

Gli scali in Italia dei voli dell'Imperial Airways

Nel 1927 l'Imperial Airways istituì le due grandi linee imperiali: **la linea delle Indie e la linea dell'Africa del Sud**.

Entrambi questi grandi itinerari prevedevano una forma di trasporto combinato aereo – ferrovia fino ad Alessandria d'Egitto dove si diramavano le due grandi direttrici verso le Indie e verso l'interno dell'Africa.

Fu così che iniziarono lunghe e laboriose trattative con l'Italia per il tratto mediterraneo della **linea postale aerea per le Indie**, versione postbellica della Valigia delle Indie. Secondo questi accordi la Gran Bretagna doveva provvedere alla linea sul tratto Londra – Basilea e da lì far giungere la posta per ferrovia a Genova; da Genova ad Alessandria doveva esserci una linea aerea esercitata in collaborazione dall'Italia e dalla Gran Bretagna con ripartizione a metà dei viaggi e dei carichi.

La rotta prevista era pertanto da Londra (Croydon) a Parigi e poi a Basilea con apparecchio terrestre, da Basilea a Genova in treno, da Genova con idrovolante Short S.8 Calcutta sulla rotta Roma - Napoli - Taranto (scalo abolito nei voli successivi) - Brindisi - Corfù - Atene - Creta - Tobruk – Alessandria, quindi ancora in treno da Alessandria al Cairo, e, infine, con un altro aereo terrestre De Havilland DH.66 Hercules sulla rotta Gaza - Ruthbah - Baghdad - Bassora - Bushire - Lingeh - Djash - Gwadar – Karachi.

In attesa di definire l'accordo fu concordato l'inizio del servizio aereo tra Genova ed Alessandria dal marzo 1929 da parte sia italiana con la S.A.N.A., che già gestiva le altre linee per l'Africa, sia britannica con l'Imperial Airways.

Nel frattempo il governo inglese laburista, succeduto a quello conservatore con cui erano iniziate le trattative, non volle riconoscere la ripartizione a metà dei carichi e di conseguenza degli utili; e, dovendosi a dicembre concludere i negoziati la ripartizione a metà fu categoricamente negata dagli inglesi.

A fronte di ciò l'Italia ruppe i negoziati e dal 15 gennaio 1930 revocò il permesso di transito attraverso lo spazio aereo italiano alla linea britannica, sopprimendo anche la propria linea aerea da Genova ad Alessandria.

La linea inglese per le Indie, se da un lato fin dal dicembre del 1929 era stata estesa fino a Delhi, per la parte europea fu invece costretta ad un lungo giro attraverso i Balcani via Vienna, Budapest, Skopje e Salonico. La rotta, che superava zone montagnose e doveva affrontare difficili condizioni meteo, subì moltissime variazioni tanto che fu la stessa compagnia a limitare i collegamenti aerei attraverso gli insidiosi balcani al solo periodo estivo, consigliando ai propri viaggiatori l'uso del più confortevole e sicuro Orient Express da Parigi a Salonico.

Un nuovo accordo, siglato il 16 maggio 1931, tra la Compagnia ed il Governo italiano permise di nuovo la partenza degli idrovolanti da Genova. La linea partiva da Londra (Croydon), con aereo terrestre, sino a Basilea, e quindi per ferrovia sino a Genova. Da Genova passeggeri e posta ripartivano con l'idrovolante britannico per Mirabella (Creta) ed Alessandria d'Egitto e col treno sino al Cairo. La rotta proseguiva con apparecchio terrestre sino a Gaza ed oltre.

Dal 19 ottobre 1931 la posta aerea britannica per l'India non fu poi più avviata a Genova ma da Londra a Parigi per via aerea con il velivolo Handley Page 42 Hannibal ed in ferrovia da Parigi col treno rapido sino a Brindisi; quindi per via aerea con gli idrovolanti Short S.8 Calcutta oppure Short S.17 Kent su percorso Brindisi - Atene - Castelrosso - Cipro (facoltativo) - Tiberiade ed infine con automezzo sino ad Haifa per continuare con aerei terrestri sulla tratta Haifa - Baghdad - Karachi – Calcutta.

Dal luglio del 1933 la linea venne poi estesa a Calcutta, nel settembre del 1933 fino a Rangoon e poi a dicembre del 1933 da Rangoon a Singapore via Bangkok.

L'anno dopo, nel dicembre del 1934, fu la volta dell'Australia con l'estensione della linea fino a Brisbane.

La partecipazione dell'Italia alla **linea dell'Africa del sud** fu invece meno tribolata: il primo corriere italiano sulla linea aerea Roma – Brindisi – Atene – Alessandria – Il Cairo – Luxor - Wadi Halfa - Kartoum – Juba – Port Bell – Kisumu – Mwanza si ebbe in data 8 marzo 1931.

Le vicende della linea dell'Africa del sud si intersecano con la storia dei collegamenti aerei italiani con le colonie africane: il 7 luglio 1935 venne firmato un accordo tra l'Italia, l'Inghilterra e l'Egitto per stabilire la rotta di una linea aerea regolare fra l'Italia e l'Africa Orientale Italiana.

