

Le linee aeree dell'Africa Orientale Italiana

Vincenzo Meleca

Già prima della conquista dell'Abissinia il Governo italiano si stava preoccupando di come creare dei collegamenti aerei che consentissero non solo di trasportare merci e passeggeri dall'Italia all'Eritrea ed alla Somalia, ma potessero anche operare all'interno delle nostre due colonie.

Problemi non di poco conto, se pensiamo che queste erano molto lontane per i velivoli dell'epoca (oltre seimila chilometri!) e che la costruzione di aeroporti o anche di semplici piste d'atterraggio avrebbe impegnato notevoli risorse economiche ed organizzative.



La disponibilità di velivoli con autonomia, capacità di carico ed affidabilità consentì la nascita di un paio di linee aeree, che, dopo la conquista dell'Impero etiopico, si svilupparono grandemente, riducendo in modo drastico i tempi necessari a raggiungere il Corno d'Africa dalla madre Patria ed a collegare tra di loro le principali località delle lontane colonie.

Le linee aeree.

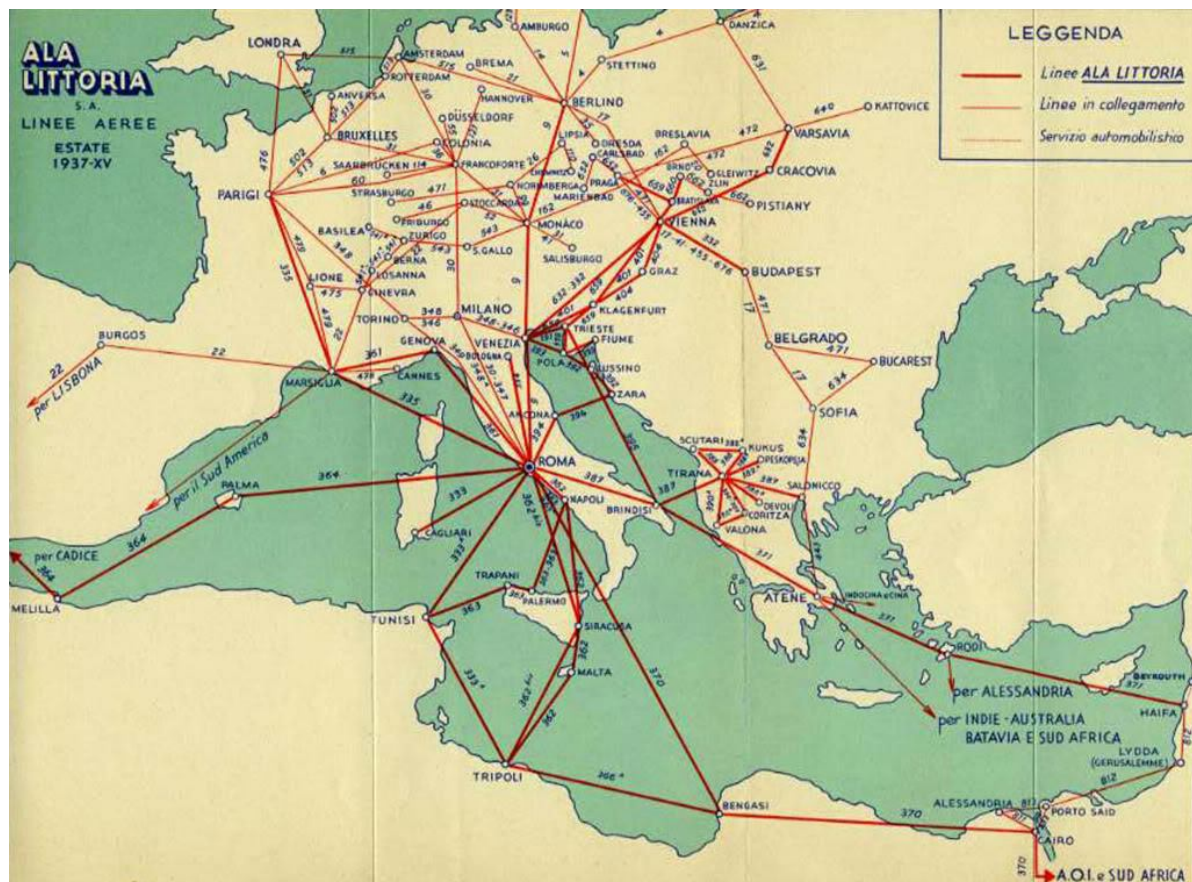
Un primo passo fu quello di creare una compagnia aerea ad hoc. Fu così che nacque l'**Ala Littoria**, costituita, anche -se non soprattutto- per volontà politica, il 28 ottobre 1934, giorno del XII anniversario della Marcia su Roma, con l'obiettivo di avere

un'unica grande compagnia che gestisse il trasporto aereo civile in Italia e nelle colonie¹, consentendo collegamenti regolari tra l'Italia, l'Eritrea, l'Etiopia e la Somalia.



