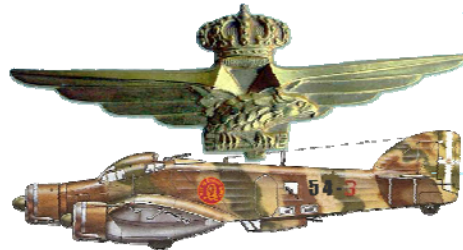


# Superbe Aquile Rivestiamo

## Le aquile dei nostri equipaggi



Tracciare un excursus dei distintivi per naviganti impiegati nelle varie uniformi dal personale appartenuto al 15° Stormo dal momento della sua costituzione (1° giugno 1931) ad oggi significa ripercorrere, anche se sinteticamente, le vicende dell'Aeronautica Militare, Regia e Repubblicana, e con esse rivivere alcuni dei momenti significativi della nostra storia aviatoria. Quello che segue è un tentativo, consapevolmente non professionale e colpevolmente amatoriale, di fissare in un colpo d'occhio l'evoluzione di quei meravigliosi distintivi che, insieme agli altri aviatori dell'Aeronautica, gli uomini del 15° hanno portato, portano e porteranno con passione ed orgoglio professionale sulle loro uniformi e che ne caratterizzano l'appartenenza alle diverse categorie e specialità.

### I distintivi fino alla fine della II Guerra Mondiale

Per comprendere l'origine dei distintivi dell'Aeronautica è indispensabile ricordare come, nonostante l'Italia fosse stata la prima nazione ad utilizzare gli aerei per scopi bellici (conflitto italo-turco 1911), non venne assolutamente in mente di trasformare questa nuova specialità, nata in seno al genio del Regio Esercito, in un'arma indipendente, né tanto meno di fornirla di una sua propria uniforme. Tant'è che alla fine della prima guerra mondiale sia gli ufficiali che la truppa del Corpo Aeronautico Militare<sup>1</sup> indossavano ancora l'uniforme grigio-verde dell'Esercito con fregi e mostrine del corpo o arma di provenienza. A distinguerli dai loro colleghi c'era solo il distintivo di carica, portato su ambedue le maniche<sup>2</sup>, mentre il fregio, sempre dell'arma o corpo d'origine, era caricato dalle pale

<sup>1</sup> Il servizio aeronautico venne trasformato in corpo aeronautico militare con Regio Decreto il 7 gennaio 1915 e riportato a stampa sul G.M.U. con circolare n. 501 del 1915.

<sup>2</sup> Il primo distintivo di carica per ufficiali aviatori venne introdotto con la circolare n. 339 del CM. il 24 luglio 1912 e consisteva in un'aquila in volo ricamata in oro. L'aquila era coronata per i soli ufficiali che avevano

dell'elica o di un dirigibile a seconda se l'ufficiale, o sottufficiale prestasse servizio nel ruolo navigante o nei servizi a terra<sup>3</sup>.

Il breve cronistoria che segue riassume la nascita dei distintivi "aviatori", origine di quelli che, inizialmente del Battaglione Specialisti Aviatori del Genio del Regio Esercito, apparterranno alla Regia Aeronautica ed infine all'Aeronautica Militare<sup>4</sup>.

1884: Le origini della moderna Aeronautica Militare risalgono al 1884 con la costituzione, a Roma, di una Sezione Aerostatica nell'ambito del Distaccamento del 3° Reggimento Misto del Genio (Regio Esercito) di stanza a Firenze. Il personale assegnato alla nuova Sezione Aerostatica mantiene le mostreggiature ed i fregi del Genio.

1892: A seguito dello sviluppo delle attività aeronautiche, nel 1892 viene costituita, sempre nell'ambito del Genio, la Brigata Specialisti aviatori. Gli uomini di truppa assegnati alla Brigata ebbero, per la prima volta, un segno distintivo per la propria specialità: la nappina blu cobalto sul chepì, che fu conservata fino alla costituzione del Corpo Aeronautico Militare avvenuta nel 1915.

1909: Viene adottato per i dirigibilisti e per gli aviatori un distintivo consistente in un'aquila ad ali spiegate, dorata, da portarsi sul paramano della giubba.

1910: Costituzione del Battaglione Specialisti Aviatori autonomo del Genio. Fu adottato un fregio per berretto consistente di una Granata con fiamma in oro posante su due folgori, caricata da sagoma di dirigibile in argento (v. Fig. 4 sottostante) ed istituito il Distintivo da braccio (solo manica sinistra) per "Aerostiere scelto": pallone con rete e navicella; il globo in bianco per tutti; la rete e la navicella in oro per sottufficiali; in lana rossa per i caporali e soldati (v. Fig. 5 sottostante).

1911 - 1912 (circolare n. 339): vennero introdotti i seguenti "distintivi aeronautici":

Fig.1 - Per gli ufficiali aviatori con brevetto di 1° grado (brevetto di 1° grado: allievo pilota): aquila volante, ricamata in oro su fondo nero (poi su fondo grigio-verde). Si portava su entrambe le maniche della giubba, sopra il gomito, con la testa guardante in avanti. Rimase in vigore fino all'introduzione dell'uniforme mod. 1926.

Fig. 2 - Per gli ufficiali aviatori con brevetto di 2° grado (brevetto di 2° grado: pilota militare): come sopra, ma con aquila coronata.

Fig. 3 - Fregio per berretto di ufficiale: ogni arma conservava il proprio fregio, al numero del reggimento era sostituito un motorino con elica, il tutto dorato (nell'esempio quello per fanteria).

---

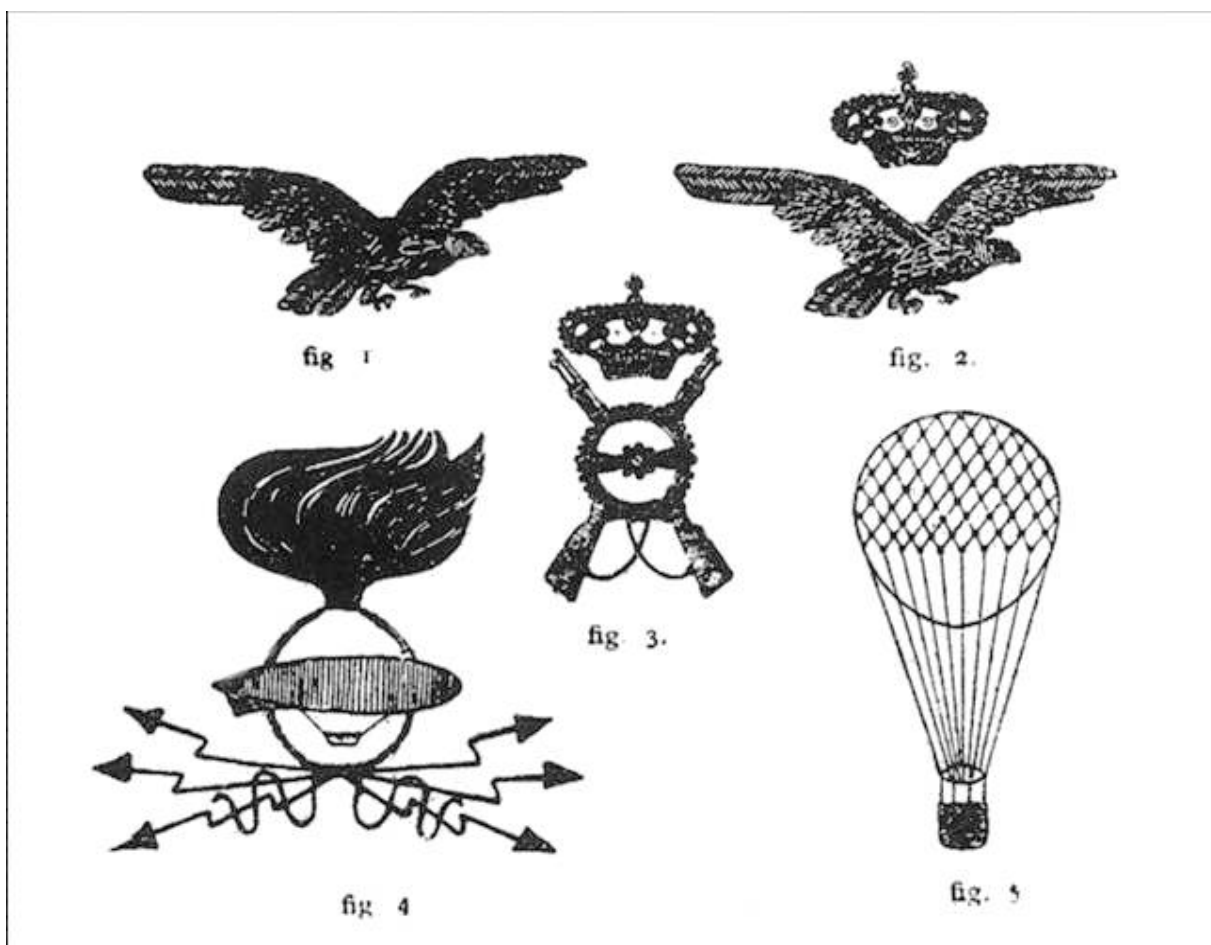
conseguito il secondo brevetto e non coronata per il primo brevetto. A questo ne seguirono altri nel 1914: due ancora incrociate e alate per gli ufficiali in servizio sui dirigibili (circolare n. 225 del G.M. del 27 maggio 1914) uno scettro alato e caricato di una "O" per gli osservatori (circ. n. 40 G.M. 31 dicembre 1914). Sempre nel 1914 (circolare n. 226 G.M. 24 maggio 1914, anche per i sottufficiali e graduati vennero introdotti dei distintivi di carica da portare su ambedue le braccia.