Con questo accordo la compagnia aerea britannica concesse all'Italia l'uso di uno scalo aereo in Egitto (Il Cairo) e di ben tre nel Sudan anglo - egiziano (Uadi Halfa, Khartoum e Cassala) mentre l'Italia confermò all'Imperial Airways l'uso degli scali di Genova e Brindisi e concesse l'uso dello scalo di Roma.

In attesa del completamento dell'organizzazione logistica e degli scali fu raggiunto un accordo per utilizzare la linea inglese Londra – Città del Capo limitatamente alla tratta Brindisi – Atene – Alessandria – Khartoum.

Il 22 luglio 1935, venne inaugurato il servizio aereo dell'Ala Littoria sulla rotta Khartoum – Kassala – Asmara – Massaua, a cui fece seguito, dal 7 novembre 1935, la linea Asmara – Assab – Gibuti – Berbera – Rocca Littoria – Mogadiscio.

La collezione, con gli aerogrammi esposti, ripercorre i principali eventi storici che hanno contrassegnato il rapporto tra l'Italia e l'Imperial Airways nell'utilizzo delle due linee aeree imperiali.

Bibliografia:

Bruno Crevato – Selvaggi, Rolando Truglio, Africa orientale Italiana. Linee aeree e posta aerea, in *La posta militare*, 2000, 82, 6.

Bruno Crevato – Selvaggi, Rolando Truglio, Africa orientale Italiana. Linee aeree: statistiche, in *La posta militare*, 2000, 83, 43.

Bruno Crevato Selvaggi – Andrea Giuntini, Le poste italiane fuori d'Italia, in AA.VV. a cura di Andrea Giuntini, "Le poste in Italia, 3. Tra le due guerre 1919-1945", Laterza 2007, 248.

Roberto Ferrati, Brindisi: lo scalo italiano delle linee aeree della compagnia britannica "Imperial Airways", in "In volo sull'Adriatico. U let nad Jadranom", 2001, 45.

Roberto Ferrati, Le linee aeree delle Indie Orientali: Loro nascita e sviluppo, in "Ali in Pace e in Guerra 1903-1930", 1996, 87.

Giorgio Grosso, La nascita della Imperial Airways, in *Aida Flash*, 2015, 149, 4.

Giorgio Grosso, Imperial Airways la Linea dell'Est, in *Aida Flash*, 2015, 150, 6.

Fiorenzo Longhi, Aerofilia italiana. Catalogo storico descrittivo 1898 – 1941, Grafiche cam, 2007.

Massimo Mondini, Il Lago degli Aviatori, Tuga edizioni, 2016.

Massimo Mondini, Sulle rotte dell'Imperial Airways. Storia breve dell'Idroscalo Civile di Bracciano. Quaderno dell'Associazione "Forum Clodii", XXX, 2006.

LA LINEA DELLE INDIE (THE EASTERN ROUTE)

Il volo inaugurale: 30 marzo – 6 aprile 1929

Non fu ammesso ufficialmente il trasporto di corrispondenza italiana; tuttavia alcuni aerogrammi, allestiti dagli Aero Clubs di Genova e di Napoli, vennero trasportati in alcune tappe.

Dispaccio Genova - Alessandria d'Egitto (Longhi 1892)
Annullo di partenza di Genova Ferrovia - Posta aerea del 31 marzo 1929
Annullo di transito di Brindisi Posta aerea del 1 aprile 1929
Annullo di arrivo di Alexandria del 29 ottobre 1930



Dispaccio Genova - Karachi (Longhi 1893)
Annullo di partenza di Genova Ferrovia - Posta aerea del 31 marzo 1929
Annullo di arrivo di Karachi - Dely del 6 aprile 1929



Dispaccio Genova - Calcutta (Longhi 1894)
 Annullo di partenza di Genova Ferrovia - Posta aerea del 31 marzo 1929
 Annullo di arrivo di Park Street - Calcutta - Dely del 23 aprile 1929



Dispaccio Napoli - Karachi (Longhi 1899)
 Annullo di partenza di Napoli - Posta Aerea del 1 aprile 1929
 Annullo di arrivo di Karachi del 6 aprile 1929
 Il corriere era composto da 10 aerogrammi



Il primo corriere postale ufficiale italiano: 12 -17 aprile 1929

Alla S.A.N.A. venne affidato il tratto da Genova a Tobruk della linea delle Indie che si svolse solo in questa occasione. L'idrovolante I - RIDE partito da Genova arrivò a Napoli regolarmente ma il velivolo si incendiò dopo l'ammarraggio; il corriere postale venne però salvato. Il 15 aprile il volo riprese da Napoli con l'idrovolante I-REOS, inviato in sostituzione, che saltò lo scalo di Taranto e sostò a Corfù ed Atene, proseguendo il giorno seguente per Creta e Tobruk dove terminò il suo volo a causa di un guasto. Il corriere per Alessandria proseguì per via ordinaria.