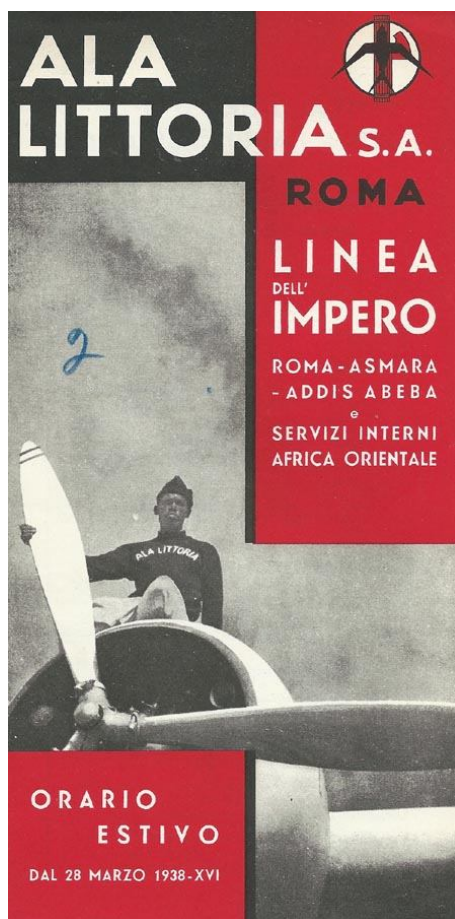
Il simbolo della compagnia aerea Ala Littoria

Questa società di trasporti aerei nacque cambiando la ragione sociale della SAM-Società Aerea Mediterranea, creata da Italo Balbo, ed assorbendo, nel giro di poco tempo, alcune piccole compagnie che operavano sul territorio nazionale, come SISA, Transadriatica, AeroEspresso e SANA, o nelle nostre colonie, come la Società Nord Africa Aviazione.



¹ Ad un'altra compagnia aerea, la LATI, fu affidato invece il compito di garantire i collegamenti aerei internazionali ed intercontinentali.

La nuova linea aerea, subito battezzata “Linea dell’Impero”, avrebbe seguito una rotta che, sviluppandosi per 6.370 km, era previsto che unisse con ben quattro voli settimanali Roma a Mogadiscio, con scali intermedi a Siracusa, Bengasi (con cambio aereo), Cairo, Uadi Halfa, Khartoum, Cassala, Asmara, Addis Abeba (con cambio aereo²) ed infine Mogadiscio.



La copertina dell'orario estivo della Linea dell'Impero per l'anno 1938

Per i primi tempi però, non disponendo di aerei a grande autonomia, si appoggiò alla Imperial Airways britannica, che seguiva la rotta Roma-Brindisi-Cairo-Khartoum³. A Khartoum si cambiava aereo e si proseguiva per Asmara-Massaua (770 km) e da Massaua finalmente ci si dirigeva in Somalia con rotta Massaua-Gibuti-Berbera-Galadi-Mogadiscio (1.970 km)

Sulla tratta Roma-Siracusa-Bengasi venivano utilizzati gli idrovolanti trimotori CANT Z.506 “Airone”, non tanto perché ritenuti più sicuri dei trimotori terrestri, quanto per il fatto che sia a Siracusa sia a Bengasi erano disponibili agevoli specchi d’acqua per l’ammarraggio, ben più economici di un aeroporto.

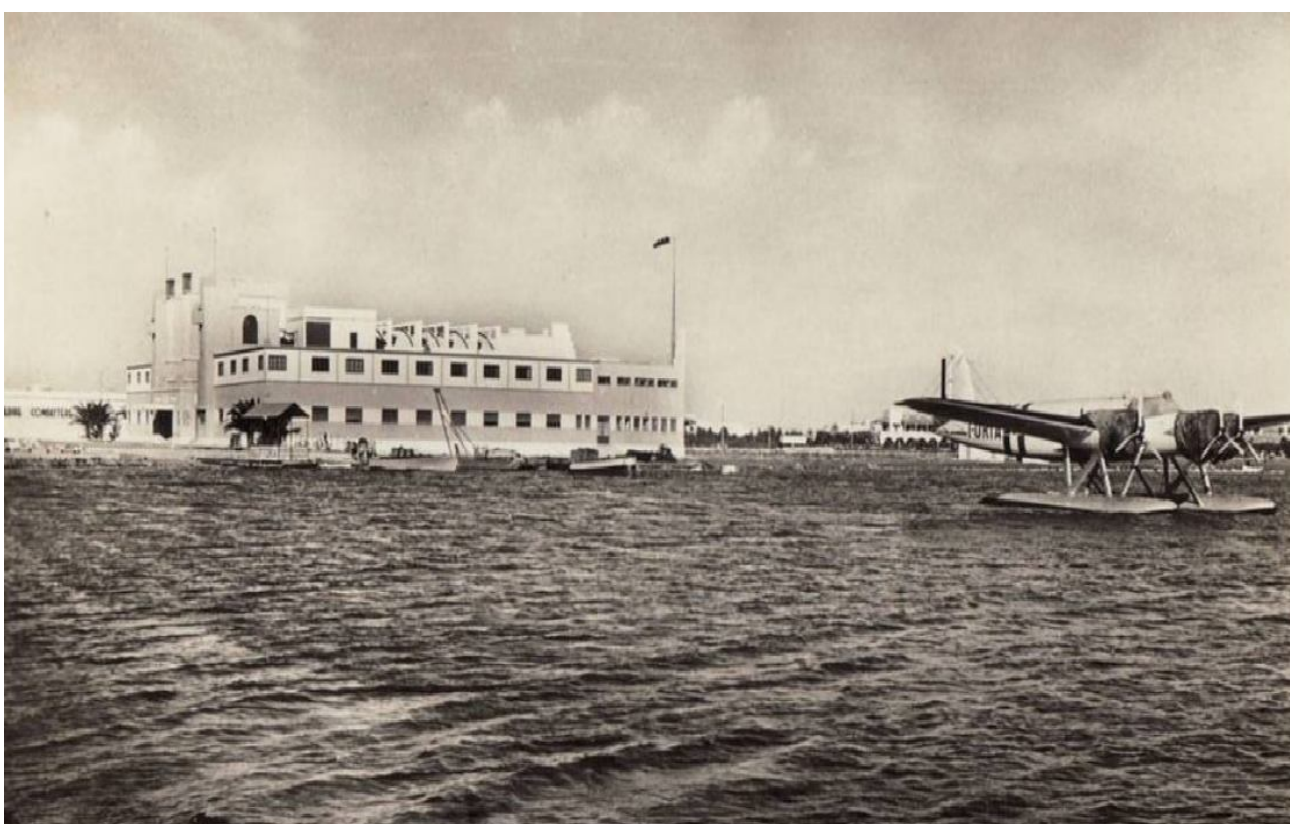
A Bengasi i passeggeri cambiavano aereo e, dopo essere stati ospitati al Grande Albergo Berenice, proseguivano verso l’Africa Orientale a bordo dei trimotori terrestri Savoia-Marchetti S.73, prima, e, dal 1938, Savoia-Marchetti S.75.

