

El gran «Giorno dell'Ala» en Italia

Por FRANCISCO IGLESIAS

La stampa farà bene ad aiutare il Governo, a creare la coscienza aviatoria del popolo italiano. Tutti devono avere il desiderio del volo, tutti devono avere la nostalgia del volo.

MUSSOLINI

(Discurso agli aviatori, 1923.)

L'imperiosa affermazione che all'Aeronautica spetta nella guerra futura un compito risolutivo, non è un travisamento da megalomani, non un fenomeno di mimetismo con le nuvole che ci sono familiari, ma un richiamo alla responsabilità che ci incombe davanti al Paese, un brusco monito alla realtà.

ITALO BALBO

«EL Día del Ala» es la más bella manifestación popular de la Aeronáutica Italiana.

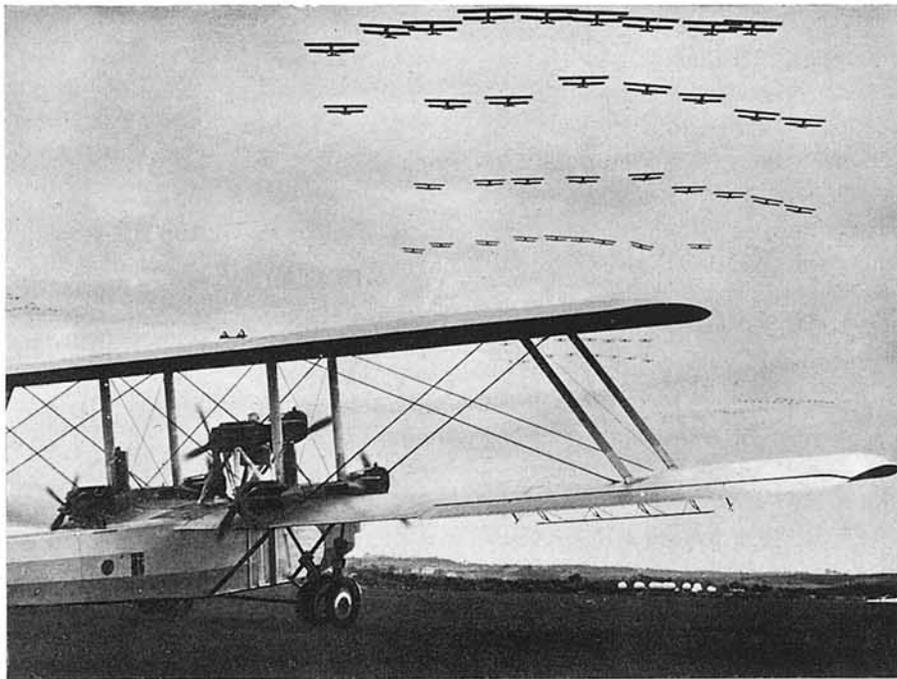
»Cada dos años la Armada Aérea se presenta al gran público con ejercicios que, si de cualquier modo demuestran la potencia del Ala, sirven para dar una idea del

importancia nacional de la gran parada. Un aspecto humano y altamente civil tiene esta manifestación, que es organizada con un criterio de estricta economía para obtener el mayor provecho posible destinado al incremento de la obra e Institución de la Real Aeronáutica.

»La Aviación italiana, si es escasa de medios, es poderosa de voluntad y de espíritu de sacrificio. Recientemente, en la Cámara, el general Balbo ha declarado que cuanto haga la nación en favor de sus aviadores por mantener y potenciar su valor será siempre inadecuado a la voluntad que les anima de dar sin restricción su esfuerzo a la Patria.

»El público italiano debe corresponder con igual entusiasmo a la fe y la voluntad indefectible de los soldados *azzurri*.

»El Día del Ala representa, por tanto, un signo y un



El «Giorno dell'Ala» en Italia. Parte de la Armada Aérea desfilando sobre el Aeropuerto de Littorio.

progreso alcanzado, de la gran destreza y de la habilidad, sobre todo colectiva — que es la más difícil —, conseguida por los equipos italianos.

»El público considera además esta fiesta tradicional, como un día extraordinario y de solemne festividad.