<sup>3</sup> Con la trasformazione da servizio in corpo vennero precisate le disposizioni riguardanti i fregi al berretto (circolare n. 532 del G.M. del 9 luglio 1915) disposizioni che riassume ordinavano che tutti gli ufficiali effettivi o comandanti presso il corpo portavano il fregio dell'arma o corpo di provenienza ad eccezione di quelli provenienti dal genio che portavano tutti il fregio degli specialisti del genio. Il fregio, qualunque fosse, era caricato di un'elica per il ruolo navigante e di un dirigibile per gli altri. Queste disposizioni vennero modificate ancora con la circolare n. 514 del G.M. del 15 agosto 1916 che disponeva che tutti gli ufficiali effettivi al corpo aeronautico, piloti e non, portassero il fregio degli specialisti del genio caricato dall'elica o del dirigibile a seconda se naviganti o no. Gli ufficiali comandanti portavano il fregio di provenienza sempre caricato dell'elica o del dirigibile.

<sup>4</sup> Cronistoria dell'Aeronautica Militare Italiana, ed. Ufficio Storico SMA, Roma 1989

Fig. 4 - Fregio per berretto del Battaglione Specialisti del Genio (anno 1910).

Fig. 5 - Distintivo per Aerostiere scelto (anno 1910).



1  
1914 (circolare n. 225 del 27 maggio 1914): stabilisce il “Distintivo di carica” per gli ufficiali nominati “Comandante di dirigibile”, composto da due ali comprendenti fra loro due ancore incrociate e sormontate da corona reale; il tutto ricamato in oro e attaccato su entrambe le maniche della giubba sopra il gomito. Per i Comandanti in 2<sup>a</sup> la corona era d’argento; per gli “Ufficiali di bordo” era senza corona.

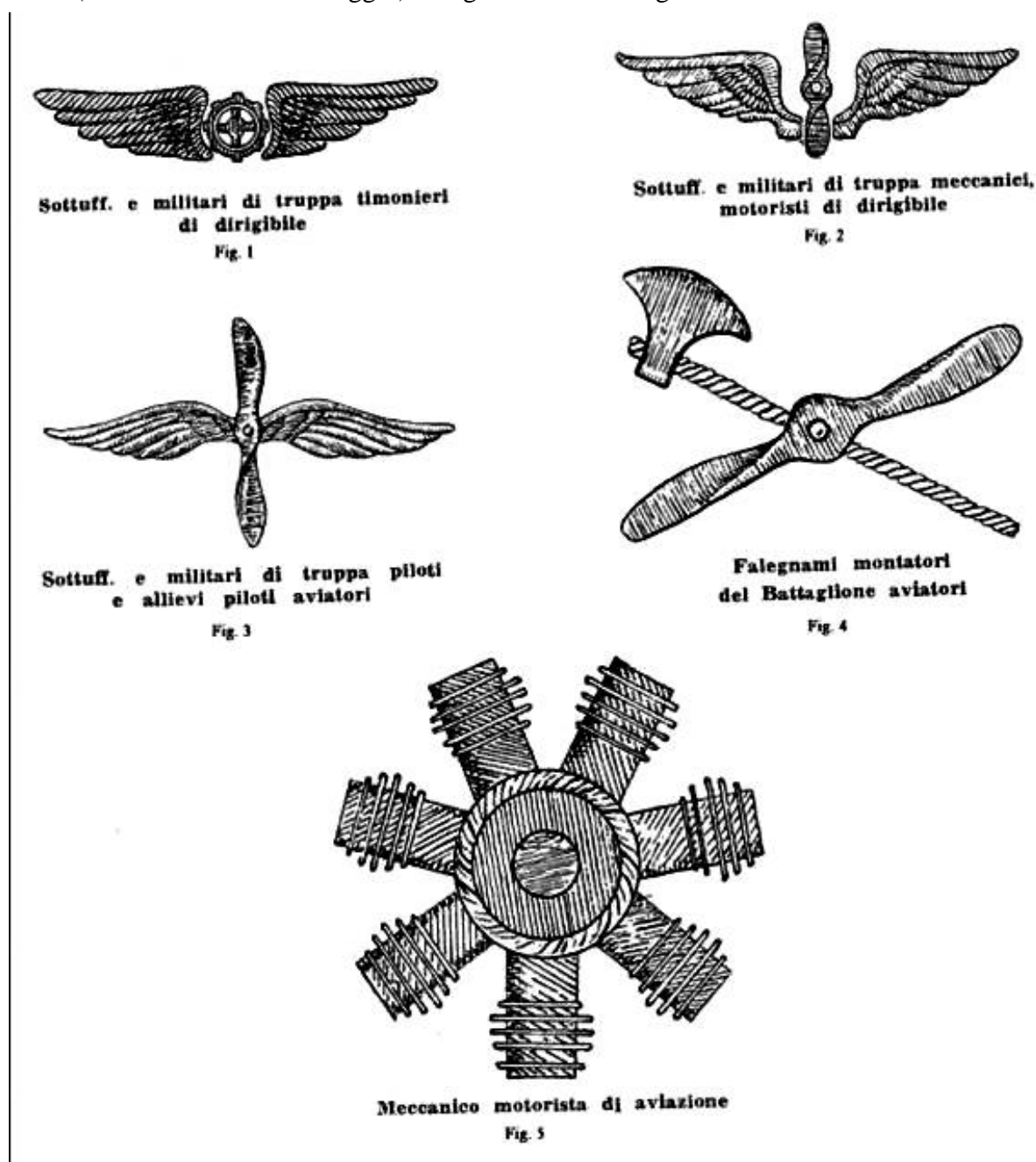


1914 (circolare n. 40 del 31 dicembre): viene adottato un distintivo per gli ufficiali “Osservatori dall’aeroplano”, costituito da due ali comprendenti lo scettro reale, in ricamo d’oro, riunite dalla lettera O in ricamo d’argento. Su entrambe le maniche sopra il gomito.



Distintivo da osservatore dall'aeroplano

1914 (circolare 226 del 27 maggio): vengono adottati i seguenti distintivi:



Figg. 1, 2, 4 e 5: Ricamati in lana nera o rossa, rispettivamente per la giubba grigio-verde o turchina per i caporali e soldati; ricamati in oro per i sottufficiali. Sulla sola manica sinistra sopra il gomito.

Fig. 3: Ricamato in argento per il brevetto di 1° grado (allievo pilota) ed in oro per il brevetto di 2° grado (pilota militare). Su entrambe le maniche sopra il gomito.

1915: con Regio Decreto n. 11 del 7 gennaio (convertito nella legge n. 508 del 1° febbraio 1917) viene costituito il Corpo Aeronautico Militare, non più dipendente dal Genio ma inquadrato fra le Armi e Corpi del Regio Esercito.