Dispaccio Genova - Alessandria d'Egitto (Longhi 1906)

Annullo di partenza di Genova Ferrovia - Posta Aerea del 11 aprile 1929 - Annullo di arrivo di Alessandria d'Egitto del 6 maggio 1929



Il volo inaugurale della linea di ritorno India - Gran Bretagna: 7 - 15 aprile 1929

L'apparecchio della linea India - Gran Bretagna, inaugurata il 7 aprile, fece scalo a Napoli il giorno 13 trasportando a Londra un piccolissimo numero di aerogrammi. Il volo avvenne tramite accordi internazionali, cui partecipava anche l'Italia, sulla rotta Napoli - Roma - Genova con idrovolante Short S.8 Calcutta. Da Genova i passeggeri e la posta raggiungevano Basilea in treno a causa delle restrizioni imposte dal Governo italiano e quindi proseguivano con apparecchio terrestre sulla rotta Basilea - Parigi - Londra (Croydon).

Dispaccio Napoli - Londra (Longhi 1908)

Annullo di partenza di Napoli - Posta aerea del 13 aprile 1929 - Annullo di arrivo di Liverpool del 15 aprile 1929



Qualche aerogramma della tratta Roma - Corfù - Atene - Creta - Tobruk - Alessandria

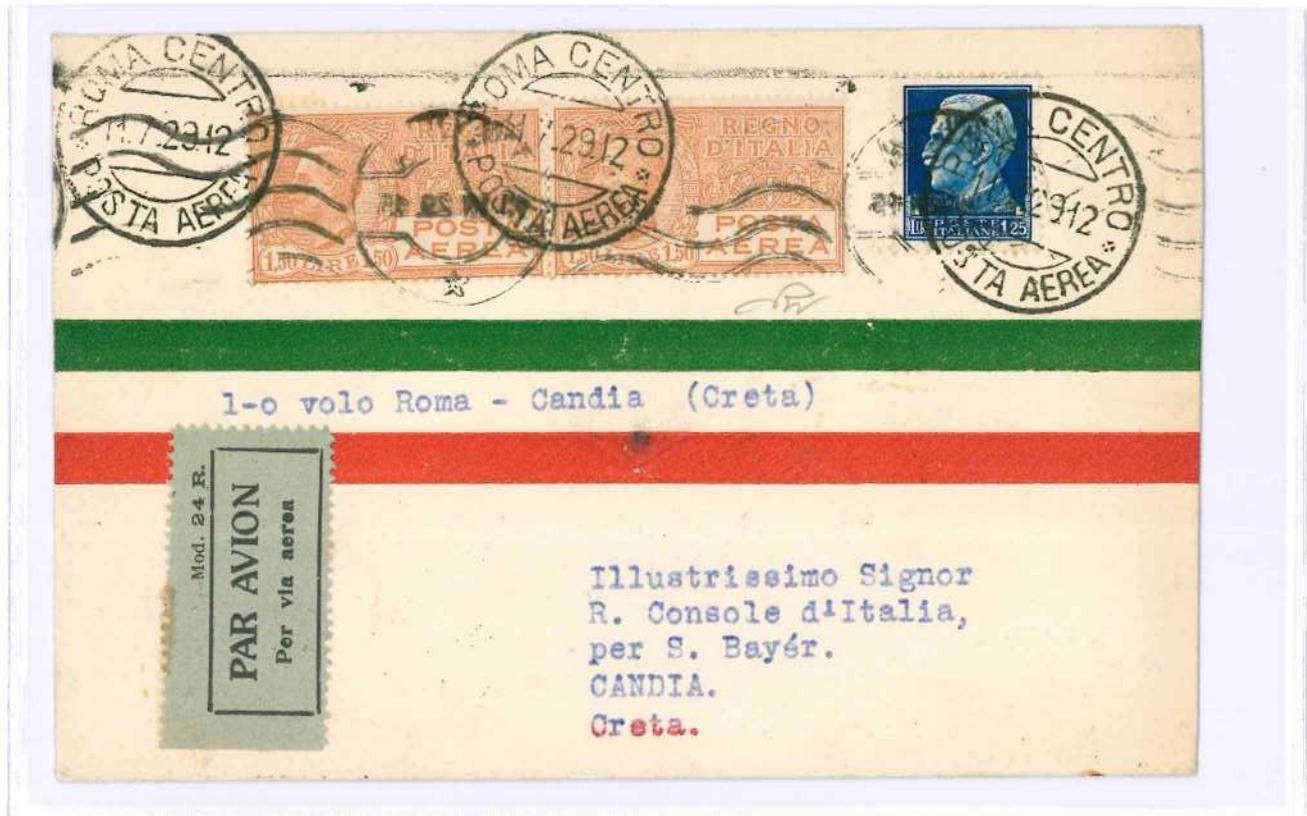
11 - 14 luglio 1929

Tappa Roma - Creta (Longhi 1948)

Annullo di partenza di Roma Centro - Posta Aerea del 11 luglio 1929

Annullo di arrivo di Candia (Creta) del 13 luglio 1929

Dispaccio composto da 15 aerogrammi



Tappa Roma - Tobruk (Longhi 1949)

Annullo di partenza di Roma Ferrovia - Posta Aerea del 11 luglio 1929

Annullo di arrivo di Tobruk - Cirenaica del 13 luglio 1929

Dispaccio composto da 19 aerogrammi



Il primo corriere italiano sulla rotta estiva Vienna – Karachi: 19 aprile 1930

L'ufficio postale di Roma Ferrovia fu autorizzato per la prima volta ad allestire dei sacchi diretti ad Alessandria, Gaza, Bassora, Bushire e Karachi. Il corriere fu affidato alla linea Roma – Venezia – Vienna (Compagnie: T.A. Ed O.L.A.G.) da dove proseguì con la linea delle Indie che proveniva da Londra. Questo primo dispaccio italiano fu trasportato dal secondo volo della Imperial Airways sulla rotta estiva. Il volo inaugurale della Compagnia inglese sulla nuova rotta ebbe infatti luogo una settimana prima.

Tappa Roma – Alessandria (Longhi 2136)

Il corriere era composto da 5 aerogrammi

Annullo di partenza di Roma Ferrovia – Posta Aerea del 19 aprile 1930

Annullo di arrivo bilingue di Alessandria del 22 aprile 1930



La riapertura del tratto italiano: 17 – 20 maggio 1931

Un nuovo accordo, siglato il 16 maggio, tra la Compagnia ed il Governo italiano permetteva di nuovo la partenza degli idrovolanti da Genova. La linea partiva da Londra (Croydon), con aereo terrestre, sino a Basilea, e quindi per ferrovia sino a Genova. Da Genova passeggeri e posta ripartivano con l'idrovolante britannico per Mirabella (Creta) ed Alessandria d'Egitto e col treno sino al Cairo. La rotta proseguiva con apparecchio terrestre sino a Gaza ed oltre. Venne trasportato corriere postale italiano in partenza da Genova e da Napoli.

Tappa Roma – (Napoli) – Corfù (Longhi 2380)

Annullo di partenza di Roma Ferrovia – Posta Aerea del 17 maggio 1931

Annullo di arrivo di Eraclea (Creta) del 22 maggio 1931

Il corriere era composto da 24 aerogrammi



Il nuovo itinerario: 19 ottobre 1931

Nuovo itinerario della posta aerea britannica per l'India: dal 19 ottobre 1931 non è più avviata a Genova ma da Londra a Parigi per via aerea con il velivolo Handley Page 42 Hannibal ed in ferrovia da Parigi col treno rapido sino a Brindisi; quindi per via aerea con gli idrovolanti Short S.8 Calcutta oppure Short S.17 Kent su percorso Brindisi - Atene - Castelrosso - Cipro (facoltativo) - Tiberiade ed infine con automezzo sino ad Haifa per continuare con aerei terrestri sulla tratta Haifa - Baghdad - Karachi - Calcutta.

Tappa Brindisi - Haifa (Longhi 2488)

Annullo di partenza di Brindisi Posta Aerea del 19 ottobre 1931

Annullo di arrivo di Haifa del 20 ottobre 1931

Il dispaccio era composto da 10 aerogrammi



Tappa Brindisi - Bassora (Longhi 2490)

Annullo di partenza di Brindisi Posta Aerea del 19 ottobre 1931

Annullo di arrivo di Basrah (Bassora) del 22 ottobre 1931

Il dispaccio era composto da 6 aerogrammi



La partnership con la compagnia TATA sulla linea Karachi - Brindisi - Londra

18 ottobre 1932

Buste speciali del primo volo di andata e ritorno della Compagnia indiana TATA sul percorso Madras - Bellary - Bombay - Ahmedabad - Karachi e trasportate da Karachi a Brindisi dalla Compagnia Imperial Airways

Tappa Bellary - Brindisi (Longhi 2773)

Annullo di partenza di Bellary

Annullo di arrivo al verso di Brindisi - Posta Aerea del 23 ottobre 1932

Annullo speciale al verso rettangolare in cartella "Madras - Karachi / 18 OCT 32 / FIRST / AIRMAIL"



Il primo volo del prolungamento della linea fino a Calcutta: 3 - 9 luglio 1933

Tappa Brindisi - Delhi (Longhi 3010)

Annullo di partenza di Air Malta del 29 giugno 1933 e di Valletta - Malta del 29 giugno 1933

Annullo di transito di Brindisi - Posta Aerea del 3 luglio 1933

Timbro speciale in cartella su quattro righe "KARACHI / CALCUTTA / 7 JULY 33 FIRST / AIRMAIL"

Annullo di arrivo Delhi del 8 luglio 1933



Il volo inaugurale del prolungamento della linea aerea da Rangoon a Singapore via Bangkok
11 dicembre 1933

Dallo scalo di Brindisi del volo inaugurale Londra - Singapore del 9 dicembre 1933 vennero inoltrati dei dispacci postali italiani per Singapore e Bangkok con buste speciali della I.A.