»La participación del rey, del príncipe real, del duce, de las más altas autoridades del Estado, demuestran la

símbolo de la unión ideal entre los aviadores y la nación.»

Estas son las palabras que, a modo de prólogo del gran «Giorno dell'Ala», figuran al frente del bello y extenso programa editado para dar a conocer el orden y desarrollo de la fiesta aérea que en la tarde del día 27 de mayo tuvimos la suerte de admirar en el aeropuerto de Littorio.

Verdad es que, como algunas de esas palabras rezan, el gran público italiano considera ya esta fiesta como una de las más tradicionales de la era fascista, y así pudimos asombrarnos en dicha tarde de la avidez con que más de 100.000 espectadores seguían en este nuevo circo romano las arriesgadas evoluciones de sus hombres del aire, que aspiran, con las alas tersas de sus aviones, a oscurecer el sol.

Puede afirmarse, sin temor a error, que el exponente más alto y más completo de la era fascista en Italia lo constituye su Aviación militar. En ella se ha condensado todo el credo y la doctrina del fascio, y en el espíritu de los aviadores ve el pueblo italiano cristalizado ese sentido del sacrificio y de la grandeza de la Patria que Mussolini quiere infiltrar en la conciencia de sus hombres. La Aviación italiana, empujada y sostenida por el talento organizador de Balbo, a la que ha sabido inculcar esa admirable disciplina colectiva que arranca a cada aviador el máximo de sus esfuerzos para el bien de la totalidad, que anula el ansia de individualidad y da a cada uno la medida exacta de su valor, es de este modo la fuerza más pletórica de virtudes y de energías que posee Italia. Justo es advertir que para lograr este fin se ha vertido una beneficiosa lluvia de oro sobre el Ministerio del Aire; pero aun así, debemos admirarnos de que en tan escaso número de años se haya colocado esta Aviación a la altura de las más unánimemente consagradas.

* * *

He aquí una breve reseña de lo que fué este «Día del Ala», que, felizmente, coincidió (o la exquisita gentileza de Italia hizo coincidir) con el Congreso de Aviadores Transoceánicos.

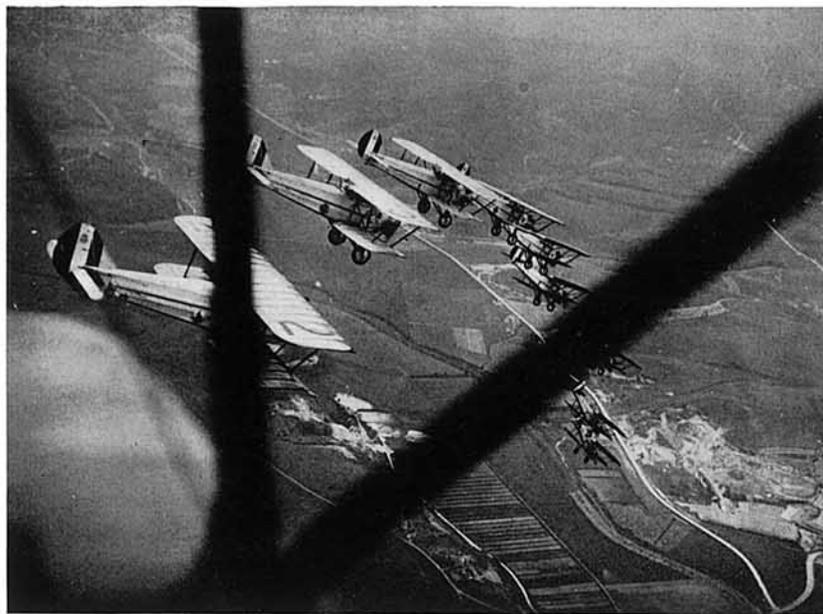
En el aeropuerto, en la línea fronteriza del mismo, cara a nuestras tribunas, se ha construido todo un enorme y diseminado centro industrial, con sus altas chimeneas, sus hangares, sus depósitos, sus vías férreas, pabellones, etcétera. Todo tan real, que parece que ha existido allí siempre. Si no nos lo advirtieran los programas, no podríamos ni sospechar en lo artificioso de estas construcciones que van a ser destruidas por la acción combinada de la Armada del Aire.