² Da Addis Abeba a Mogadiscio i voli settimanali erano tre. Talora i collegamenti per la capitale somala partivano da Dire Dawa

³ Nel luglio 1935 fu infatti stipulato un accordo con la compagnia aerea britannica che concederà uno scalo aereo in Egitto (Il Cairo) e ben tre nel Sudan anglo-egiziano (Uadi Halfa, Kartum e Cassala).



Il Grande Albergo Berenice di Bengasi in una foto d'epoca



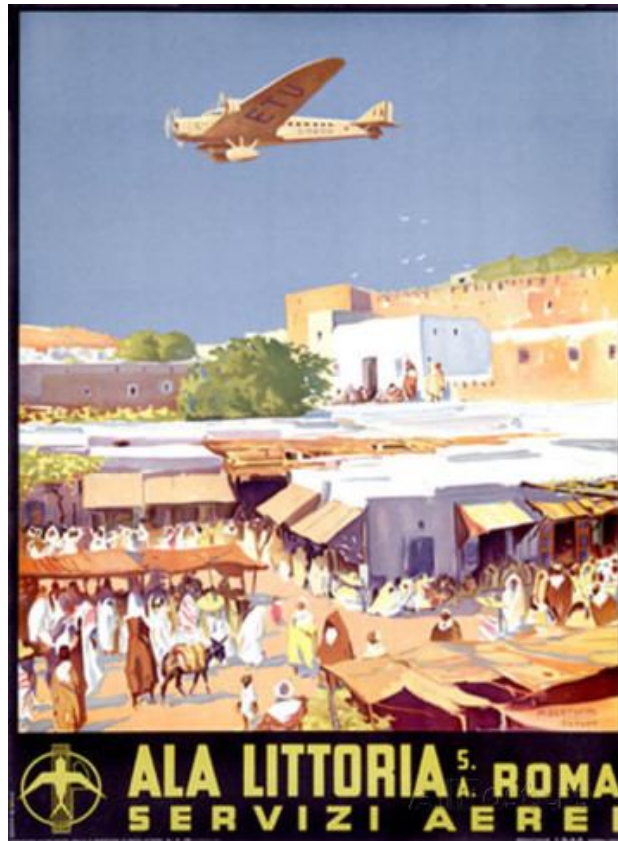
L'idroscalo di Bengasi, con un Airone alla fonda

LINEA DELL'IMPERO 500			
Roma - Asmara - Addis Abeba			
Roma-Bengasi: IDROVOLANTI TRIMOTORI CANT Z 506			
Bengasi-Addis Abeba: AEROPLANI TRIMOTORI SAVOIA-MARCHETTI S. 73			
lun, mart, giov, sab,			
10.15	p.	R O M A	a. pomeriggio
	a.	S I R A C U S A *	p. mattino
mattino	p.		a.
pomeriggio	a.	B E N G A S I	p. alba
			giov, sab, lun, mart,
mart, merc, ven, dom,			
alba	p.	B E N G A S I	a. pomeriggio
	a.	C A I R O	p. mattino
mattino	p.		a.
pomeriggio	a.	W A D I H A L F A	p. alba
			merc, ven, dom, lun,
merc, giov, sab, lun,			
alba	p.	W A D I H A L F A	a. pomeriggio
	a.	C A R T U M	p. mattino
mattino	p.		a.
	a.	C A S S A L A	p. mattino
pomeriggio	a.	A S M A R A	p. 7.30
			mart, giov, sab, dom,
giov, ven, dom, mart,			
7.00	p.	A S M A R A	a. mattino
	a.	D I R E D A U A *	p. mattino
mattino	p.		a.
mattino	a.	A D D I S A B E B A	p. 7.00
			lun, merc, ven, sab,
Le ore indicate sono le ore locali.			
Fra Roma e Bengasi non è ammesso il traffico locale.			
* Non viene effettuato servizio passeggeri da e per Dire Daua e da e per Siracusa. Gli eventuali passeggeri che desiderano andare o partire da Siracusa o Dire Daua saranno accettati dietro pagamento, rispettivamente, delle tariffe per o da Roma, e per o da Addis Abeba o Asmara.			
Partenze Autobus:			
da Roma: Stazione Aerea, Piazza Esedra ore 9.05			
da Asmara: Ala Littoria, Viale della Regina 42 per Dire Daua > 6.15			
per Cassala > 6.45			
Albergo Hamasica > 6.50			
da Addis Abeba: Ala Littoria, Via Bottego > 6.10			
Negli altri scali, eccetto Siracusa, Cairo, Cartum e Cassala, servizio auto tra la città e l'aeroporto.			

Linea 605			
Asmara - Dire Daua - Mogadiscio			
AEROPLANI TRIMOTORI CAPRONI CA 133			
mar. ven.			
6.30	p.	A S M A R A	a. 12.30
9.30	a.	A S S A B	p. 9.30
10.00	p.		a. 9.00
12.30	a.	D I R E D A U A	p. 6.30
			merc. sab.
merc. sab.			
6.30	p.	D I R E D A U A	a. 13.40
9.30	a.	G O R R A H E I	p. 10.40
10.00	p.		a. 10.10
11.15	a.	B E L E T U E N	p. 8.55
11.35	p.		a. 8.35
13.40	a.	M O G A D I S C I O	p. 6.30
			mar. ven.
Linea 606			
Asmara - Assab - Gibuti			
AEROPLANI TRIMOTORI CAPRONI CA 133			
giov. dom.			lun. ven.
8.00	p.	A S M A R A	a. 11.15
10.45	a.	A S S A B	p. 8.30
11.15	p.		a. 8.00
12.15	a.	G I B U T I	p. 7.00
Linea 607			
Addis Abeba - Dire Daua - Gibuti			
AEROPLANI TRIMOTORI CAPRONI CA 133			
tutti i giorni eccetto sab.			tutti i giorni eccetto dom.
7.30	p.	A D D I S A B E B A	a. 10.40
9.30	a.	D I R E D A U A	p. 8.40
10.00	p.		a. 8.10
11.40	a.	G I B U T I	p. 6.30
Le ore indicate sono le ore locali.			
Partenze Autobus:			
da Addis Abeba: Ala Littoria - Via Bottego - 50 minuti prima della partenza del velivolo.			
da Asmara: Ala Littoria, Viale della Regina, 42 - 45 minuti prima della partenza del velivolo e Albergo Hamasien 40 minuti prima.			
da Assab: Agenzia Picciotto - 60 minuti prima della partenza del velivolo.			
da Dire Daua: Ala Littoria, Corso Vittorio Emanuele - 30 minuti prima della partenza del velivolo.			
da Gibuti: Piazza Menclik - 30 minuti prima della partenza del velivolo e via Abissinie 25 minuti prima.			
da Mogadiscio: Ala Littoria, Albergo Croce del Sud - 45 minuti prima della partenza del velivolo.			

Linea 608			
Addis Abeba - Gimma			
AEROPLANI TRIMOTORI CAPRONI CA 133			
Lunedì Mercoledì Sabato			Martedì Giovedì Domenica
8.30	p.	A D D I S A B E B A	a. 10.00
10.00	a.	G I M M A	p. 8.30
Linea 609			
Asmara - Gondar			
AEROPLANI TRIMOTORI CAPRONI CA 133			
Martedì Venerdì Domenica			Mercoledì Sabato Lunedì
8.00	p.	A S M A R A	a. 10.15
10.15	a.	G O N D A R	p. 8.00
Linea 610			
Asmara - Dessiè - Addis Abeba			
AEROPLANI TRIMOTORI CAPRONI CA 133			
Giovedì Domenica			Venerdì Lunedì
6.30	p.	A S M A R A	a. 11.55
9.45	a.	D E S S I È	p. 8.40
10.15	p.		a. 8.10
11.55	a.	A D D I S A B E B A	p. 6.30
Le ore indicate sono le ore locali.			
Partenze Autobus:			
da Addis Abeba: Ala Littoria, Via Bottego - 50 minuti prima la partenza del velivolo.			
da Asmara: Ala Littoria, Viale della Regina, 42 - 45 minuti prima la partenza del velivolo e Albergo Hamasien - 40 minuti prima.			
da Dessiè: Soc. Coloniale Italiana - 75 minuti prima la partenza del velivolo.			
da Gimma: RR, PP. - 30 minuti prima la partenza del velivolo.			
da Gondar: Società Coloniale Italiana - 75 minuti prima la partenza del velivolo.			

La tabella con gli orari estivi dei voli della Linea dell'Impero



Una locandina pubblicitaria dell'Ala Littoria con rappresentata una città africana

Oltre ai passeggeri ed alle merci, gli aerei dell'Ala Littoria avevano anche l'importante compito di trasportare la corrispondenza da e per l'Italia, come attesta la pubblicità dell'epoca.



La società **Avio Trasporti S.A.** (o Aviotrasporti) fu costituita nel 1938 a Roma per poter svolgere soprattutto collegamenti interni tra le nostre colonie, ma anche un collegamento (mai realizzato) tra Roma ed Assab, scelta come base d'armamento, trasportando in prevalenza posta e merci.