Tappa Brindisi - Singapore (Longhi 3061)
Annullo di partenza di Brindisi Posta aerea del 11 dicembre 1933
Annullo di arrivo di Singapore del 17 dicembre 1933



La partnership con la compagnia Air Taxi Service sulla tratta Calcutta - Vizagapatam (Longhi 3089)
5 - 13 febbraio 1934

Si conosce un piccolo corriere italiano spedito da Brindisi a Calcutta dove fu trasportato nel volo inaugurale del 12 febbraio 1934 della Compagnia Air Taxi Service che inaugurava un servizio bisettimanale da Calcutta a Madras con tappe intermedie a Gannavaram, Vizagapatam e Puri. Il servizio venne interrotto il 1 aprile 1934 poichè non era redditizio.

Annullo di partenza di Brindisi Posta Aerea del 5 febbraio 1934
Annullo di transito di Calcutta del 12 febbraio 1934
Annullo di arrivo di Puri del 13 febbraio 1934



Il volo inaugurale del prolungamento della linea aerea fino a Melbourne

8 - 21 dicembre 1934

Primo trasporto aeropostale con corrispondenza natalizia in collaborazione con la Compagnia I.T.C.A. (Indian Trans Continental Airways) e con la Compagnia Q.E.A. (Quantas empire Airways). Dallo scalo di Brindisi del volo inaugurale, partito da Londra il giorno 8, furono inoltrati dispacci postali per le varie tappe. Il percorso, con decollo da Brindisi il 10 dicembre, si svolse con le seguenti tappe: Il Cairo, Baghdad, Karachi, Calcutta, Rangoon, Singapore, Darwin, arrivando a Brisbane il 21 dicembre.

Tappa Brindisi - Brisbane (Longhi 3229)

Annullo di partenza di Brindisi Posta aerea del 9 dicembre 1934 - Annullo di arrivo di Brisbane del 21 dicembre 1934



Il primo volo della linea interamente aerea Londra - Brindisi - Australia

11 - 14 maggio 1935

Primo percorso del corriere postale interamente per via aerea partito da Croydon (Londra) in data 11 maggio 1935.

Tappa Londra - Brindisi (Longhi 3277a)

Annullo di partenza di Croydon del 11 maggio 1935 - Annullo di arrivo di Brindisi Posta Aerea del 14 maggio 1935



LA LINEA DELL'AFRICA DEL SUD (THE AFRICA ROUTE)

Il primo corriere aereo dall'Italia diretto in Africa

8 - 16 marzo 1931

Tappa Roma - Brindisi - Juba (Sudan) (Longhi 2325)

Annullo di partenza di Roma Ferrovia - Posta Aerea del 8 marzo 1931

Annullo di transito di Brindisi Posta Aerea del 9 marzo 1931

Annullo di arrivo Sudan Air Mail - Juba del 19 marzo 1931

Il corriere era composto da pochissimi aerogrammi



Tappa Roma - Brindisi - Kisumu (Kenia) (Longhi 2319e)

Annullo di partenza di Roma Ferrovia - Posta Aerea del 7 marzo 1931 e

Città del Vaticano - Poste del 7 marzo 1931

Annullo di transito di Brindisi Posta Aerea del 9 marzo 1931

Annullo di arrivo Kisumu - Kenia del 15 marzo 1931

Il corriere era composto da 10 aerogrammi



Il primo volo Mirabella (Grecia) – Brindisi (Longhi 2522)

11 novembre 1931

Timbro speciale violetto in cartella su tre righe:
 "First Airmail / Mirabella Bay (Crete) – Brindisi / England – Africa Line"
 Annullo di arrivo di Brindisi Posta Aerea del 12 novembre 1931
 Dispaccio composto da 68 aerogrammi



Il volo postale di Natale Londra – Brindisi – Città del Capo

9 – 21 dicembre 1931

Il corriere, partito da Croydon (Londra) il 9 dicembre volò sino a Parigi col velivolo Heracles G-AAXC, dal giorno 9 al giorno 11 viaggiò per ferrovia nel tratto Parigi – Brindisi e quindi ripartì per via aerea il giorno 11 da Brindisi con l'idrovolante Short S.17 Shipio G-ABFA del Cap. F.J. Bailey, giungendo ad Alessandria il giorno 12 da dove la posta fu trasportata in treno sino al Cairo; il 13 venne caricata sull'apparecchio DH 66 G-EBMX del cap. Lumsden che la trasportò sino a Khartoum dove atterrò il giorno 15; quindi il 16 e il 17 dicembre viaggiò sino a Kisumu sul Calcutta G-AASJ del cap. Prendergast; lo stesso giovedì 17 il Cap. Attwood la trasportò sul DH 66 G-AAJH sino a Nairobi, quindi il 18 sino a Mbeya, via Moshi, il 19 sino a Salisbury, via Bulawayo, il 20 a Germiston, giungendo finalmente a Città del Capo il 21 dicembre, in 17 tappe e dopo aver percorso 8.000 miglia. Un limitato corriere di buste speciali della Compagnia (The first air mail between England and South Africa) venne inoltrato da Roma, via Brindisi.