La tarde no es buena. El cielo tiene un color gris apagado y hay como un presagio de lluvia en el aire húmedo. Las tribunas están repletas de gente de todas las clases sociales.

Un altavoz, situado enfrente de la tribuna real, nos anuncia que el espectáculo va a comenzar. Son las cua-

tro menos dos minutos. Desde este momento crecerá nuestro asombro y será para nosotros el principal motivo de alabanza esta regularidad y exactitud con que van a cumplirse todos los números del programa.

El altavoz anuncia el desfile del «Stormo Atlántico», que realizó de modo tan admirable el raid Italia-Brasil, for-



El «Giorno dell'Ala» en Italia. La escuadrilla de «alta acrobacia» entrando en vuelo invertido.

mado por las escuadrillas negra, verde, blanca y roja. Se acercan, en efecto, por nuestra izquierda, en formación cerrada de columna de escuadrillas en cuña, los 11 hidroaviones «Savoia 55», llenando el aire con el sonido ronco de sus 22 motores Fiat. Pasan sobre la tribuna a escasísima altura, como debieron llegar al final de su vuelo triunfal. Son realmente hermosos estos grandes aparatos de bombardeo, y su paso, evocador de la gesta italiana sobre el Océano Sur, levanta entre los transoceánicos los primeros gestos de admiración y las primeras palabras de encomio. Va al frente de ellos un conoicidísimo «as» de la aviación italiana, de quien todos los colegas españoles guardamos un gratisimo recuerdo: el teniente coronel Ulises Longo, que tanto tiempo convivió con nosotros como agregado aéreo de la Embajada de su país.

Y mientras se alejan, siempre con la formación primitiva, se ven aparecer aún en la lejanía, pero adivinándose ya grandes y poderosos, los dos hidroaviones tipo Do. X. de 12 motores Fiat 550: el «Umberto Maddalena» y el «A. Guidoni», que rememoran a estas dos luminosas y malogradas figuras de la Aeronáutica italiana. Vienen escoltados por tres escuadrillas de aparatos de caza C. R. 20 (Fiat 420 cv.), que son a su lado unos pigmeos, y pasan pronto sobre el campo, también a escasa altura para que podamos apreciar estas grandes naves aladas. Evo-

lucionan alrededor del aeropuerto sobre la multitud, en amplio viraje, poniendo en vibración todo el aire que nos envuelve. El rítmico sonido de sus motores es ensordecedor, pero de una indudable belleza.

Tercer número. Destrucción de globos de observación. Una escuadrilla de la Escuela de Caza, de nueve aviones, se acerca al campo por nuestra espalda en tanto se elevan en el frente del centro industrial, construido para el desarrollo de estas maniobras aéreas, tres globos, separados por distancias de 200 metros y que se mantienen a una altura de 300. La escuadrilla, que se aproxima en formación de cuña, pasa rápidamente a la formación de patrullas y cada una de éstas se dirige al globo asignado, incendiándolos simultáneamente con rapidez y vistosidad.

El altavoz anuncia ahora el desfile de la Armada Aérea, que va a efectuar interesantes demostraciones colectivas.

Sabido es que la Aviación italiana huye de presentar virtuosismos individuales, y así no veremos en toda la fiesta más que maravillosos ejercicios de conjunto, que ahora comienzan y que luego, en la segunda parte, van a tener un exponente aun no igualado por ninguna aviación militar. Me refiero a la acrobacia en masa de un grupo de 27 aviones.

La tarde se hace a cada instante más oscura. Las nubes son ya una masa compacta y una niebla gris-plomo, densa,



El «Giorno dell'Ala» en Italia. La escuadrilla de «alta acrobacia» en vuelo invertido sobre el río Tíber.

precursora de la lluvia, baja casi al suelo. El horizonte se cubre de tenues cortinas de agua de color lechoso y un viento fresco ondea todas las banderas y todos los gallardetes de las tribunas. Los aviones son siluetas de aves negras en este cielo sucio. Acaso para los espectadores sea buena la ausencia de un sol que no permitiría observar en algunas direcciones. Pero para los pilotos, que tienen que realizar evoluciones difíciles, esta ligera bruma que pronto va a ser lluvia y que ya lo es en las

lejanías de donde vienen, resulta muy poco agradable y muy perjudicial.

Desfilan sucesivamente: el 10.º grupo del 4.º «Stormo» de caza, compuesto de tres escuadrillas tipo C. R. 20 Fiat; el 8.º grupo del 2.º «Stormo» de caza, con otros 27 aparatos; el 43.º grupo del 13.º «Stormo» de bombardeo diurno, de Br. 2 y 3, aviones biplanos, monomotores, con Fiat de 1.000 cv.; el 15.º «Stormo» completo, también de bombardeo diurno (grupos 46.º y 47.º), y el primer grupo del 7.º «Stormo» de bombardeo nocturno, de Caproni 101 y 102, monoplanos, de dos y tres motores (potencia total, 600 a 800 cv.). El total es de unos 140 aviones. Después del desfile de conjunto de esta Armada Aérea, comienzan las diversas formaciones de los grupos, que van pasando ante la tribuna, en orden perfecto, presentando el triángulo, la cadena, la flecha, el corazón, el exágono y las cuñas, con toda precisión y rapidez. En estas formaciones, que podríamos llamar de adiestramiento, no se sabe qué admirar más, si su vistosidad o la admirable disciplina con que son ejecutados a un mismo tiempo todos los movimientos.

Durante el desfile del grupo de caza en triángulo, un rapidísimo aparato de caza (velocidad superior a los 320 kilómetros-hora) hizo la demostración de su mayor andar, pasando a la altura de las tribunas a todo el grupo, por debajo de éste, y remontándose luego hasta penetrar por el interior del triángulo para salir en dirección contraria a la marcha del mismo y por encima de él; alarde acrobático que produjo un profundo estupor en todos los espectadores, por su evidente dificultad y riesgo.

El número siguiente, comenzado cuando apenas se había alejado la Armada Aérea, fué el ataque de una escuadrilla de caza (escuadrilla de asalto) de aviones Ac. 3 (Ansaldo), monoplanos, motor Alfa-Romeo 420 cv. (refrigeración aire) a una estación ferroviaria situada en la margen opuesta del aeropuerto y construida con este propósito. Dos trenes de mercancías llegan a la estación con direcciones opuestas. Se supone que la escuadrilla se ha dado cuenta del movimiento de estos trenes y se lanza al ataque, en vuelo bajo, ametrallando y bombardeando. El tiro de las ametralladoras es en el sincronismo y sonido enteramente real, y el bombardeo, hecho con trayectorias luminosas que permiten comprobar la precisión con que están simulados los disparos de las bombas, hacen que este ejercicio, como los otros análogos que se sucederán, den la exacta impresión de lo que es en la realidad uno de estos ataques aéreos, rápidos y destructores. Uno de los trenes, cargado con verdaderos explosivos, que son disparados desde tierra con toda oportunidad, es totalmente destruido, y las explosiones se suceden durante un cierto tiempo con todo su cortejo de llamaradas, humos densos y fuertes estampidos.

Sigamos anotando la escrupulosa exactitud con que se van verificando los números del programa y la ausencia

de accidentes o contratiempos, por pequeños que sean. El programa se cumplirá así, de esta forma impecable, hasta el fin. A pesar de la lluvia que ya empieza a caer sobre nosotros. Quizás el único factor aún no dominado por esta poderosa organización del general Balbo, es el tiempo, el gran amigo y el gran enemigo de los aviadores. Pero esta lluvia que invade ahora las tribunas, no detiene ni por un momento la fiesta. Los espectadores se cubren con periódicos, con anuncios del «Giorno dell'Ala», y siguen mirando a este cielo gris, donde juegan su juego de atletas modernos los jóvenes pilotos de la Italia de Mussolini.

Sexto número. Evolución sobre el campo de una escuadrilla de caza, cuyos aparatos van provistos de estación radiotelefónica. Las evoluciones son todas mandadas desde tierra, desde la tribuna real. Primero el general Balbo, después varios de los aviadores transoceánicos invitados a ello, dan diferentes órdenes que son cumplidas con verdadera rapidez y exactitud. Una de estas órdenes fué: «Que el aparato número 4 se salga de la formación, haga un *looping* sobre la tribuna real y vuelva a su puesto». Todo es ejecutado con absoluta precisión. Terminados los ejercicios de esta escuadrilla, desfila un aparato provisto de un altavoz, que transmite varios números musicales y lanza un viva a cada uno de los aviadores transoceánicos que se encuentran en Roma. Como el motor apenas se oye, resulta verdaderamente interesante y ameno este paseo del avión parlante sobre las tribunas.

Ha llegado el descanso obligado. La lluvia que amenazaba la fiesta ha cesado, y, aunque el cielo sigue cubierto, se ha despejado el campo y sus alrededores. En este intervalo presenciamos la pintoresca carrera de los «hombres sin peso», que se realiza partiendo de un extremo del campo, provistos de globos de unos 70 kilogramos de fuerza ascensional, con los cuales resultan constantemente desprendidos del suelo, y por cuyo medio van salvando una porción de obstáculos colocados hasta las proximidades de las tribunas. Los esfuerzos que deben realizar para llegar al final de la carrera, la hacen de un pintoresco efecto, y fué muy celebrada y aplaudida.

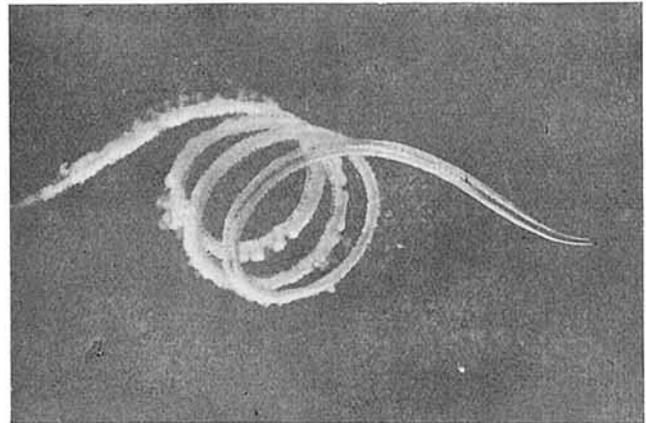
Es durante este intervalo cuando tenemos ocasión de observar las características de los más grandes aviones de bombardeo que posee en la actualidad la Aviación italiana, que se encontraban previamente en Littorio y desde donde comenzaron a despegar.

Recordamos de estos aviones: un «Caproni» monomotor (Alfa-Romeo, de 420 cv.), monoplano, tipo colonial. Otros tres, polimotores, «Caproni», uno de seis motores Fiat de 1.000 cv. cada uno, biplano, con el ala superior menor que la inferior; otro de cuatro motores «Issota» de 500 cv., también biplano, y otro de tres motores «Issota» de 1.000 cv., monoplano, con un peso total de 18 toneladas. Todos ellos despegaron normalmente en un espacio relativamente reducido.

Se exhibieron también un trimotor «Breda» (motor «Issota» de 500 cv.), un aparato de gran transporte B. R. G. Fiat (tres motores de 700 cv.), y, por último, el trimotor «Breda 32», monoplano, de 1.000 cv. de potencia total, con instalación confortable para viajeros.

Con esta demostración concluye el intervalo y comienza la segunda parte del programa.

El grupo de asalto efectúa el ataque al emplazamiento de un cañón de grueso calibre, que se ve perfectamente



El «Giorno dell'Ala» en Italia. Dos aparatos describiendo con humos de colores espirales visibles en el cielo.

desde las tribunas. El ataque, como ya dijimos al describir el anterior, tiene toda la fuerza de la realidad, por la forma en que es realizado y por las explosiones que alrededor del cañón se suceden.