Per il Corpo Aeronautico non era stato previsto neanche un colore distintivo. Per questo bisognerà attendere il 1923 quando, pur rimanendo l'uniforme grigio-verde, vennero adottate le mostrine azzurro- cobalto. Ma oramai stava per nascere l'uniforme grigio-azzurra che venne istituita nello stesso anno ed il cui uso e foggia venne codificato con il primo

“Regolamento sull’Uniforme per Ufficiali, Sottufficiali e Truppa” della Regia Aeronautica in data 1 ottobre 1923. A questo ne seguiranno prima della guerra altri due: uno nel 1930 ed un altro nel 1937, ognuno con la sua serie di “Aggiunte e Varianti”<sup>5</sup> che ne modificheranno però ben poco il suo aspetto originale. Aspetto che, salvo lievi variazioni e capi di vestiario di nuova concezione introdotti con lo sviluppo dei mezzi, è tutt’ora mantenuto dalle uniformi dell’Aeronautica.

Come dovevano quindi apparire i nostri “avi” naviganti, agli esordi dell’Aeronautica Militare? E’ piacevole rievocare ora quelle “antiche” divise grazie alle immagini che seguono, realizzate, con vago sentore “dandy”, dal tratto maestro del Gen. C.A. Pietro Giannattasio<sup>6</sup>.



Uff. Pilota in uniforme da campo - 1918



Uff. Pilota in uniforme da campo - 1923



Uff. Pilota in uniforme da campo - 1927

Notiamo nelle precedenti immagini l’evoluzione della divisa, sia nel colore che nella foggia ed il riposizionamento del distintivo da pilota, in origine nelle maniche, poi nel petto sinistro.

Per quanto riguarda inoltre la combinazione di volo, considerata certamente l’uniforme più caratteristica per l’Aeronautica perché è la tenuta da portare proprio nel momento in cui l’Arma svolge il lavoro per cui è stata creata, contrariamente a quanto si può

<sup>5</sup> Tutte le “Aggiunte e varianti» citate sinora nell’articolo si riferiscono al Regolamento sull’Uniforme Od.-4 edizione 1937 del Ministero della Regia Aeronautica, Ufficio di Stato Maggiore, 2° Reparto - Divisione Ordinamento, ultimo regolamento emanato prima dello scoppio della guerra.

<sup>6</sup> Tutte le immagini sono tratte dal sito web: [www.difesa.it/Uniformi+e+Tradizioni/UniformiGiannattasio/](http://www.difesa.it/Uniformi+e+Tradizioni/UniformiGiannattasio/)

supporre, nei regolamenti se ne fa poca menzione e per lo più è liquidata sì e no in una paginetta, lasciando al Commissariato il problema.

È per questo, oltre alla libertà lasciata agli equipaggi in materia, che fino alla seconda guerra mondiale si videro diverse combinazioni di volo, miste poi a tutta una svariata serie di tenute che la singola personalità del pilota riusciva a creare o che il clima obbligava ad adottare.

Ancora a tutto il 1923, il pilota aveva per il volo solo un giaccone di pelle, a doppio petto e con cintura in vita, foderato di pelliccia e con casco protettivo, da portare su un passamontagna. Il resto della combinazione consisteva nell'uniforme da campo con pantaloni da cavallo e stivali. È verso la seconda metà degli anni venti che appaiono le combinazioni intese nel senso moderno e cioè una tuta, a due pezzi o intera, piuttosto ampia e da portarsi sull'uniforme. A questa segue una tuta più razionale (1928) in stoffa, con chiusura lampo sui lati delle gambe e anteriormente fino al cavallo. Anche se nel 1933 apparvero le prime combinazioni a due pezzi, la cosiddetta "combinazione Atlantica" fatta adottare da Italo Balbo per gli equipaggi delle famose trasvolate, allo scoppio della guerra era regolarmente in uso una combinazione intera apparsa nel 1930 e ribadita ancora dal regolamento del 1937.

Lasciamoci allora ancora guidare da alcune delle piacevoli riproduzioni a colori del Gen. Giannattasio e di Cantelli, per un veloce tratteggio delle combinazioni da volo tipiche dei primi decenni della nostra storia<sup>7</sup>.



Uff. Pilota in combinazione da volo - 1917



Uff. Pilota in combinazione da volo estiva - dal 1928



Uff. Pilota in combinazione da volo "ibrida" - fino al 1943

In tema di distintivi per naviganti, sul petto della combinazione, a sinistra, era prescritto che i piloti portassero l'aquila ricamata in lana gialla su fondo grigio-azzurro<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Tutte le immagini sono tratte dal sito web: [www.difesa.it/Uniformi+e+Tradizioni/](http://www.difesa.it/Uniformi+e+Tradizioni/); gli stemmi di reparto del 15° Stormo sul secondo e terzo figurino, non presenti sugli originali del Gen. Giannattasio, sono stati aggiunti dell'autore di questa ricerca.

<sup>8</sup> Con la 5ª Serie venne specificato che i distintivi al petto fossero ricamati in lana gialla su fondo grigio-azzurro, tuttavia tale disposizione non venne sempre seguita e spesso vennero preferite aquile in panno o addirittura ricamate in oro.

Nella realtà l'aquila era quasi sempre ricamata in oro o in filo nero su fondo giallo, che riprendeva stilizzando l'aquila in metallo. Più frequentemente però, anche se nessun regolamento ne fa menzione, il personale di volo, piloti e non, preferiva portare il distintivo della squadriglia o del reparto.

Con queste necessarie premesse, affrontiamo ora il tema principale: i distintivi in foggia di aquila, completa o rappresentata da una o entrambe le sue ali spiegate, che hanno da sempre accompagnato il volo dei nostri equipaggi.

### I distintivi da Pilota Militare

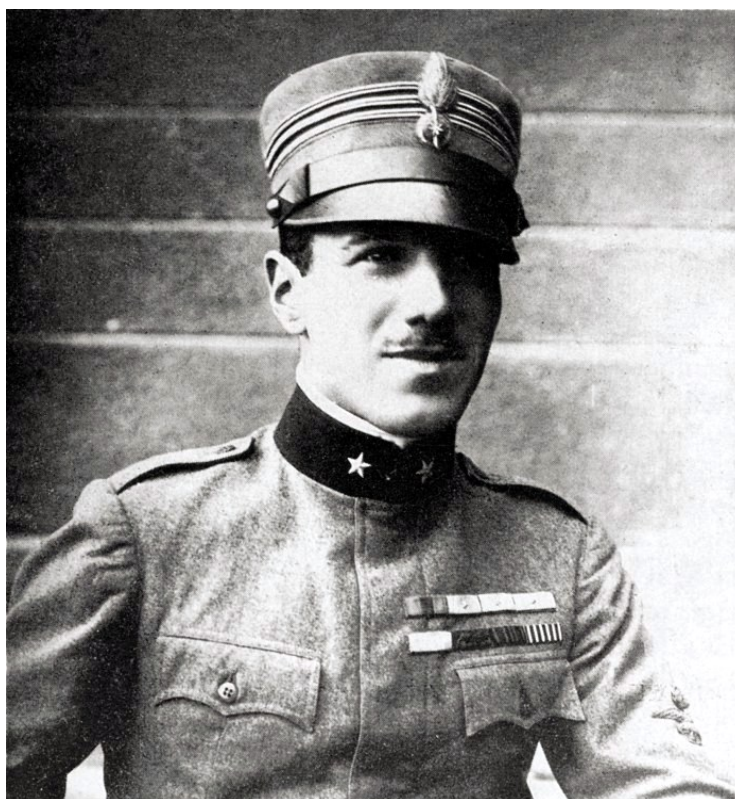
Iniziamo quindi dal distintivo di pilota, che fu istituito nel 1912 come “distintivo per gli ufficiali aviatori col secondo brevetto” da riportare su entrambe le maniche della giubba: un'aquila sormontata dalla corona reale, il tutto ricamato in cannuttiglia d'oro.



Aquila mod. 1912 per manica sinistra, la testa dell'aquila guarda in avanti (riproduzione moderna)



Aquila mod. 1912 per manica destra, la testa dell'aquila guarda in avanti (esemplare originale)



Francesco Baracca, MOVVM, asso degli assi italiani – sulla manica sinistra è visibile l'aquila coronata mod. 1912

Il Regolamento sull'uniforme del 1923<sup>9</sup>, il primo emanato dalla neonata Regia Aeronautica come arma indipendente, introdusse i primi modelli di distintivi ad aquila della R.A., per piloti ed osservatori di aeroplano, per le varie funzioni a bordo di dirigibile e creò anche i primi distintivi per Sottufficiali con mansioni di bordo: mitraglieri e radiotelegrafisti.

<sup>9</sup> Regolamento sull'uniforme per Ufficiali, Sottufficiali e Truppa, Commissariato di Aeronautica, ed. 1 ottobre 1923

# DISTINTIVI DI CARICA

## UFFICIALI

Pilota d'aeroplano



Osservatore d'aeroplano



Comandante in 1ª di dirigibile



Comandante in 2ª di dirigibile



Ufficiale di bordo di dirigibile

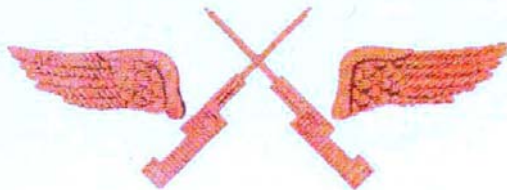


Timoniere di dirigibile

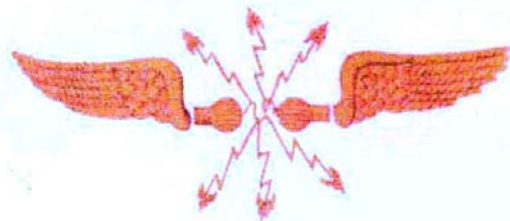


## SOTTUFFICIALI

Mitragliere d'aeroplano e dirigibile



Radiotelegrafista di bordo

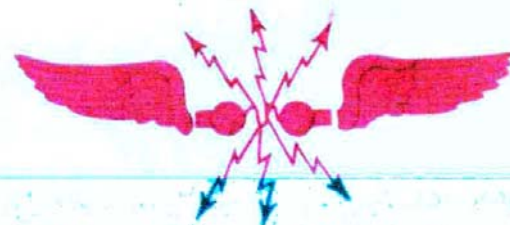


## TRUPPA

Mitragliere d'aeroplano e dirigibile



Radiotelegrafista di bordo



Grandezza naturale



Dopo il 1923 l'aquila, che guardava a destra, fu cucita sopra il taschino sinistro; comunque, le vecchie aquile mod 1912 continuavano a comparire indifferentemente rivolte a destra o a sinistra, perché i piloti utilizzarono quelle ancora esistenti, già ricamate per essere cucite sulle maniche destre e sinistre.



Francesco De Pinedo, MOVVM, trasvolatore – sul petto sinistro è visibile l'aquila coronata voltata a destra



Umberto Maddalena, MOVVM, trasvolatore – sul petto sinistro è visibile l'aquila coronata voltata a sinistra

Successivamente l'OD-4 del 1930 confermò l'orientamento a destra dell'aquila (verso la bottonatura della giubba), e specificò che fosse in metallo; in questo caso quindi per motivi di fusione la corona doveva essere attaccata alle ali.



Brevetto da Pilota Militare mod. 1930 realizzato in fusione - l'aquila coronata è voltata a destra

Anche in questo caso esistevano diverse varianti, pur se meno numerose e più simili tra di loro di quelle ricamate precedenti. Vale anche la pena di sottolineare come alcuni piloti continuassero ad indossare brevetti ricamati, di foggia simile a quelli metallici previsti dal regolamento. Questo tipo di aquila fu sicuramente il primo ad essere indossato dai piloti che, nel 1931, fondarono il 15° Stormo.

## Distintivi di:

(pag. 1051)



Pilota Militare apparecchi ad alta velocità



Pilota Militare



Osservatore dell'Aeroplano



Comandante in 1ª di Dirigibile



Comandante in 2ª di Dirigibile



Ufficiale di bordo di Dirigibile

Pagina del Regolamento sull'uniforme della R.A. ed. 1930, con i distintivi per il personale navigante

Per amore di completezza, va annotato che rispettivamente nel 1929<sup>10</sup> e nel 1933<sup>11</sup> vennero introdotti speciali brevetti per i piloti di velivoli ad alta velocità e per i piloti trasvolatori Atlantici; non è da escludere che qualche pilota del 15° Stormo avesse avuto il privilegio di indossare l'aquila con la "V", mentre due Comandanti di Stormo ebbero l'ambito onore di indossare quella con la "A": il Gen. B.A. Stefano Cagna M.O.V.M. ed il Gen. S.A. Silvio Napoli M.A.V.M., furono Atlantici con Italo Balbo durante le crociere di massa degli anni '30.



Brevetto da Pilota Militare mod. 1930 versione "Velocista" realizzato in fusione - l'aquila coronata è voltata a destra

L'aquila da "Pilota Velocista" costituiva il brevetto conseguito presso il Reparto Alta Velocità di Desenzano sul Garda (nato nel febbraio 1928 e posto in posizione "quadro" nel maggio 1940), da parte dei frequentatori del Corso Alta Velocità; il brevetto di velocista veniva rilasciato al superamento della velocità di 500 Km/h.

L'aquila da "Pilota Atlantico" venne istituita da Italo Balbo al rientro dalla Crociera Atlantica del Decennale (1933) e fu consegnata per la prima volta ai piloti della Crociera, mentre agli specialisti fu attribuito un distintivo speciale costituito da una "A" azzurra da indossare sul petto sinistro dell'uniforme. Da allora il conseguimento del distintivo di "Atlantico" fu subordinato all'aver attraversato l'Oceano Atlantico.



Brevetto da Pilota Militare mod. 1930 versione "Atlantico" realizzato in fusione - l'aquila coronata è voltata a destra

L'OD-4 del 1937 ribaltò la situazione determinando che la testa dell'aquila fosse rivolta verso sinistra e che l'aquila fosse in metallo con un fascio littorio fra i rostri; l'aquila assunse la foggia stilizzata.



Brevetto da Pilota Militare mod. 1937 realizzato in fusione - l'aquila coronata e stilizzata è voltata a sinistra

<sup>10</sup> Fonte: MC 72 & Coppa Schneider, Igino Coggi per Monografie Aeronautiche Italiane, Claudio Tatangelo Editore, ed. 1984. Il primo a fregiarsi del distintivo fu il M.llo Pilota Francesco Agello (F.O. n. 22 del 5 agosto 1929).

<sup>11</sup> Fonte: La Centuria Alata, Italo Balbo, A. Mondadori Editore, ed. 1934.

Ma l'OD-4 del 1937<sup>12</sup>, nel ridisegnare lo stile base dell'aquila, impose di ridisegnare anche le aquile "speciali" dei piloti "Velocisti" ed "Atlantici".

## Distintivi di pilota militare e di osservatore dall'aeroplano

I distintivi di pilota militare di aeroplani, di alante e di osservatore dall'aeroplano sono in metallo dorato e del modello risultante dalla tavola annessa.

Per i piloti militari della Regia Aeronautica che, soli a bordo, su apparecchi capaci di sviluppare una velocità orizzontale superiore ai 500 chilometri orari, abbiano effettivamente raggiunto tale velocità, debitamente controllata, il distintivo è costituito da una "V" alta millimetri 6 e larga millimetri 7 in smalto rosso, sovrapposta al distintivo di pilota militare e situata sull'aquila, al disotto della Corona Reale.

Per i piloti militari della R. Aeronautica che abbiano effettivamente superato la quota di 12000 metri, il distintivo è costituito da una « S » alta millimetri 6 e larga

millimetri 7, in smalto rosso, sovrapposta sull'aquila del distintivo di pilota militare al disotto della Corona Reale.

Per i piloti militari della R. Aeronautica che abbiano attraversato in volo l'Oceano Atlantico, il distintivo è costituito da una « A » alta millimetri 6 e larga millimetri 7, in smalto azzurro, sovrapposta all'aquila del distintivo di pilota militare, al disotto della Corona Reale.\*

Per i militari che abbiano conseguito il brevetto di pilota di aeroplano o il brevetto di pilota premitiere, il distintivo è costituito da un'aquila eguale a quella del distintivo di pilota militare, ma priva della Corona Reale.

I distintivi si portano sul lato sinistro del petto, al disopra delle decorazioni.