Gli aerei impiegati erano sei Caproni Ca.148 acquistati tra il settembre 1938 ed il febbraio 1939 ed omologati con le sigle I-GOGG, I-TESS, I-LANG, I-ETIO, I-SOMA, I-NEGHI. I primi raggiunsero l'Africa Orientale imbarcati sulla nave *Ircania*⁴ ed iniziarono ad operare sulle rotte Massaua-Addis Abeba ed Assab-Addis Abeba già dal 28 ottobre 1938. La società ebbe però vita breve, tanto che nel marzo (o maggio, secondo altre fonti) 1940 tutti i suoi velivoli vennero ceduti all'Ala Littoria e la loro sede operativa spostata all'Asmara.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale, tutti gli aerei civili vennero militarizzati ed i Ca.148 ricevettero le matricole militari da 60477 a 60482 operando per il Comando Aeronautica AOI (anche se solo nel febbraio 1941 passeranno ufficialmente in carico all'Amministrazione Militare).

Non ci risulta invece che abbia mai operato in Africa Orientale la **L.A.T.I. – Linee Aeree Transcontinentali Italiane**⁵.

I velivoli

I principali aerei utilizzati dall'Ala Littoria e dalla Avio Trasporti furono soprattutto l'idrovolante Cant Z.506 "Airone", i Savoia Marchetti S.73 ed S.75, i Caproni Ca.133 e Ca.148



Il primo esemplare di CANT Z. 506C nell'idroscalo di Orbetello

⁴ Il piroscafo *Ircania* (ex *Howick Hall*, ex *Dovenden*) apparteneva alla Società Anonima Cooperativa di Navigazione Garibaldi di Genova.

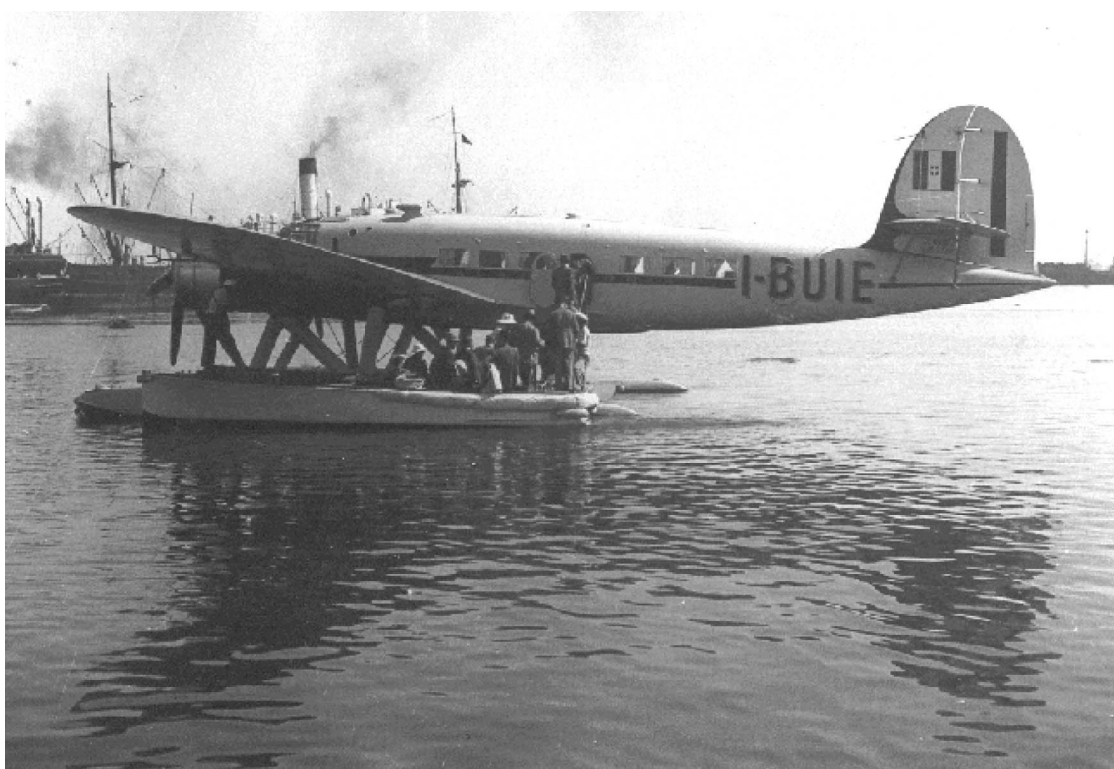
⁵ Talune fonti attribuiscono alla L.A.T.I. il tentativo di entrare in concorrenza con Ala Littoria sulla rotta Roma-Asmara-Addis Abeba attribuendole l'organizzazione del volo-primato Roma-Addis Abeba senza scalo effettuato il 6 marzo 1939 utilizzando il BR.20 L "Santo Francisco". Rileviamo soltanto che all'epoca la L.A.T.I. non esisteva ancora, essendo stata fondata ben sei mesi dopo, l'11 settembre 1939.

Il **Cant Z.506**, il cui primo esemplare, immatricolato I-CANT, volò per la prima volta il 19 agosto 1935, nacque in base proprio ad una specifica dell'Ala Littoria per un aereo passeggeri che coprisse una serie di rotte nel Mediterraneo.

Trimotore ad ala bassa a sbalzo e piani di coda controventati, di costruzione interamente lignea tranne i due grandi galleggianti che erano costruiti in duralluminio, aveva una cabina di pilotaggio ampiamente finestrata, che ospitava comandante e secondo pilota, seduti in posti affiancati, e subito dietro di loro le postazioni per il radiotelegrafista e il motorista/assistente di volo.

