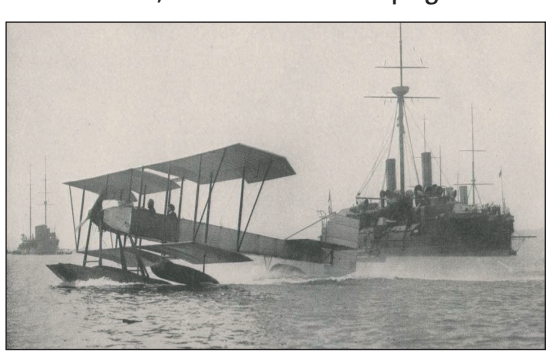
Después de atacar, los pilotos debían efectuar un reconocimiento a la flota alemana que se encontraba anclada en Cuxhaven y Wilhelmshaven, y luego dirigirse por la costa occidental de Alemania a la isla Norderney, desde donde debían cambiar rumbo hacia el norte para encontrar a los portaaviones, que los esperarían a veinte millas de la costa.

Ante una eventual salida de la flota alemana, nuevamente el Almirante Jellicoe llevó a la británica hasta el medio del Mar del Norte, sobre lo que el historiador R.D.Layman escribió: "150 buques de guerra británicos fueron usados para lanzar sobre Alemania exactamente ochenta y una libras y media de explosivos. Este era el peso total del explosivo que tenían las setenta y dos bombas que llevaban los hidroaviones".

Esperando coger a los alemanes por sorpresa, Tyrwhitt zarpó de Harwich a las 05:00 de la mañana de la víspera de navidad, llegando a la costa enemiga en la amanecida del día de pascua, donde observó cuatro pequeños buques alemanes de patrulla. Se interceptaron transmisiones urgentes de radio desde Helgoland, pero aunque faltaban solamente dos horas para llegar a la posición de lanzamiento de los aviones, el Comodoro consideró la posibilidad de regresar, pues si los patrulleros alemanes habían dado la alarma, se corría un grave riesgo de que los portaaviones fueran hundidos cuando los aviones se encontraban en el aire. Sin embargo decidió seguir adelante.

Media hora antes del amanecer, los buques alcanzaron su posición y pararon sus máquinas. Los tres portaaviones colocaron tres hidroaviones cada uno en un mar que estaba en calma. La temperatura era baja y soplaba una brisa del este, pero a medida que el día aclaraba se apreciaba una gran visibilidad y la ausencia de neblina, por lo que las condiciones de vuelo eran ideales.

Los hidroaviones fueron repostados con combustible para tres horas y posados en el agua, con sus alas desplegadas. A las 06:59 se dio, desde el "*Arethusa*", la señal de despegue. Dos



Hidroavión británico.

aparatos sufrieron fallas en sus motores y permanecieron en el agua, debiendo ser izados a bordo.

Una leve brisa forzó a los otros a extender su carreteo, pero finalmente los siete se elevaron, pasaron Helgoland y pusieron rumbo a Cuxhaven, mientras Tyrwhitt ordenaba a sus buques volver al oeste para alcanzar la posición de recogida de los aparatos frente a la isla Norderney.

El objetivo de los siete hidroaviones era la base de dirigibles de Nordholz que se encontraba rodeada de huertos frutales ocho millas al sur de Cuxhaven. Esta base, que desde octubre de 1914 era la sede de la división del comando aéreo de la Marina Alemana, consistía en una enorme extensión en que se encontraban dos hangares pareados, cada uno de 597 pies de largo, con capacidad para un zeppelin cada uno. La estructura de los hangares era una maravilla tecnológica de 4.000 toneladas, montada sobre una tornamesa gigante que se orientaba según el viento reinante para facilitar la operación de las naves aéreas. Existía otra base cerca de Hamburgo y entre las dos, podían guardar cuatro dirigibles.

Los cuatro zeppelines, todos construidos en 1914 eran idénticos: 518 pies de longitud, se elevaban con 794.000 pies cúbicos de hidrógeno, eran movidos por tres motores que les permitían volar a 50 millas por hora. Cada uno llevaba una tripulación de 24 tripulantes y la posibilidad de cargar bombas de varios cientos de libras.

Con buenas condiciones de tiempo, los pilotos británicos fácilmente habrían podido distinguir sus objetivos desde el aire, pues el día era claro y los enormes hangares eran visibles desde una docena de millas de distancia, lo que les permitiría verlos cuando hubieran sobrevolado Cuxhaven.