Tappa Brindisi – Città del Capo (Longhi 2529)

Aerogramma con timbro lineare "DOPO LA PARTENZA AEREA" viaggiato sul volo seguente
 Annullo di partenza di Brindisi Posta Aerea del 11 dicembre 1931 e del 18 dicembre 1931
 Annullo di arrivo di Cape Town Kaapstad del 7 gennaio 1932



Il primo servizio postale regolare Londra - Brindisi - Città del Capo: 22 gennaio 1932

Il pilota Cap. Youell percorse il primo tratto da Croydon (Londra) a Parigi il 20 gennaio. La posta arrivò a Brindisi il 22 per ferrovia e ripartì sull'idrovolante Short Shipio marca G-ABFA del cap. Bailey sino ad Alessandria. Proseguì in ferrovia sino al Cairo (e poi riprese il percorso già descritto per il volo del 9/21 dicembre 1931) giungendo a Città del Capo il 2 febbraio. Da Brindisi vennero inoltrati i dispacci per i vari scali su buste speciali della Compagnia tra cui alcune da Roma, più rare. Tutte recano l'annullo di transito di Alessandria d'Egitto del 23 gennaio.

Tappa Brindisi - Città del Capo (Longhi 2562)

Annullo di partenza di Roma Centro - Posta Aerea del 20 gennaio 1931

Annullo di transito di Brindisi Posta Aerea del 22 gennaio 1932

Annullo di arrivo di Capetown - Kaapstad del 2 febbraio 1932



Il primo servizio postale regolare Città del Capo - Brindisi - Londra: 27 gennaio 1932

Il volo del City of Karachi, partito da Città del Capo il 27 gennaio, fa scalo a Johannesburg dove il corriere postale è trasferito sul City of Basra che ha un incidente a Salisbury il 29 gennaio. La posta viene trasferita sul City of Delhi che atterra per maltempo nei pressi di Broken Hill dove si decide di attendere l'arrivo del prossimo aereo della linea che decolla da Città del Capo il 3 febbraio, arriva a Broken Hill il giorno 5 per continuare il volo il 6 febbraio. Il corriere postale arriva ad Atene il 13 febbraio e a Brindisi il 14 febbraio e giunge finalmente a Londra il 16 febbraio. Da Città del Capo e da diversi scali della linea verrebbero inoltrati dispacci per lo scalo di Brindisi.

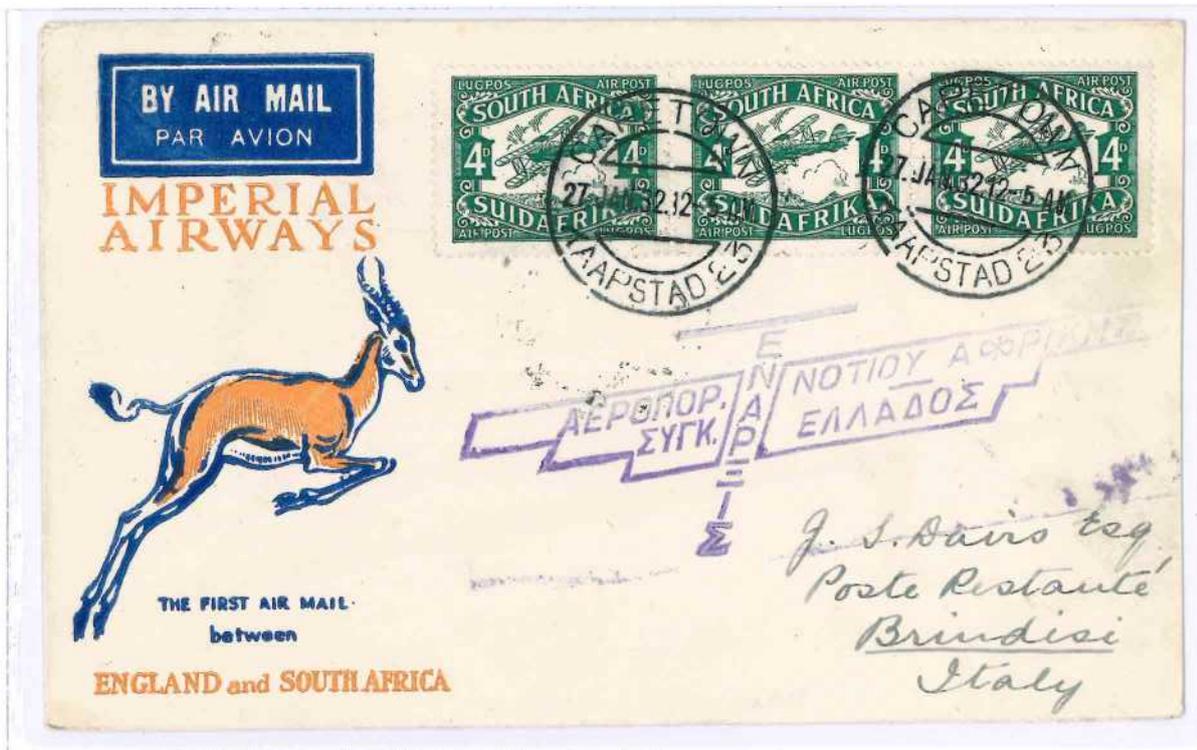
Tappa Città del Capo - Brindisi (Longhi 2568)