La cabina passeggeri era divisa in due sezioni, separate dalle porte di accesso (una per lato) e poteva ospitare 12 passeggeri in altrettante comode poltroncine⁶.

La versione passeggeri, costruita in 38 esemplari, ebbe la sigla "C", per distinguerla da quella da bombardamento, che ebbe ovviamente la sigla "B":



Imbarco passeggeri su un Airone dell'Ala Littoria nell'idroscalo di Bengasi

Il servizio garantito dai Cant Z.506 che coprivano la prima tratta della Linea dell'Impero decollando dall'idroscalo Lido di Roma "Carlo Del Prete" (oggi noto come Idroscalo di Ostia) iniziò alla fine del gennaio 1937⁷ e cessò ovviamente il 10 giugno 1940, con l'entrata in guerra dell'Italia. Da quella data, tutti i CANT Z.506C dell'Ala Littoria vennero assorbiti dalla Regia Aeronautica, che li assegnò al Comando dei Servizi Aerei Speciali e inquadrati nei Nuclei Comunicazioni.

⁶ Con successive modifiche, tra le quali l'eliminazione della porta di destra ed una riduzione dello spazio tra i sedili, la capacità arrivò a 15 passeggeri.

⁷ Fino a quella data, infatti, la tratta da Roma a Khartoum era effettuata con gli idrovolanti Short Empire dell'Imperial Airways, che, con destinazione finale Città del Capo, seguivano la rotta Roma, Brindisi, Atene, Alessandria d'Egitto, Khartoum, Port Bell, Kisumu. Da questa località il servizio veniva effettuato da velivoli terrestri che toccavano Nairobi, Mbeya e Città del Capo.

Alcuni esemplari restarono in servizio nell'Aeronautica Militare, assegnati all'84° Gruppo di Vigna di Valle, sino a tutto il 1960, con compiti SAR (ricerca e soccorso in mare).

Primo della serie dei famosi trimotori dell'ing. Alessandro Marchetti, il **Savoia-Marchetti S.73** fu progettato nel 1933 e portato in volo per la prima volta dal pilota collaudatore Adriano Bacula il 4 giugno 1934⁸, decollando dalla base di Cameri, dove all'epoca si trovava uno degli stabilimenti dell'azienda.

Trimotore di linea ad ala bassa, si presentava con una caratteristica serie di finestrini che correva lungo le fiancate della fusoliera e montava inizialmente motori Gnome-Rhône 9K Mistral, specificamente richiesti dal primo cliente, la compagnia aerea belga Sabena.

Gli esemplari acquistati dall'Ala Littoria montavano invece motori nazionali Piaggio P.X "Stella" e Alfa Romeo 126 RC.34⁹. In tutti i tipi di motorizzazione, i motori esterni erano raggiungibili attraverso un passaggio alare.



Un Savoia Marchetti S.73

La fusoliera era in tubi di acciaio al cromo-molibdeno saldati e rivestiti da compensato telato. L'ala bassa, a sbalzo e rastremata, aveva una struttura centinata con 3 longheroni lignei ed era rivestita in compensato. Il carrello era triciclo fisso a ruote indipendenti. La cabina di pilotaggio a posti affiancati era posizionata in posizione leggermente sopraelevata. Sul pavimento vi era una botola dalla quale si poteva accedere al sottostante bagagliaio. La cabina passeggeri, isolata termicamente ed acusticamente, poteva trasportare 18 persone in poltrone singole. Completavano l'equipaggio un motorista ed un marconista.

Il primo volo per l'Ala Littoria avvenne il 19 dicembre 1935 senza passeggeri ma con un carico esclusivamente postale di circa 200.000 lettere destinate agli italiani in Africa Orientale. Il velivolo raggiunse Asmara quattro giorni dopo (ed oltre 6.600 km

⁸ Secondo altra fonti, il primo volo avvenne invece il 4 luglio.

⁹ Nove esemplari furono motorizzati con i Wright Cyclone

percorsi), ripartendo il giorno di capodanno 1936 per rientrare a Roma il successivo 6 gennaio. Nel corso dello stesso anno iniziarono i voli regolari dall'Italia per l'Africa Orientale, anche con trasporto passeggeri.



Allo scoppio della guerra, i 9 esemplari dell'Ala Littoria giacenti in Africa furono presi in carico dal locale Comando Aeronautico ed utilizzati come velivoli da trasporto e collegamento. Prima della resa definitiva delle truppe italiane in Africa Orientale, nell'aprile del 1941 tre S.73 dell'Ala Littoria (I-NOVI, I-ARCO, I-VADO) riuscirono, con un volo avventuroso, a rientrare in Italia.

Velivolo robusto e versatile, prestò servizio durante la seconda guerra mondiale ed alcuni esemplari volavano ancora nel dopoguerra, servendo come trasporti militari.

Naturale sviluppo dell'S.73 fu il **Savoia Marchetti S.75**.

Trimotore ad ala bassa, motorizzato con tre Alfa Romeo 126 RC.34 da 750 CV, aveva una capacità di 24 passeggeri ed un peso a vuoto di 11.200 kg.

La struttura era in acciaio a traliccio, con coperture in tela e compensato.

Le superfici di guida erano in compensato, con l'ala rastremata strutturata su tre longheroni con centine in legno e puntoni in tubo d'acciaio. La deriva era simile a quella del precedente S.73, così come il robusto carrello fisso.

