

protegidas por éste están, como hemos dicho, desenfildadas de las vistas.

La defensa contra los desembarcos quedó formada por varias líneas de trincheras y reductos, protegidos por alambradas y tendidas a todo lo largo de la costa.

Damos hoy fin a estas ligeras notas, con el propósito de hacer en futuros artículos historia un poco detallada del proceso y evolución de la fortificación de campaña durante la guerra.

FRANCISCO ECHAGÜE

SECCIÓN DE AERONÁUTICA

Record aéreo de duración.

En el número anterior de esta Revista se hizo mención del record mundial de duración, establecido por el zeppelin *L 59*, en su viaje de noventa y cinco horas y media, desde Samboli a Khartum y regreso, sin escala.

Este record ha sido batido por el dirigible de la marina inglesa *N. S. 11*, de tipo «Torres Quevedo», que ha permanecido cien horas y cincuenta minutos en el aire recorriendo la costa escocesa desde Aberdeen hasta el Moray-Firth, repetidas veces, hasta llegar a una longitud total de unos 4.000 kilómetros.

La salida tuvo lugar el 9 de febrero último, a las dos de la tarde, de la estación aeronaval de Longmoor (40 kms. al norte de Aberdeen) y el aterrizaje, en la misma estación, el día 13 a las seis horas y cincuenta minutos. La velocidad media no ha excedido de 40 kms. por hora, y la tripulación estaba compuesta de un oficial y 11 hombres.

++

Estación aeronaval de Nordholz.

Una comisión de oficiales aliados ha visitado esta estación de aeronaves alemana, situada 10 kms. al sur de la desembocadura del Elba, cerca de Cuxhaven. Según la descripción que se ha publicado, consta de cuatro dobles hangares colocados radialmente en una circunferencia, espaciados a una distancia de 1 km. En el centro de esta circunferencia hay otro doble hangar montado sobre una plataforma giratoria de 220 m. de diámetro, sostenida por trenes de ruedas sobre carriles circulares situados en un hueco del terreno de 3 m. de profundidad, de modo que el piso del hangar giratorio quede al nivel del suelo exterior.

El mecanismo para mover esta plataforma consiste en varios motores eléctricos colocados en ella misma y manejados en una central eléctrica situada en la parte posterior del hangar giratorio.

Cada uno de los ocho hangares fijos tiene capacidad para dos dirigibles y análogas dimensiones tienen los dos giratorios; por lo tanto, la estación tiene una capacidad total de 20 dirigibles.

De la estación de Nordholz han partido la mayor parte de los *raids* aéreos contra Inglaterra, aunque erróneamente se creyó durante la guerra que la base aeronáutica alemana estaba situada en la costa de Bélgica.

La comisión aliada pudo ver en Nordholz el dirigible *L. 14*, zeppelin de pequeño volumen y de tipo antiguo que ha hecho 24 viajes de bombardeo sobre Inglaterra sin sufrir ningún contratiempo, estando últimamente destinado a servir de escuela para los aspirantes a pilotos.

Las dimensiones de los hangares dobles no son suficientes para alojar los grandes superzeppelines de último tipo, por lo que había necesidad de desmontar parte de la proa y de la popa de estos globos para poderlos guardar en ellos, lo que hacía necesaria una preparación que duraba de veinticuatro a treinta y seis horas para poner en orden de marcha uno de estos superzeppelines que hubiera sufrido esta reducción de longitud.

Según parece, la estación de Nordholz está destinada a ser la más importante base de la red de comunicaciones aéreas del centro de Europa. ††

El premio del «Daily Mail».

Cuatro inscripciones han sido hechas, hasta la fecha, para tomar parte en el concurso organizado por el periódico inglés *Daily Mail* que ofrece 250.000 pesetas al primer aviador, que partiendo en aeroplano de la costa del Canadá, Terranova o de los Estados Unidos llegue a la de Irlanda o Inglaterra o viceversa, en menos de setenta y dos horas consecutivas.

A este premio podrán optar todos los aviadores, excepto los oriundos de las naciones enemigas de Inglaterra y podrán pilotar cualquier clase de aparato más pesado que el aire, que no esté fabricado en esas naciones.

El Aero Club de América ha inscrito dos aeroplanos: un Handley Page y un Caproni, el capitán Payze tomará parte en la prueba con un Whitehead y el capitán Hugo Sundstedt intentará la travesía en un hidroaeroplano, partiendo de Newark, cerca de Nueva York.