Annullo di partenza di Capetown - Kaapstad del 27 gennaio 1932

Annullo di transito speciale, violetto, a forma di aereo

Al verso annullo di transito a doppio cerchio di Atene del 13 febbraio 1932

Annullo di arrivo di Brindisi Transiti - Poste Italiane del 16 febbraio 1932



Il primo volo Limassol (Cipro) - Rodi - Atene - Brindisi - Londra

24 aprile 1932

Tappa Limassol - Brindisi (Longhi 2604)

Annullo di partenza di Limassol - Cyprus del 22 aprile 1932

Annullo di arrivo di Brindisi Transiti - Raccoman. del 25 aprile 1932



Il primo volo della linea aerea Roma - Brindisi - Alessandria- Cairo - Khartoum - Asmara

22 - 25 luglio 1935

Tappa Roma - Asmara (Longhi 3288)

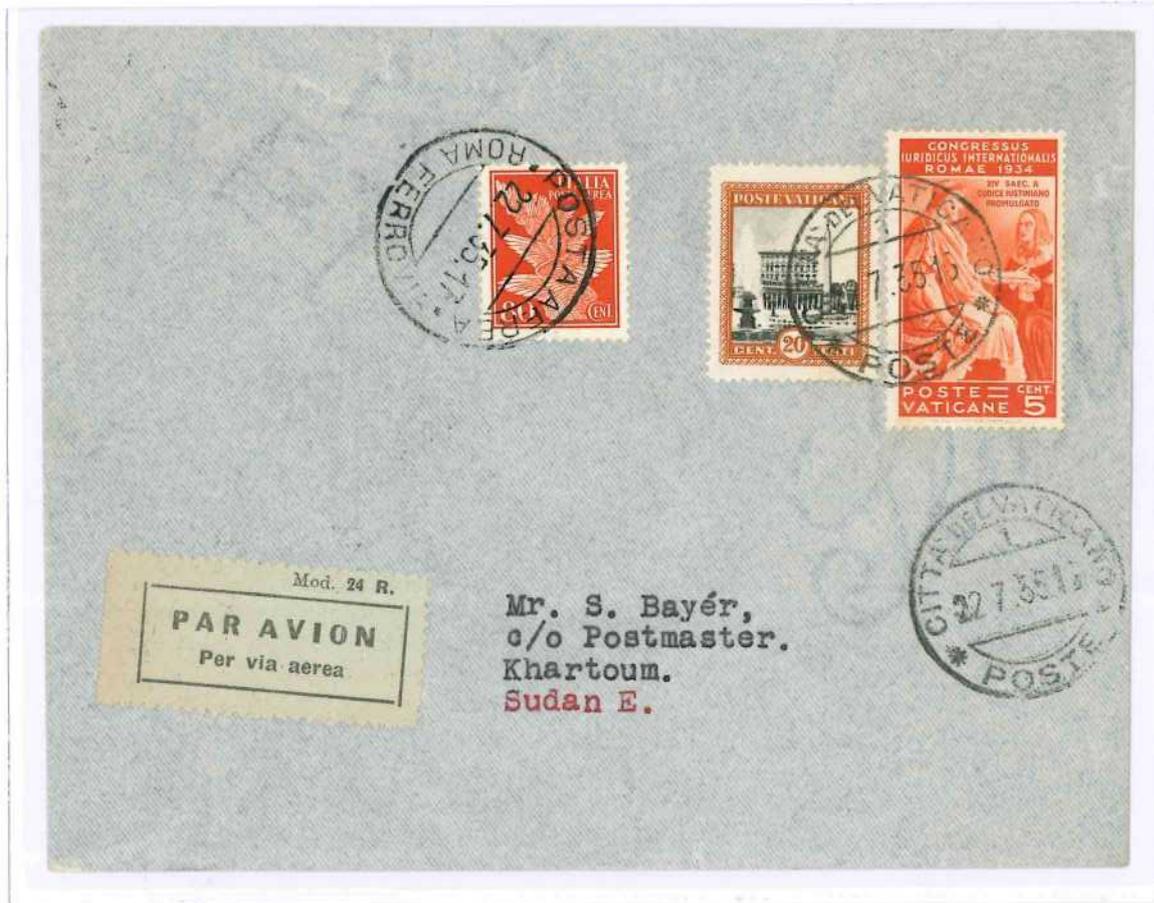
Annullo di partenza di Roma Ferr. Racc.te - posta Aerea del 22 luglio 1935

Annullo di arrivo di Asmara Eritrea - arrivi del 25 luglio 1935

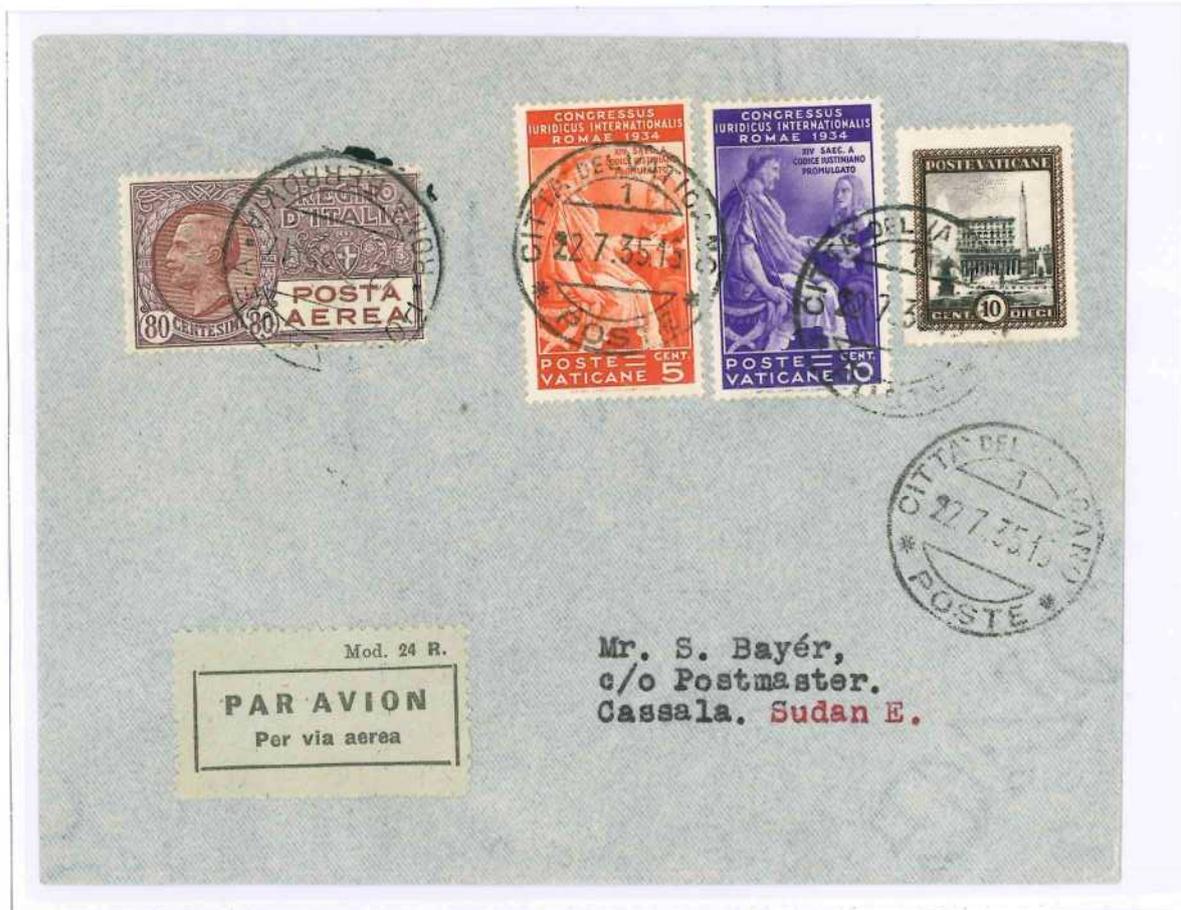
Dispaccio composto da 59 aerogrammi



Tappa Vaticano - Roma - Khartoum (Longhi 3291)
 Annullo di partenza di Città del Vaticano - Poste del 22 luglio 1935
 Annullo di transito di Posta Aerea - Roma Ferrovia del 22 luglio 1935
 Annullo di arrivo di Sudan Air Mail - Khartoum del 25 luglio 1935
 Dispaccio composto da 39 aerogrammi con affrancatura mista Vaticano - Italia



Tappa Vaticano - Roma - Kassala (Longhi 3293)
 Annullo di partenza di Città del Vaticano - Poste del 22 luglio 1935
 Annullo di transito di Posta Aerea - Roma Ferrovia del 22 luglio 1935
 Annullo di arrivo di Kassala del 25 luglio 1935
 Dispaccio composto da 10 aerogrammi con affrancatura mista Vaticano - Italia



Il primo volo postale Brindisi – Asmara (Longhi 3294)

26 – 28 luglio 1935

Annullo di partenza di Brindisi Posta Aerea del 16 luglio 1935 - Annullo di arrivo di Asmara Eritrea – Arrivi del 28 luglio 1935

Timbro speciale romboidale rosso su cinque righe, di provenienza privata: "PRIMO VOLO POSTALE / BRINDISI / ASMARA – ERITREA / 26.7.35 / XIII"



Il primo volo della linea aerea Roma – Asmara – Assab – Gibuti – Berbera – Rocca Littorio – Mogadiscio

7 – 18 novembre 1935

Con l'inaugurazione della linea aerea di guerra Roma – Brindisi - Khartoum la linea Roma - Asmara, inaugurata il 22 luglio 1935 venne prolungata da Asmara ad Assab, Gibuti, Berbera, Rocca Littorio, e Mogadiscio utilizzando la linea locale Asmara-Massaua.

Dispaccio Roma – Assab (Longhi 3332)

Annullo di partenza di Messagere Roma Brindisi del 7 novembre 1935 - Annullo di arrivo di Uff. Poste – Assab – Eritrea del 14 novembre 1935

Il dispaccio era composto da 25 aerogrammi inoltrati con il volo successivo