Un'aerodinamica migliore del suo predecessore gli garantiva, oltre ad una maggiore velocità di crociera, anche una notevole maggiore autonomia, consentendo così di

eliminare il cambio di velivolo in Libia, di ridurre il numero di scali intermedi (in particolare Cassala e Dire Dawa) e accorciare il tempo di percorrenza di un giorno.



*Asmara - Aeroporto Civile -
Le possenti Ali che collegano l'Impero alla Madre Patria
Un Savoia Marchetti SM 75 in attesa di decollare dall'aeroporto di Asmara*

Con i più potenti motori un esemplare di S.75 Alfa Romeo 128 RC.34 da 860 CV conquistò i primati di velocità su 2.000 km con 10.000 kg di carico (330,97 km/h) ed il primato di distanza su circuito chiuso con 12.935 km.

Entrato in servizio con l'Ala Littoria nel 1939, allo scoppio della guerra tutti gli esemplari presenti in Africa Orientale furono militarizzati.

Il 9 maggio 1942 una versione non di serie, l'S.75 GA (Grande Autonomia), matricola MM 60537, partì dall'Italia per un volo di propaganda in Eritrea¹⁰. Raggiunto il cielo di Asmara dopo un volo di 10 ore e 20 minuti, furono lanciati sulla città migliaia di volantini con la scritta *"Italiani di Eritrea: la Patria non vi dimentica. Ritorneremo!"*. L'aereo ed il suo equipaggio, composto dai piloti tenente colonnello Amedeo Paradisi (che aveva partecipato nel 1937 al Grand Prix Istres-Damasco-Parigi e nel 1938 al raid Roma-Dakar-Rio De Janeiro) e dal capitano Publio Magini (pioniere del "volo strumentale cieco") nonché dal marconista Ezio Vaschetto e dal motorista Vittorio Trovi, rientrarono direttamente a Roma. L'intera missione durò circa 28 ore.

¹⁰ La missione era una sorta di prova di un'impresa ancor più eclatante, un volo Roma-Tokyo, volo che fu effettuato il 29 giugno 1942, con un SM75 "RT" (Roma-Tokyo) al comando del tenente colonnello Antonio Moscatelli. Dopo essere decollato da Guidonia (Roma) ed essere atterrato per rifornimenti prima a Zaporoskje (nell'Ucraina occupata dai tedeschi), e quindi a Pao Tow Chen, nella Mongolia Interna, occupata dalle truppe di Tokyo, alle ore 20,00 del 1 luglio il velivolo italiano atterrò all'aeroporto di Tokyo, tra l'entusiasmo della folta rappresentanza italiana.



Se l'Ala Littoria si dotò di velivoli Savoia Marchetti, l'Avio Trasporti preferì adottare aerei della Caproni, ritenuti più idonei alla missione aziendale, che era limitata al solo trasporto di merci e corrispondenza. Il suo "cavallo da tiro" fu il **Caproni Ca.148**, evoluzione del Ca.133 di cui ricalcava la formula originale, con la principale modifica rappresentata dalla cabina di pilotaggio in posizione più avanzata (0,91 m) rispetto al precedente modello, cosa che consentì un maggiore spazio in fusoliera e, di conseguenza, un maggiore carico utile.



Caproni Ca.148 – I-TESS – Aviotrasporti
Addis Abeba, novembre 1938.

Di costruzione mista, con telaio in tubi d'acciaio saldati a sezione rettangolare, ala alta controventata da robusti montanti trasversali, e carrello fisso (irrobustito rispetto al Ca.133) il Ca.148 era un trimotore da trasporto propulso dagli stessi tre motori radiali Piaggio P.VII da 460 Hp del suo predecessore.

In Africa Orientale ne arrivarono sei esemplari, utilizzati dalla Avio Trasporti ed immatricolati con le sigle I-GOGG, I-TESS, I-LANG, I-ETIO, I-SOMA, I-NEGH.

All'entrata in guerra dell'Italia tutti vennero militarizzati, ricevendo le matricole militari da 60477 a 60482 ed operando per il Comando Aeronautica AOI (soltanto nel febbraio 1941 passeranno però ufficialmente in carico all'Amministrazione Militare).

Verso la fine del conflitto in Africa Orientale, dei sei Caproni ne era sopravvissuto solo uno, l'I-ETIO, che si rese protagonista di un'incredibile impresa¹¹.



Il Caproni Ca. 148 protagonista dell'impresa

Dopo aver abbandonato l'aeroporto di Gimma, il 7 giugno 1941 raggiunge, insieme a due Fiat C.R.42, Gondar, dove gli italiani stavano ancora resistendo.

Dopo alcune missioni di rifornimento ai presidi circostanti, il Generale Guglielmo Nasi, comandante della piazzaforte, ritenendo oramai troppo rischioso il suo impiego, anche per la dilagante superiorità aerea del nemico, decide di autorizzare il tentativo di rientrare in Italia.