Lord Auckland, aunque no ha hecho su inscripción, ha anunciado su propósito de tomar parte en este concurso, con un aeroplano inglés en el próximo mes de agosto. ††

El correo aéreo en los Estados Unidos.

Según la revista inglesa *The Aeroplane* (núm. del 19 de febrero), el correo aéreo establecido entre Nueva York y Chicago, hace pocos meses, ha sido suspendido a consecuencia del gran número de inconvenientes que presentaba su funcionamiento.

Las autoridades del servicio postal americano han decidido, en vista de ello que los aeroplanos provistos de un solo motor, son inútiles para el transporte del correo, y 100 aparatos de esta clase han sido devueltos al Ministerio de la Guerra, como inservibles para la aviación postal.

Actualmente, se estudia la reorganización de este servicio con aeroplanos Handley Page, Curtiss y Glenn-Martin, provistos de doble motor y contruidos especialmente para este objeto. ††

Exploración del Polo Norte en aeroplano.

El capitán americano Bartlett organiza actualmente una expedición polar, que llevará el nombre de «expedición Roosevelt», cuyos principales objetos son los siguientes:

- 1.º Explorar todo lo posible la región polar.
- 2.º Volar sobre el Polo Norte partiendo del Cabo Columbia en la Tierra de Grant (América) y aterrizar en el Cabo Chelyuskin en la península Taimyr (Siberia).

3.º Hacer sondeos en los mares polares y estudiar su flora y la fauna.

4.º Lanzar globos sondas para estudiar la atmósfera polar.

La primera tierra que se descubra llevará el nombre de Tierra de Roosevelt.

La expedición partirá en el próximo mes de junio, conduciendo en un buque, el aeroplano y material necesario hasta Etah, en Groenlandia, donde se establecerá la base de operaciones. ††

Nuevos superzeppelines ingleses.

La casa Armstrong, Whitworth y Compañía está terminando en sus talleres de Barlow (Selby, Inglaterra), la construcción del mayor dirigible inglés, cuyas dimensiones, análogas a las de los superzeppelines alemanes, son: 205 m. de eslora, 24 de diámetro y 60.000 m.³ de capacidad. Es de tipo rígido, lleva cuatro barquillas, dos centrales: una a proa y otra a popa, y está movido por cinco motores Sunbeam de 250 HP, o sean 1.250 HP en total.

La tripulación estará compuesta de 23 hombres, y según la revista inglesa, de donde tomamos estos datos, los constructores esperan alcanzar con este globo una velocidad de 130 a 145 kms. por hora, estar en el aire durante tres semanas, e ir de Inglaterra a Nueva York y volver, sin escala.

También la casa Short Hermanos tiene en construcción un dirigible tipo «zeppelin» de parecidas dimensiones, y la casa Vickers proyecta otro dirigible monstruo de 100.000 m.³, destinado al transporte de viajeros a través del Atlántico, como los anteriores. ††

REVISTA MILITAR

Efectivos militares impuestos a Alemania.

Según avances de la prensa inglesa, que se apoyan en informes autorizados, el efectivo del ejército alemán no podrá ser superior a 300.000 hombres, más un 5 por 100 de oficiales, precisamente profesionales, elegidos entre los que lo son actualmente, que se comprometerán a servir por mucho tiempo, y no podrán disfrutar licencias más que en caso de enfermedad. Se organizará probablemente en 15 divisiones de infantería y cinco de caballería, y los cuerpos de Administración con un efectivo que no podrá ser superior al quinto del que tenían en 1914.

Se disolverá el Estado Mayor General; estará prohibido el estudio de la guerra como ciencia; no se permitirá ninguna otra forma de agrupación militar, ni que las fuerzas organizadas para fines de policía se empleen en acciones militares ofensivas; así como no pueden ser militarizados los clubs o asociaciones.

Se limitará la cantidad de armamento y la fabricación de material de guerra, prohibiéndose la importación, como también la producción de gases asfixiantes. †

Superioridad de las defensas de costas sobre los barcos.

En un artículo del *Naval Monthly* se discute la dificultad del ataque de una posición marítima, mediante la sola acción de los barcos, que si bien es verdad que pueden acumularse cuantos sean necesarios para destruir las obras de defensa, siempre tendrán éstas los siguientes motivos de superioridad: