



La via aerea dal Capo al Cairo

La *Dépêche Coloniale*, pubblica le seguenti notizie su la via aerea dal Capo al Cairo, che la cessazione delle ostilità contro la Turchia permette di istituire sotto il controllo britannico.

Si tratta per ora di ricognizioni compiute sul grande percorso da gruppi di aviatori che hanno già posto i segni delle possibili stazioni.

Il primo gruppo sotto la direzione del maggiore Long, ha lasciato il Cairo nel dicembre 1918 e fino al sud di Khartum non ha incontrato alcuna difficoltà. Gli aeroplani seguono naturalmente la strada ferrata che taglia la curva del Nilo, e si avanzano direttamente da Uadi Halfa sino a Albara a sud di Khartum, la linea intera del paese presenta considerevoli difficoltà, ragione per cui fu deciso di stabilire vasti aerodromi permanenti.

La prima stazione importante in quel paese irto di ostacoli, si troverà il più che possibile vicino a Kodok (Fascioda) villaggio indigeno, situato sul Nilo, e circondato da una vasta zona paludosa e quindi insalubre. Tuttavia, Malakal, a 40 miglia circa più a sud, offre una libera pianura erbosa a qualche miglio dal fiume. E questo punto fu scelto di preferenza a Kodok. Fra Malakal e Gondokoro, quantunque tutta la regione sia stata completamente esplorata, nessun posto di atterramento conveniente fu potuto trovare. Fu proposto di preparare un terreno elevato, ma il progetto, ha dovuto essere abbandonato a cagione della spesa. La sola soluzione sembra da ricercarsi nell'uso dall'idrovolante, il fiume essendo di sufficiente larghezza per permettere l'atterramento, qualunque sia la direzione del vento.

Le stazioni visitate da questo primo gruppo sono state le seguenti: il Cairo, Assiut, Assuan, Uadi-Halfa, Meroc, Albara, Khartum, Kodok (Fascioda), Kondokoro, Gingia e Porto Vittoria.

Il secondo gruppo, diretto dal maggior Court Teat ha esplorato Abercon presso Kistuta, Broken-Hill, Livingstone, Salisbury, Buluwayo, Palascwe, Mafeking, Bloemfontein, Beafort, West e Capetown.

La spedizione che ha esplorato la regione dei grandi laghi non ha ancora consegnato la sua relazione. Verso Zoka a mezza strada fra Gondokoro e Gingia, si trovano pianure coperte di alte erbe; più a sud, il suolo è più ondulato ed è coperto di cespugli e foreste. Durante l'inverno da marzo a gennaio il paese non è, per così dire, che una palude. Durante l'estate, se l'erba fosse bruciata, sarebbe possibile di atterrare.

Idroplani possono facilmente viaggiare da Vittoria Nyanza fino a Mwanza e si trovano colà, lungo la costa, non poche baie riparate che potrebbero essere utilizzate come stazioni intermedie. Il principale ostacolo si trova nella frequenza e subitanità dei temporali e delle tempeste. Le trombe d'acqua si innalzano di frequente durante i temporali, e delle masse di piccoli insetti che assomigliano a dense nubi si alzano alle volte dal lago.

Fra Mwanza e Ugigi, il paese è buono per una estensione di 300 miglia. Ugigi si si trova, è vero, nelle vicinanze della palude, ma s'incontra, a poca distanza, una contrada verdeggiante. Si potrà probabilmente trovare colà senza molte difficoltà un posto per un aerodromo.

Il paese è situato ad est del lago Tanganika, ed è perfettamente propizio agli aeroplani; ma Kituta, all'estremità sud del Lago, è paludoso, insalubre e circondato di colline; questa località non conviene dunque come punto di atterramento per gli aeroplani. Al contrario, Abercorn, a 14 miglia circa più a sud, si trova in condizioni ben migliori. Da Abercorn il paese diventa impossibile per gli idroplani e la migliore via per gli aeroplani è Serenge fino alla ferrovia di Bronken Hill. In quel punto termina la parte difficile della via.

Il gruppo del maggior Court Teatt, a cui era toccato l'esame del settore sud, ebbe un compito relativamente semplice. Pare che le principali difficoltà sono state per lui di scegliere i campi di aviazione fra i numerosi buoni luoghi che esistono su quel tratto. Un gran numero di città sud africane hanno domandato che siano

costruiti degli aerodromi nelle loro vicinanze. Generalmente si aderì al loro desiderio. Un aerodromo è stato preparato presso Johannesburg.

Non si potrà parlare con precisione di questa grande strada aerea che quando saranno state ricevute relazioni complete in proposito.

E' probabile che si dovrà ricorrere a una combinazione di idroplani e di aeroplani al principio del servizio. Le prime macchine voleranno senza dubbio da Cairo e da Capetown in ottobre o nel novembre di quest'anno.

Le ragioni che hanno condotto all'adozione della linea più sopra descritta sono le seguenti: la valle del Nilo che corre quasi direttamente da Nord a Sud, forma un'eccellente guida per il navigatore aereo. Permette, inoltre, di utilizzare, sia aeroplani, sia idroplani, secondo il bisogno. E poi, una ferrovia segue il Nilo per una lunga parte del tratto. La parte centrale offre non poche alternative ugualmente cattive.

La strada del lago Kure è la più diretta, ma la regione situata fra la catena dei grandi laghi è cespugliosa e paludosa. La linea ad est del Victoria Nyanza è quasi altrettanto cattiva, ma gli idroplani possono avanzare direttamente da Gingia a Mwanza. Di là fino a Ugigi il territorio comprende degli altipiani coperti d'erba, di culture, di foreste e di paludi. Finalmente la ferrovia si estende lungo la maggior parte della regione sud e tutta questa contrada è favorevole all'aviazione generalmente.

L'Inghilterra si mette, così, risolutamente sulla via dell'azione, per il valorizzazione commerciale dell'aeronavigazione, e ne insegna che la risorsa maggiore che fa d'uopo trarre dal mezzo aereo non è tanto nel collegare per la via dell'aria i nostri paesi civili, reciprocamente, ma di collegare questi alle grandi zone coloniali, per poter profittare, con la minor spesa e la maggiore rapidità, dell'infinito tesoro di materie prime, che attendono ivi, in giacenza, i grandi pionieri dell'esportazione!