Nonostante le non buone condizioni dell'apparecchio (tra l'altro, con l'apparato radio non funzionante) e le enormi distanze che lo separano dalla madre Patria, il 15 giugno 1941, con un equipaggio di cinque uomini (piloti i sottotenenti Domenico Lusardi, comandante, e Nicola Caputo, marconista il sottocapo Emilio Di Biagio e motoristi il sottotenente pilota Clodomiro De Caro ed il sergente maggiore Renzo Barilli) e con due (o tre, secondo altre fonti) passeggeri a bordo, i piloti della 410^a Squadriglia Caccia sottotenente Guglielmo Folcherio e sergente maggiore Gaetano Volpe, l'aereo decolla con destinazione intermedia Gedda, nella neutrale Arabia Saudita. Per evitare

¹¹ A parte l'I-ETIO, si conosce la sorte solo di altri tre Ca. 148: l'I – POGG (reimmatricolato in AOI prima come I – GOGG e infine con matricola militare MM 60477), catturato dagli inglesi a Cassala nel febbraio 1941; l'I- I – LUIG (reimmatricolato in AOI prima come I – LANG e infine con matricola militare MM 60479), distrutto a Gallabat il 10 novembre 1940; l'I-ROSA (reimmatricolato in AOI prima come I – SOMA e infine con matricola militare MM 60481), distrutto ad Addis Abeba il 16 ottobre 1940.

l'internamento, i contrassegni militari sono stati sostituiti dalle originali sigle civili I-ETIO e dalla scritta in fusoliera "Ala Littoria".



L'equipaggio del Ca.148 I-ETIO, autore dell'impresa, al loro arrivo in Italia

Raggiunta senza gravi problemi Gedda, dopo una serie di interventi di manutenzione ad un motore, l'installazione di serbatoi supplementari e dopo aver fatto, con molta difficoltà, rifornimento, l'aereo decolla alle 17.10 del 9 ottobre con destinazione Derna in Libia, distante 2.200 chilometri.

Non sono più a bordo, però i due passeggeri Folcherio e Volpe, che, per consentire l'installazione dei serbatoi supplementari con relativo pieno di carburante, decidono di restare in Arabia Saudita, finendo in campo di prigionia, prima ad El Wasta, nei pressi di Gedda, e quindi in Sudan.

Sorvolando però Tobruk, in quel periodo in mano agli inglesi, l'aereo viene fatto segno da tiri della contraerea che causano la messa fuori uso del motore centrale, costringendo l'equipaggio ad un atterraggio di fortuna nel deserto libico. Dopo aver raggiunto a piedi le nostre linee ed essersi procurati gli indispensabili pezzi di ricambio ed il carburante, l'equipaggio ritorna al velivolo, ripara il motore danneggiato e riparte per l'Italia, atterrando all'aeroporto di Roma-Urbe alle ore 14,15 del 19 ottobre.

L'Ala Littoria, per collegamenti a breve-medio raggio commissionò nel 1934 un aereo di dimensioni e capacità di carico minori rispetto a tutti gli altri in servizio e la scelta cadde sul **Caproni Ca.308 "Borea"**.

Questo bimotore, costruito negli stabilimenti della consociata Cantieri Aeronautici Bergamaschi, nella cui cabina erano alloggiati i due piloti e fino a sei passeggeri ed un bagagliaio, ricavato sotto il piano della cabina stessa, che poteva contenere anche una discreta quantità di corrispondenza, aveva una fusoliera di sezione rettangolare in tubi d'acciaio rivestiti in compensato e tela, ali con longheroni scatolati e rivestite anch'esse in compensato e tela. Il carrello era fisso.



Caricamento di corrispondenza su un Ca. 308

I motori erano inizialmente due Walter Major 6 da 200 hp a 6 cilindri in linea con eliche bipale, sostituiti poi, su richiesta dell'Ala Littoria, con altrettanti De Havilland Gipsy Six a 6 cilindri in linea, da 185 hp.

Dei sette esemplari civili, consegnati nel dicembre 1935 ed immatricolati con le sigle I-DRIA, I-LIBB, I-MERA, I-MOLA, I-NTRA, I-SPRA ed I-VREA, almeno un paio furono utilizzati dal 1935 agli inizi del 1938 sulla tratta di 4.449 km Tripoli – Cassala – Asmara. Tranne l'I-NTRA e l'I-LIBI¹², tutti furono radiati e demoliti nel febbraio 1938.

Bibliografia e pubblicazioni

AA.VV., "Guida dell'Africa Orientale" C.T.I., 1938

Abate Rosario, "Dal Borea ai Libeccio (Ca.308-Ca.318)", Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, 1978

Apostolo Giorgio, "Caproni Ca.133" in Guida agli Aeroplani d'Italia dalle origini ad oggi", Arnoldo Mondadori Editore, 1981

Bandini Franco, "Io c'ero" Longanesi, 1971

Bonaccorsi Lorenzo, "Storia di un CA 133: da Gondar a Roma in 120 giorni", in L'Ala d'Italia, anno XXII n. 24, 16-31 dicembre 1941

Brotzu Emilio, Caso Michele e Cosolo Gherardo, "Savoia Marchetti SM.73" in Dimensione Cielo, Trasporto, n° 7, Bizzarri, 1975

De Marchi Italo e Tonizzo Pietro "CANT. Z. 506 "Airone"- CANT. Z. 1007 "Alcione", Mucchi, 1994

Mannone Guido, "Le Ali del Littorio - Piccola Storia dell'Aviazione Civile Italiana", Grafica Bierre, 2004.

¹² L'I-LIBI, dopo un incidente venne radiato il 16 marzo 1940 e successivamente demolito. L'I-NTRA, che si trovava in Italia, venne requisito il 6 luglio 1940. Dopo l'8 settembre 1943 riparò al sud e fu utilizzato come aereo da collegamento dall'Aeronautica cobelligerante. Risulta radiato, e poi demolito il 6 aprile 1959.