El tiempo, claro y despejado en el mar, se fue deteriorando durante la hora en que los hidroaviones demoraron en alcanzar la costa alemana. Como el sol se elevaba rápidamente, el borde de la costa y las bocas de los ríos permanecían visibles, pero al adentrarse en el continente, un pesado manto de neblina cubrió los pueblos, huertos y campos. De tiempo en tiempo, la niebla se disipaba y podían observarse pequeñas manchas de cielo azul, lo que permitió, en Nordholz, elevarse al zeppelin L-6, sin dificultad.

Los pilotos británicos pudieron observar una gruesa capa de nubes bajas que les obstruía la visual, por lo que uno de ellos descendió a 150 pies y aún no podía ver el campo, otro siguió una línea de ferrocarril que atravesaba por pueblos, estancias y campos sembrados; la dirección tomada los llevó al estuario del río Jade, donde se encontraban ocho cruceros y una gran cantidad de destructores, los cuales dispararon vigorosamente sobre ellos. En la confusión, el crucero "*Von der Tann*" quedó dañado al colisionar con otro buque.

Otro piloto dejó caer sus tres bombas sobre unos galpones que confundió con los hangares, una de ellas hizo impacto y lanzó las restantes sobre un secador de pescado.

De los siete hidroaviones, uno solo alcanzó hasta Nordholz, pues habían sido erróneamente informados que la base se encontraba más al sur y la densa neblina le impidió reconocerla y tuvo que conformarse con bombardear dos cañones antiaéreos.

Solamente dos de los hidroaviones estuvieron cerca de producir algún daño al enemigo, uno que dejó caer tres bombas cerca de los cruceros ligeros "*Stralsund*" y "*Graudenz*", cayendo el impacto más cercano a 200 yardas del último. El otro erró cuando trataba de ubicar la base de los dirigibles, dio media vuelta y voló a baja altura sobre la bahía Schilling, causando consternación en las tripulaciones de los siete acorazados y tres cruceros de batalla que se hallaban fondeados allí. Todos ellos abrieron

fuego contra el pequeño avión tratando de derribarlo.

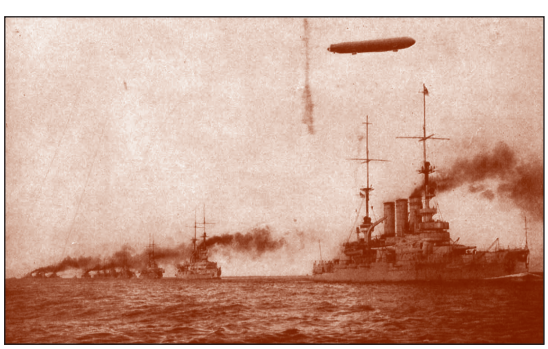
A las 09:30 el raid había concluido, los aviones británicos no habían hecho ningún daño militar; diez bombas habían caído en bosques, campos, hortalizas, agua y en la arena. Seis de los siete hidroaviones volaron separadamente hacia Nordeney, a baja altura, para encontrar a los portaaviones. Sus estanques de combustible estaban exhaustos.

- *Contraataque de los zeppelines.*

Mientras los hidroaviones británicos volaban sobre estancias, factorías pesqueras y fondeaderos navales, la fuerza de Tyrwhitt navegaba para alcanzar el punto de recogida.

La flota alemana permaneció fondeada, lo cual fue muy afortunado para los atacantes, pues a pesar que una vez que tuvieron claro, por sus buques patrulleros y sus zeppelines, que la fuerza que apoyaba la incursión no incluía acorazados, y que bastaban unos pocos cruceros ligeros para atacar a los indefensos portaaviones, no lo hicieron en la creencia de que se trataba de un ataque del grueso de la Grand Fleet.

Sin embargo los zeppelines lo hicieron mejor. A las 07:35 uno de ellos fue avistado por los británicos, en el cielo, diez millas al sur de la fuerza de Tyrwhitt. Se trataba del L-6, el cual había cruzado sobre la costa para explorar, avistando a los buques británicos, siendo recibido con sus cañones antiaéreos. Veinte minutos más tarde, los vigías ingleses vieron un aeroplano alemán, sobre el horizonte, en la misma dirección.



Zeppelin naval alemán.

Entretanto, cuando los buques navegaban al oeste, el "*Empress*" tuvo dificultades con sus calderas y se quedó rezagado. Esto hizo que se convirtiera en el centro del combate. A las 09:00 dos hidroaviones alemanes lo atacaron, el primero dejó caer siete bombas de diez libras desde una altura de 1.600 pies que cayeron en el mar a 200 yardas a proa. El segundo lanzó dos bombas de veintidós libras, desde 1.800 pies, las que hicieron explosión a veinte y cuarenta pies del buque. El capitán del "*Empress*" viró para alejarse de los aviones mientras la tripulación trataba de repelerlos con disparos de rifle.

Entretanto el L-6 se apreció más cerca, descendió desde 5.000 a 2.000 pies y se aproximó por la popa al portaaviones buscando alcanzar la posición directamente sobre él.

A pesar de la vulnerabilidad de su buque, Frederik Bowhill, comandante del "*Empress*", se percató que el dirigible no podía virar con rapidez, por lo que observó cuidadosamente sus timones y cuando maniobraba para tratar de tomar la posición sobre el buque, el portaaviones caía a alguna de sus bandas, descolocándolo nuevamente. Repitiendo esta maniobra, el "*Empress*" fue capaz de eludir tres bombas de 110 libras dejadas caer por el L-6, dos de ellas hicieron explosión solamente a cincuenta yardas. Cuando el dirigible había lanzado todas sus bombas, se alejó.

- *Regreso de los aviones.*

Poco antes de las diez AM, la fuerza del Comodoro Harwich alcanzó el punto designado para recoger a los hidroaviones; pronto aparecieron dos aparatos amarizando cerca del "*Riviera*" y fueron izados a bordo. Casi simultáneamente, diez millas más cerca de la costa, otro hidroavión amarizó al costado del

Destructor "*Lurcher*", donde izaba su insignia el Comodoro Keyes, jefe de la flotilla de submarinos. El piloto sobrevoló sobre el buque y le gritó que le quedaba combustible solamente para cinco minutos, consultando la dirección hacia donde se encontraban los portaaviones, pero estimando que la distancia no le permitiría alcanzarlos, le sugirió al piloto amarizar a su costado y tomar el aparato a remolque.

Tyrwhitt continuaba esperando el regreso de los hidroaviones, cuando a las 10:30 sus buques fueron atacados nuevamente por dos aviones alemanes, los cuales dejaron caer siete bombas, pero ninguna hizo impacto.

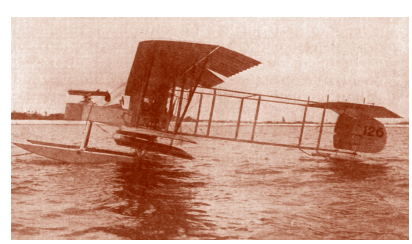
Tres de los cuatro hidroaviones faltantes habían amarizado cerca de la isla Norderney y sus tripulaciones habían sido rescatadas por el submarino británico E-11. La nave se encontraba sumergida, cuando su comandante, el Capitán Martin Naismith, divisó por el periscopio un hidroavión británico y emergió; el piloto, viendo las bandas rojas y blancas, amarizó a su costado, reportando que le quedaba solamente combustible para cinco minutos y solicitó ser remolcado al portaaviones más cercano. Diez minutos más tarde se encontraban bajo el ataque del zeppelin L-5 que se aproximaba por el este.

Para hacer más complicada la situación, otro submarino inglés apareció en la superficie, se trataba del D-6 que había divisado los hidroaviones y acudía en su ayuda, pero al divisar al zeppelin, se sumergió nuevamente, pero Naismith, creyó que se trataba de un U-boat alemán que se preparaba para atacarlo.

Para mayor preocupación del comandante del E-11, los dos hidroaviones faltantes aparecieron en el horizonte con su combustible agotado y amarizaron junto al submarino. Naismith se vio enfrentado ahora al problema de rescatar a los cuatro aviadores adicionales ante la aproximación de un zeppelin y lo que le parecía inminente, el ataque de un U-boat.

Largando el remolque, llevó al submarino cerca de uno de los hidroaviones recién amarizados, recogió al piloto y al observador y a los tripulantes del otro aparato les solicitó que nadaran hasta su nave. En ese momento el zeppelin se encontraba a menos de una milla de distancia, por lo que ordenó disparar con sus ametralladoras a los flotadores de los tres hidroaviones, pero ante de que se hundieran, el zeppelin ya se encontraba sobre el submarino, debiendo efectuar una inmersión de emergencia.

Cayeron dos bombas del dirigible y sus explosiones, sacudieron, pero no dañaron al E-11, que se posó en el fondo marino a 140 pies a esperar. Cuando afloró nuevamente, el dirigible L-5 se encontraba a cincuenta pies sobre él; recibió impactos de ametralladora sobre el casco, pero volvió a sumergirse y puso rumbo de regreso a casa.

La tripulación del séptimo hidroavión fue recogida por un pesquero holandés. El patrón lo escondió a bordo durante una semana, hasta que regresara a Holanda, desde donde siguió a Gran Bretaña.

* * *