*\* Per i militari Specialisti della R. Aeronautica che abbiano attraversato in volo l'Oceano Atlantico, il distintivo è costituito da un'« A » alta 15 mm. e larga 10 mm. e posta al centro della pettorina, al disopra ed al centro dei nastri delle decorazioni.*

N. 8. — Al personale ex navigante è conservato l'uso dei distintivi sopradetti.

I distintivi debbono rappresentare la carica aeronautica che il militare effettivamente esercita in dipendenza della sua destinazione di servizio.

È fatto perciò divieto di aggiustare di più distintivi.

*I distintivi da applicarsi sul lato sinistro del petto della cosubordinazione di volo sono riservati ai:*

*1. Piloti militari di linea.*

*2. Piloti militari di linea.*

*3. Piloti militari di linea.*

*4. Piloti militari di linea.*

*5. Piloti militari di linea.*

*6. Piloti militari di linea.*

*7. Piloti militari di linea.*

*8. Piloti militari di linea.*

*9. Piloti militari di linea.*

*10. Piloti militari di linea.*

*11. Piloti militari di linea.*

*12. Piloti militari di linea.*

*13. Piloti militari di linea.*

*14. Piloti militari di linea.*

*15. Piloti militari di linea.*

*16. Piloti militari di linea.*

*17. Piloti militari di linea.*

*18. Piloti militari di linea.*

*19. Piloti militari di linea.*

*20. Piloti militari di linea.*

*21. Piloti militari di linea.*

*22. Piloti militari di linea.*

*23. Piloti militari di linea.*

*24. Piloti militari di linea.*

*25. Piloti militari di linea.*

*26. Piloti militari di linea.*

*27. Piloti militari di linea.*

*28. Piloti militari di linea.*

*29. Piloti militari di linea.*

*30. Piloti militari di linea.*

*31. Piloti militari di linea.*

*32. Piloti militari di linea.*

*33. Piloti militari di linea.*

*34. Piloti militari di linea.*

*35. Piloti militari di linea.*

*36. Piloti militari di linea.*

*37. Piloti militari di linea.*

*38. Piloti militari di linea.*

*39. Piloti militari di linea.*

*40. Piloti militari di linea.*

*41. Piloti militari di linea.*

*42. Piloti militari di linea.*

*43. Piloti militari di linea.*

*44. Piloti militari di linea.*

*45. Piloti militari di linea.*

*46. Piloti militari di linea.*

*47. Piloti militari di linea.*

*48. Piloti militari di linea.*

*49. Piloti militari di linea.*

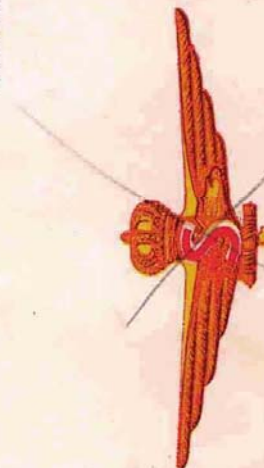
*50. Piloti militari di linea.*



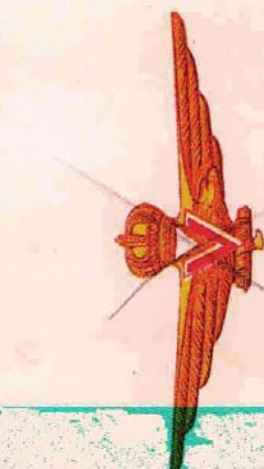
Pilota Militare



Osservatore dall'aeroplano



Pilota Militare apparecchi stratosferici



Pilota Militare apparecchi ad alta velocità



Pilota Militare della R. Aeronautica che abbia attraversato in volo l'Oceano Atlantico



<sup>12</sup> Regolamento sull'uniforme OD-4, Ministero dell'Aeronautica 2° Reparto – Divisione Ordinamento, ed. 1937



Brevetto da Pilota Militare mod. 1937 versione “Velocista”  
realizzato in fusione - l’aquila coronata e stilizzata è voltata a  
sinistra



Brevetto da Pilota Militare mod. 1937 versione “Atlantico”  
realizzato in fusione - l’aquila coronata e stilizzata è voltata a  
sinistra

Contestualmente fece la sua comparsa un terzo distintivo particolare per Pilota Militare: il brevetto di “Pilota Stratosferico”. Questo, in pratica, era prerogativa dei piloti del 1° Nucleo velivoli terrestri del Centro Sperimentale Volo<sup>13</sup> di Guidonia, i quali, per averne diritto dovevano raggiungere la quota di 12.000 metri. Per similitudine ai due preesistenti distintivi speciali, anche questo era realizzato caricando l’aquila con la lettera distintiva della specialità, in questo caso una “S” rossa.



Brevetto da Pilota Militare mod. 1937 versione  
“Stratosferico” realizzato in fusione - l’aquila coronata e  
stilizzata è voltata a sinistra

<sup>13</sup> Sull’aeroporto di Guidonia, oltre alla Direzione Superiore Studi ed Esperienze, era ubicato il Centro Sperimentale Volo, dipendente dallo Stato Maggiore Aeronautica – Armamenti Aerei; il Centro era organizzato in: 1° Nucleo velivoli terrestri a Guidonia, 2° Nucleo idrovolanti a Vigna di Valle e 3° Nucleo armi ed armamenti a Furbara.

I distintivi “speciali” di Pilota Militare cessarono di essere consegnati a partire dal 1939, quando fu riconosciuto che il progresso aeronautico aveva ormai permesso ai velivoli di linea di raggiungere normalmente quelle prestazioni che, anni prima, erano considerate di eccezionalità tale da riconoscere ai piloti una particolare distinzione. Coloro che ne furono destinatari mantennero tuttavia il diritto di indossarli e tale diritto è riconosciuto anche oggi; infatti tutte le successive edizioni della OD. 4 sino alla versione attualmente in vigore, hanno, come vedremo più avanti, progressivamente aggiornato lo stile dell’aquila di base, mantenendola caricata dalle lettere corrispondenti alla specialità, vincolandone però l’uso a “coloro che ne ottennero la concessione prima del 31 dicembre 1939”.

Le aquile mod. 1937, nelle diverse varianti dovute alle varie case costruttrici, rimasero in uso fino al settembre 1943, quando in conseguenza della caduta del Fascismo e della firma dell’armistizio, subirono modifiche dettate dalla divisione del Paese in Regno d’Italia al sud ed in Repubblica Sociale Italiana al nord.

Coloro che, dopo l’armistizio andarono al sud e si unirono alla “Regia Aeronautica Cobelligerante”, ebbero due alternative per indossare un’aquila conforme alla nuova situazione: alcuni poterono riprendere le vecchie aquile mod. 1930 (voltate a destra e senza fascio littorio), mentre la maggioranza tolse il riferimento al Fascismo dai distintivi, semplicemente eliminando o l’ascia dal fascio littorio stretto fra i rostri dell’aquila, o addirittura l’intero fascio ed i rostri con esso. Fu mantenuta, ovviamente, la corona simbolo di un’Aeronautica ancora “Regia”.



Brevetto da Pilota Militare mod. 1937 adattato per l’uso nella Regia Aeronautica, dopo l’8 settembre 1943, togliendo l’ascia del fascio littorio



Brevetto da Pilota Militare mod. 1937 adattato per l’uso nella Regia Aeronautica, dopo l’8 settembre 1943, togliendo l’intero fascio littorio

Dopo l'8 settembre 1943 e fino alla fine della guerra la Regia Aeronautica non introdusse un nuovo distintivo per Piloti ed Equipaggi di Volo.

Coloro che invece decisero di andare al nord, nella Repubblica Sociale Italiana (RSI) di Salò, ed unirsi all'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR), si differenziarono dai piloti del sud sempre attraverso la modifica dell'aquila mod. 1937, questa volta togliendo la corona regia e mantenendo il fascio littorio.



Brevetto da Pilota Militare mod. 1937 adattato per l'uso nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, dopo l'8 settembre 1943, togliendo la corona regia

Quando le Forze Armate della R.S.I., abbandonarono il simbolo distintivo tipico delle FF.AA. italiane, le stellette al bavero, e le sostituirono con un simbolo costituito da una corona d'alloro attraversata da un gladio, lo stesso simbolo fu utilizzato per realizzare "ex novo" un distintivo da Pilota Militare: un'aquila dorata ad ali spiegate che attraversa la corona. Questo distintivo, nato all'approssimarsi della fine della guerra, fu prodotto in pochissimi esemplari e consegnato<sup>14</sup> solo ad alcuni dei piloti che combatterono nelle file dell'ANR fino alla fine della guerra.



Brevetto da Pilota Militare dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana

---

<sup>14</sup> I distintivi effettivamente consegnati ai piloti erano contraddistinti dall'averne nel retro una duplice punzonatura riportante la dicitura "brevettato" ed il numero seriale del brevetto di concessione al pilota (l'esemplare riprodotto è il brevetto n. 82 appartenuto ad un pilota del 2° Gruppo Caccia dell'ANR)

## Alcuni distintivi particolari

Esaurita la prima parte dell'exkursus relativo alle aquile per Pilota Militare fino alla fine della II G.M. e prima di vedere la situazione dei distintivi degli Specialisti degli equipaggi di volo, può essere interessante aprire una parentesi su due distintivi che probabilmente anche qualcuno degli appartenenti al 15° Stormo Bombardamento ha indossato: il distintivo di appartenenza ai gruppi Pre-militari della Gioventù Italiana del Littorio (G.I.L.) e, nel caso specifico, ai gruppi di Pre-Avieri, distintivo indossato da molti giovani che attraversarono la fase scolare nel periodo 1923 – 1943 ed il distintivo di Pilota dell'Aviazione Legionaria, cioè dei reparti che la R.A. destinò alla Guerra di Spagna.

Il primo dei due, quello dei gruppi di Pre-Avieri, distingueva i giovani studenti che, dai 14 ai 18 anni, seguivano dei corsi di addestramento premilitare ad orientamento aeronautico, in previsione di arruolarsi nella Regia Aeronautica, per il servizio di leva o per perseguire una carriera.



Distintivo della GIL Pre-Avieri



Distintivo di Pilota dell'Aviazione Legionaria

I Piloti della R.A. che prestarono servizio nell'Aviazione Legionaria durante la Guerra Civile di Spagna<sup>15</sup> utilizzarono il distintivo del "Servicio de Aviación del Tercio". Esso era derivato dal distintivo di Pilota Militare Spagnolo, nel quale era stata sostituita l'elica quadripala centrata sul tondo rosso che unisce le ali, con il simbolo del Tercio Spagnolo, un fucile ed una balestra incrociati caricati da una mazza puntata ed armata di ascia, senza la corona reale.

Questo simbolo, poco "leggibile" nei distintivi realizzati in cannuttiglia, può essere meglio individuato nella figura qui accanto che rappresenta lo stemma storico de "El Tercio".



<sup>15</sup> Durante la Guerra Civile Spagnola (luglio 1936-aprile 1939), fecero parte dell'Aviazione Legionaria, inquadrata nell'Aviación del Tercio Spagnola (El Tercio era la Legione Straniera Spagnola del governo di Franco) i seguenti Reparti della R.A., alimentati con personale di volo volontario tratto dai reparti di linea: 3° Stormo Caccia su CR.32, 111° Stormo Bombardamento veloce su S.79, 21° Stormo Bombardamento Pesante di S.81, 35° Gruppo Autonomo Misto su bombardieri BR.20 e Ba.65, 21° Gruppo Osservazione Aerea su Ro.37.



## I distintivi per gli Specialisti facenti parte degli Equipaggi di Volo

Veniamo ora ai distintivi degli Specialisti degli Equipaggi di Volo della R.A., evoluzione di quelli visti nelle figure alla pagine 3 e 4. Dal termine della I Guerra Mondiale le capacità degli aeroplani si diversificano e si potenziano, accresciute prestazioni e nuove forme di impiego determinano la necessità di affiancare all'equipaggio di condotta, solitamente uno o due piloti, anche altro personale per coadiuvare nella guida del velivolo e nello svolgimento della sua missione. Alcune delle categorie degli "Specialisti" trovarono quindi impiego negli Equipaggi di Volo, ciascuna funzionale a sistemi ed equipaggiamenti ed alla specifica mansione affidata a bordo. Il distintivo venne realizzato unendo un simbolo rappresentativo della funzione, a due ali di aquila spiegate, simbolismo universale di coloro che legano la loro professione alla terza dimensione. Come accaduto per l'aquila dei Piloti Militari, anche questi distintivi di Specialità si munirono dei caratteri particolari del momento storico in cui erano utilizzati; così durante la Regia Aeronautica erano sormontati dalla corona regia e legati al fascio littorio del governo in carica.. Lo schema che segue riporta per ciascuna di queste categorie, la tipologia di distintivo in uso fino al 1943, senza però poter dare precise indicazioni sulle date dei cambi, ove esistenti, di forma e disegno, perché di difficile, se non impossibile, reperimento<sup>16</sup>.

Armiere Artificiere	
Elettro Meccanico di Bordo (EMB)	
Fotografo	

<sup>16</sup> Nessuna delle edizioni della OD-4 consultate riporta questi tipi di distintivi; la loro istituzione è probabilmente registrata in Fogli d'Ordine successivamente non trascritti nella OD-4.

Motorista	
Marconista	
Montatore	

L'appartenenza agli Equipaggi di Volo della R.A. era evidenziata nell'OD-4 ed. 1937 da uno speciale distintivo "in metallo autarchico" di piccole dimensioni il cui uso era previsto sull'uniforme, sopra il distintivo di Categoria.



Due versioni del distintivo di membro di Equipaggio di Volo; quello destra conforme all'OD-4, l'altro in una variante forse non ufficiale.

## Distintivi per azioni di guerra

Parlando di distintivi del personale in servizio di volo, è giunto il momento di introdurre i distintivi di merito per azioni di guerra. Essi furono istituiti con l'entrata in guerra dell'Italia, nel 1940, per premiare in modo visibile coloro che, nelle varie specialità della R.A. avevano partecipato ad azioni di guerra. Era costituito da una coroncina di foglie di alloro, di forma ellittica, sormontata dalla corona reale, il tutto in metallo brunito al cui centro è riportato il simbolo della specialità; tale simbolo è in color bronzo, argento o oro, a seconda del grado, 1°, 2°, 3°, del distintivo stesso. Furono istituiti in origine per le specialità di: "Assalto e Combattimento", "Bombardamento", "Caccia Intercettori", "Aerosiluranti", "Tuffatori", "Ricognizione Marittima", "Osservazione Aerea", "Ricognizione Strategica", "Soccorso", "Trasporto". Con le opportune modifiche del caso e per specialità anche diverse, come vedremo più avanti, questi distintivi sono tutt'ora in vigore.

Rimanendo nel tema dei distintivi legati alla storia degli equipaggi del 15° Stormo, si prenderanno in considerazione i distintivi per azioni di guerra di quelle specialità nelle quali hanno operato coloro che prestarono servizio sia nel 15° Stormo "originario" vissuto sino al 1943, sia nei reparti che rappresentano alcune delle sue radici dal momento della sua rinascita, nel 1965, con una diversa specialità; tratteremo quindi i distintivi delle specialità: "Bombardamento", "Assalto e Combattimento", "Ricognizione Marittima" e "Soccorso".



Distintivo per azioni di guerra  
specialità Bombardamento –  
3° grado oro

Il distintivo per la specialità "Bombardamento", nella quale operò il 15° Stormo dal 1° giugno 1931 al 10 febbraio 1942, era consegnato ai membri degli equipaggi che avevano effettuato le seguenti azioni di guerra:

- bronzo: 10 azioni di guerra
- argento: 50 azioni di guerra
- oro: 100 azioni di guerra

Il distintivo per la specialità "Assalto e Combattimento", nella quale operò il 15° Stormo dal 10 febbraio 1942 all'8 settembre 1943, era consegnato ai membri degli equipaggi che avevano effettuato le seguenti azioni di guerra:

- bronzo: 6 azioni di guerra
- argento: 30 azioni di guerra
- oro: 60 azioni di guerra



Distintivo per azioni di guerra  
specialità Assalto e Combattimento – 1° grado  
bronzo



Distintivo per azioni di guerra specialità Soccorso – 3° grado oro

Il distintivo per la specialità “Soccorso”, nella quale operarono molti reparti che, nel dopoguerra dettero vita al Soccorso Aereo e confluirono nel rinato 15° Stormo era consegnato ai membri degli equipaggi che avevano effettuato le seguenti azioni di guerra:

- bronzo: 8 missioni di soccorso
- argento: 40 missioni di soccorso
- oro: 60 missioni di soccorso

Il distintivo per la specialità “Ricognizione Marittima”, nella quale operarono molti reparti che, nel dopoguerra dettero vita al Soccorso Aereo e confluirono nel rinato 15° Stormo era consegnato ai membri degli equipaggi che avevano effettuato le seguenti azioni di guerra:

- bronzo: 30 ricognizioni costiere o 10 ricognizioni in alto mare o 20 scorte a convogli
- argento: 150 ricognizioni costiere o 50 ricognizioni in alto mare o 100 scorte a convogli
- oro: 300 ricognizioni costiere o 100 ricognizioni in alto mare o 200 scorte a convogli



Distintivo per azioni di guerra specialità Ricognizione Marittima – 2° grado argento

## I distintivi per Piloti ed Equipaggi di Volo nel dopoguerra

Con la fine della II G.M. giunse la scomparsa del Fascismo e di tutti i simboli ad esso correlati e, poco dopo, anche la transizione dalla Monarchia alla Repubblica.

Sparirono quindi tutti i distintivi con l'emblema del fascio littorio e l'Aeronautica Militare, tra l'aprile 1945 ed il 2 giugno 1946, data di nascita della Repubblica Italiana, mantenne in uso le aquile "regie" e ne conì una nuova, simile al mod. 1937, ma, ovviamente, senza il fascio tra gli artigli. Questo modello, sempre stilizzato, era caratterizzato dalla forma pronunciata, e forse esteticamente discutibile, delle zampe artigliate dell'aquila.



Brevetto da Pilota Militare mod. 1946 della Regia Aeronautica, precedente l'avvento della Repubblica

In questo periodo continuarono ad esistere anche i brevetti "speciali" per Pilota Militare "Atlantico", "Velocista" e "Stratosferico", anch'essi riprodotti sulla base dell'aquila mod. 1946. Per quanto riguarda i distintivi per Specialisti, non si posseggono testimonianze certe, tuttavia si può ritenere che siano stati utilizzati quelli privi del fascio littorio mostrati nelle precedenti tabelle.



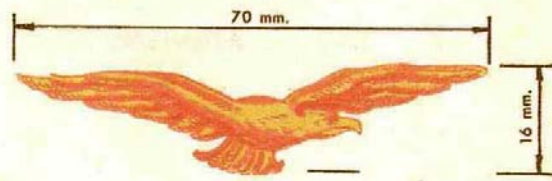
Brevetto da Pilota Militare mod. 1946 della Regia Aeronautica, versione "Velocista"

Dopo il referendum istituzionale e la proclamazione della Repubblica il 2 giugno 1946, nella neo costituita Aeronautica Militare venne reintrodotta<sup>17</sup> un brevetto da Pilota Militare con aquila non stilizzata, simile a quella del 1923, ma orientata verso sinistra.

La riproduzione che segue, della pagina di quel regolamento relativa ai distintivi da pilota, mostra come, almeno una volta nella storia dell'Aeronautica, sia esistita un'aquila da Pilota Militare senza nessuna corona, Regia o Repubblicana.

<sup>17</sup> Supplemento n. 14 al Foglio d'Ordini del 28 ottobre relativo alla OD-4 ed. 1937

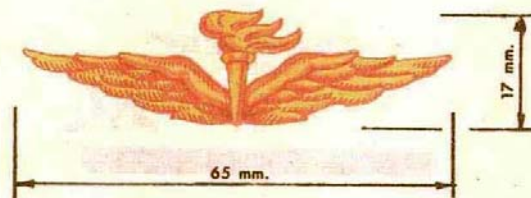
**DISTINTIVI DI PILOTA MILITARE  
ED OSSERVATORE DALL'AEROPLANO**



**Pilota militare  
(Metallo dorato)**



**Pilota d'aeroplano  
(Metallo argentato)**



**Osservatore dall'aeroplano  
(Metallo dorato)**

Pagina del Regolamento sull'uniforme della R.A. ed. 1947,  
con il distintivo per Pilota Militare



Questa foto di piloti della 149ª Sq. R.M.L. che accolgono la visita di un Ufficiale Generale alla base, presa nel 1947, mostra come tutti indossano il primo Brevetto da Pilota Militare dell'Aeronautica Militare mod. 1946, senza alcuna corona.

In quei primi anni di difficoltoso avvio della nuova Aeronautica, per immaginabili difficoltà di reperimento del modello di aquila “ufficiale”, si continuò tuttavia ad usare il modello “regio” del 1946 senza corona, oppure una versione più elegante contraddistinta dalla coda sporgente molto in evidenza.

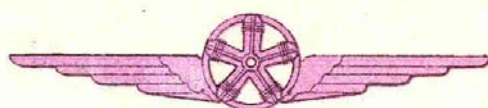


Il primo Brevetto da Pilota Militare dell'Aeronautica Militare, mod. 1946 ma con aquila stilizzata, nelle due varianti in uso nei primi anni della Repubblica Italiana

La stessa regolamentazione del 1947 modificò anche i distintivi di categoria per gli specialisti con obbligo di volo, precisando quali esse fossero: motoristi, montatori, marconisti, elettromeccanici di bordo, armieri artigieri e fotografi.

Tavola N. 10

**DISTINTIVI DI CATEGORIA PER SPECIALISTI  
CON OBBLIGO CONTINUATIVO DI VOLO**



A. A. r. sp. Cat. Motoristi



A. A. r. sp. Cat. Montatori



A. A. r. sp. Cat. Marconisti



A. A. r. sp. Cat. Elettromeccanici di bordo



A. A. r. sp. Cat. Armieri-Artificieri



A. A. r. sp. Cat. Fotografi



Pagina del regolamento sull'uniforme dell'A.M. ed. 1947, con i distintivi delle categorie degli Specialisti con obbligo continuativo di volo – ai disegni della tavola sono affiancate le riproduzioni fotografiche dei distintivi reali in metallo



Il regolamento del 1947 introdusse infine anche le opportune modifiche alla foggia distintivo di merito per azioni di guerra sostituendo la corona turrita a quella reale ed eliminando il nodo di Savoia alla giunzione dei due rami di alloro; i simboli delle specialità e le modalità per la concessione dei vari gradi non sono dettagliati nel regolamento, quindi si presume che siano rimasti inalterati.

#### **DISTINTIVO PER AZIONI DI GUERRA**



Pagina del regolamento sull'uniforme della R.A. ed. 1947, con il nuovo modello di distintivo di merito per azioni di guerra

Nel 1952 fu emanata una nuova edizione della OD-4<sup>18</sup> che abrogò la precedente del 1937 e tutte le sue AA.VV. Essa introdusse la nuova aquila da Pilota Militare, sempre in metallo dorato e con la corona turrata. Di questa versione erano previsti anche i brevetti "speciali" Atlantico, Velocista, Stratosferico.

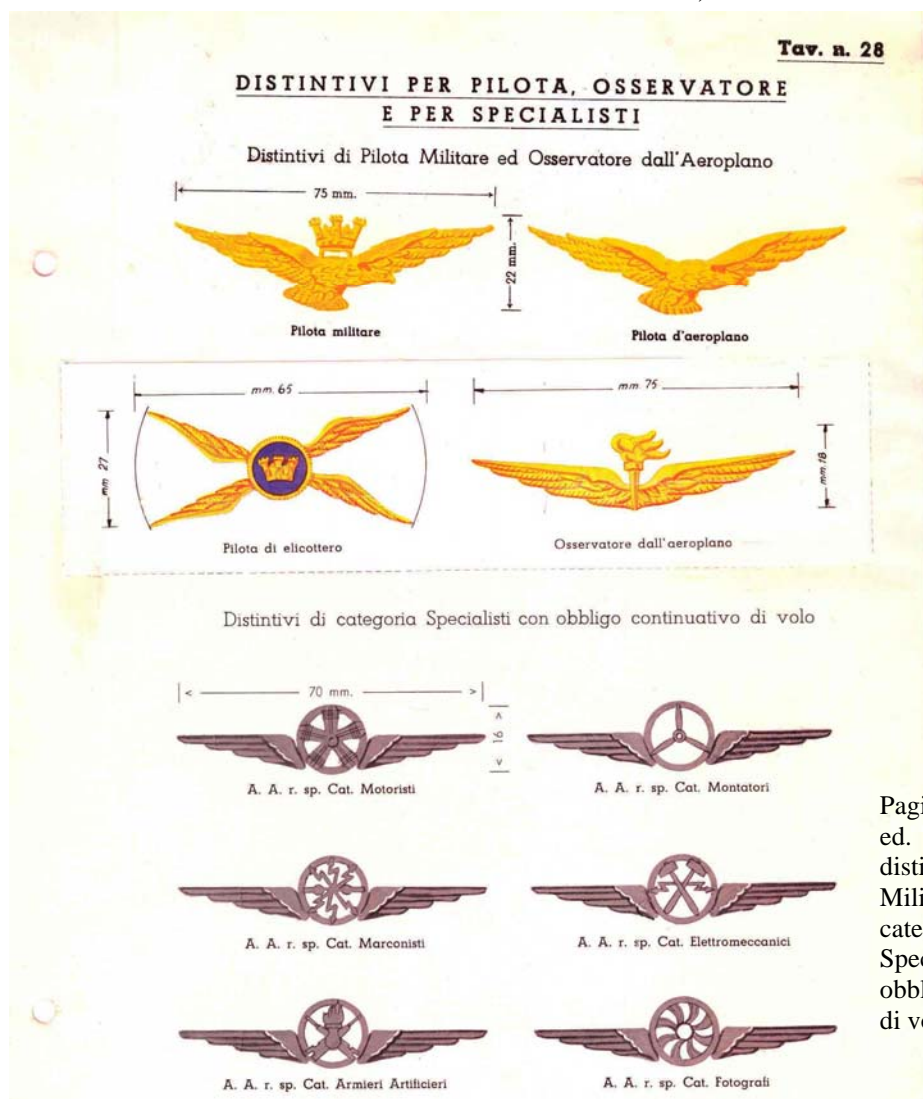


Brevetto da Pilota Militare mod. 1952



Brevetto da Pilota Militare mod. 1957

Nel 1957 una successiva serie di AA.VV.<sup>19</sup>, introdusse modifiche allo stile dell'aquila da Pilota Militare, delineando il modello ancora oggi in uso<sup>20</sup> (comprese le versioni speciali) e confermò lo stile dei distintivi riservati alla categoria di Specialisti con obbligo continuativo di volo (gli stessi già pubblicati sul regolamento ed. 1947).



Pagina dell'OD-4 ed. 1952, con i distintivi da Pilota Militare e delle categorie degli Specialisti con obbligo continuativo di volo

<sup>18</sup> Regolamento sull'uniforme OD-4, Stato Maggiore Aeronautica 2° Reparto Ordinamento, ed. 1 gennaio 1952

<sup>19</sup> AA.VV. n. 6 del 24/4/1957 all'OD-4 ed. 1952

<sup>20</sup> Il c.d. modello "Johnson" dal nome dell'impresa incaricata della realizzazione.

Nel tempo, fino al 2002, le Categorie di Specialisti facenti parte degli Equipaggi di Volo del 15° Stormo non sono cambiate sostanzialmente, essendo rappresentate da: EMB, Marconisti, Montatori, Motoristi (l'Armiere di bordo è di fatto scomparso dopo la II G.M.). Per quanto riguarda i distintivi di Categoria, le varie edizioni della pubblicazione OD-4, fino alla ed. 2003, non li hanno sostanzialmente mutati, mantenendo la forma "ad aquileta" assunta durante la R.A.; il distintivo particolare per gli Specialisti degli Equipaggi di Volo si è trasformato anch'esso, dalla quasi "pulcetta" degli anni '40 in foggia di aquileta dorata, formata da due ali unite da un cerchio contenente la scritta "EFV" (Equipaggio Fisso di Volo).



Distintivo di membro di Equipaggio Fisso di Volo

Nel 2002 l'A.M. ha riorganizzato i ruoli del proprio personale, ridefinendo i processi di attribuzione della catena Ruolo/Categoria/Specialità<sup>21</sup>: in questo contesto gli Specialisti destinati all'impiego a bordo degli aeromobili dell'A.M. in qualità di Equipaggio di Volo, sono stati collocati nella nuova Categoria "Equipaggi di Volo", Specialità "Operatore di Bordo", mentre le diverse professionalità espresse a bordo vengono ora catalogate come Qualifiche.

L'edizione 2003 della OD-4 abroga il distintivo per "EFV" e ne istituisce uno sostitutivo, unico per tutte le Qualifiche esprimibili dalla Specialità Operatori di Bordo; esso è derivato dal precedente, sempre in forma "ad aquileta", con la variante della scritta "EV" interna al cerchio che unisce le due ali, e si indossa sopra il taschino sinistro della giacca dell'uniforme.



Distintivo di membro di Equipaggio di Volo

---

<sup>21</sup> Pubblicazioni: "OD-15 Ruoli, categorie, Specialità, Qualifiche/Abilitazioni del personale militare dell'A.M.", ed 2002, e "OD-20 Norme di classificazione e profili professionali degli Ufficiali, dei Sottufficiali e della Truppa dell'A.M.", ed 2002

## **Distintivo per il personale degli equipaggi di volo che ha partecipato ad azioni belliche**

Il suo uso è stato reintrodotta durante il 1991<sup>22</sup>, a seguito dell'impegno dell'A.M. nella c.d. 1ª Guerra del Golfo (Persico), con una foggia lievemente diversa da quella in origine stabilita, come visto in precedenza, dal Supplemento n. 14 al Foglio d'Ordini del 28 ottobre relativo alla OD-4 ed. 1937.

Esso è destinato al personale degli equipaggi di volo che ha partecipato ad azioni belliche, compiute anche in tempo di pace, specificatamente determinate dallo Stato Maggiore. E' costituito da una spilla riprodotte due rami, uno di alloro ed uno di quercia disposti a corona, sormontati da una corona turrata; con al centro il simbolo della specialità (caccia intercettore/ricognitore/bombardiere, guerra elettronica, antisommergibile, trasporto, soccorso) e, sul punto d'incrocio dei rami, uno scudetto in colore azzurro smaltato recante internamente le lettere "R.I." intrecciate. La corona turrata e la corona di alloro sono in metallo colore bronzo. Il simbolo delle specialità è di colore bronzo (1° grado), argento (2° grado) ed oro (3° grado), a seconda del numero delle azioni belliche compiute e definite dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica per il singolo contesto di operazioni.



Distintivi per azioni di guerra, specialità Soccorso – da sinistra a destra, oro, argento e bronzo

<sup>22</sup> Decretazione n. 38/1991 del capo di SMA in data 18 dicembre 1991, con annessa tavola descrittiva e norme per la concessione

### **Testi consultati**

“La Regia Aeronautica 1939 – 1943”, Nino Arena, ed. Ufficio Storico SMA, Roma 1981

“Cronistoria dell’Aeronautica Militare Italiana”, ed. Ufficio Storico SMA, Roma 1989

“MC 72 & Coppa Schneider”, Iginio Coggi per Monografie Aeronautiche Italiane, Claudio Tatangelo Editore, ed. 1984

“Guerra di Spagna e Aviazione Italiana”, Ferdinando Pedriali, Società Storica Pinerolese, Torino 1989

“Vita ignorata del Centro Studi ed Esperienze di Guidonia”, Bernardino Lattanzi, ed. Istituto Bibliografico Napoleone, Roma 1990

“La Centuria Alata”, Italo Balbo, A. Mondadori Editore, ed. 1934

Regolamento sull’uniforme OD-4, Stato Maggiore Aeronautica, ed. varie

Documentazione varia di proprietà dell’autore ed altra depositata presso l’Ufficio Storico del 5° Reparto dello SMA

Le immagini sono tratte da: ricerche su siti vari di Internet, documenti originali (ed. varie dell’ OD-4 presenti al 1° Reparto-Ordinamento dello SMA) e da distintivi originali di proprietà dell’autore.

*Scritti e pensieri raccolti da Giacomo De Ponti (Generale di Brigata Aerea, già appartenente al 15° Stormo – 85° Gruppo, dal 14 aprile 1982 al 29 giugno 1992) nei mesi di gennaio e febbraio 2009, per il 15° Stormo e l’associazione “Gente del Quindicesimo”.*

*Una copia è stata depositata presso l’USSMA, documentazione relativa al 15° Stormo.*