Cuando se aleja este grupo de asalto, llega ya sobre la vertical del campo el 26.º grupo autónomo de aviones «Caproni 74», formados en columna de patrullas, desde los cuales comienzan a caer — permítasenos la palabra —, casi simultáneamente, veinte hombres, balanceándose en los extremos de los blancos paracaídas, que son como pequeños casquetes polares. En este instante se produce un fuerte viento que nos hace temer por la suerte de estos hombres. Son, en efecto, arrastrados por encima de las tribunas, y varios, la mayoría, hacia el Tiber, que está a nuestra espalda. Seis o siete son recogidos en el propio río. A los diez minutos escasos, cuando ya estamos presenciando el número siguiente, aparecen los veinte paracaidistas ante la tribuna real en correcta formación y sin que ninguno de ellos haya experimentado el menor daño.

La admiración se nos agotará ahora para la escuadrilla de «Alta acrobacia» que aparece sobre el campo en cuña cerrada. Son aparatos «Breda 19», biplanos, de 200 cv. de potencia, de cualidades óptimas para vuelos acrobáticos y especialmente para vuelos invertidos. Están dirigidos por los más jóvenes y los más diestros pilotos de caza, muchachos recién salidos de la Academia de Caserta, audaces, hábiles, de entusiasmo sin límites por las cosas del aire. No bien llegados sobre la tribuna regia, con

una seguridad y uniformidad absoluta, pasan, siempre conservando la formación, al vuelo invertido, continuando su marcha en cuña, con la misma altura y la misma rigidez con que volaban normalmente. Y en esta posición comienzan a evolucionar alrededor del campo, permaneciendo así *más de quince minutos*. Realizan luego toda clase de acrobacia colectiva, siempre unidos, y aterrizan después de haber maravillado a todos con los asombrosos ejercicios que dejan una firme impresión de la capacidad profesional de estos pilotos de caza.

Otra escuadrilla del primer «Stormo» de caza, realiza una demostración preciosa, atacando en vuelo rasante a varios puestos de ametralladoras situados en el centro del campo. Este ataque se verifica simultáneamente por todos los aviones de la escuadrilla, pero operando cada uno con independencia de los demás, en un plano distinto, en el que realizan los «picados» y «tirones» — usemos los términos vulgares — más extraordinarios, resultando el conjunto de una emoción enorme por la extraña y peligrosa mezcla de trayectorias encontradas en que se ve moverse a los aviones. En realidad, todo está minuciosamente estudiado y cada piloto tiene designado con claridad su «plano de acción» y hasta la frecuencia de sus ataques y retiradas. Así, la ficción se hace realidad y los puestos de ametralladoras quedan destruidos en poco tiempo.

Casi desde el comienzo de la segunda parte del programa se había notado la presencia de tres aviones a considerable altura, que con una rapidez y una práctica admirables se dedicaban a escribir en el lejano pergamino del cielo diversas palabras alusivas a la fiesta y al pueblo de Italia. Con ráfagas de humos diversos (de los colores de la nación: blancos, verdes y rojos), manejadas a voluntad, pudimos leer perfectamente la expresión «Anno X», aludiendo a la Era del Fascio, y más tarde, un «Vivan los aviadores transoceánicos», escrito con todas sus letras, aunque por efecto del viento hubiesen desaparecido las primeras cuando la frase estaba concluida. Después, estos mismos aviones realizan juntos varias evoluciones acrobáticas, principalmente cerradas espirales que quedan grabadas con toda claridad en el espacio. Tales aviones pertenecen al 7.º grupo de asalto.

El número doce del programa, sin duda el más sorprendente de todos por su originalidad y dificultad técnica, es la acrobacia colectiva de un grupo de tres escuadrillas de caza, con un total de 27 aviones (Cr. 20 Fiat 420 cv.), mandado por el ya célebre coronel Fougier.

Las escuadrillas, formadas en cuña como el conjunto del grupo, aparecen sobre la tribuna real a baja altura, con los aviones enlazados unos a los otros por hilos elásticos de escasísima longitud, que llevan pequeñas señales para ser advertidos. Así, nuestra primera sorpresa es comprobar que estas escuadrillas han despegado ya ligadas de esta manera y que se van a verificar los principales ejercicios de conjunto sin que ninguno de estos hilos se rompa.

Y en efecto. La primera demostración consiste en el *looping* colectivo, de todo el grupo, iniciado por la primera escuadrilla de la cuña, que, naturalmente, va más adelantada, y seguido por las otras dos simultáneamente, al llegar a la vertical donde la primera lo ha comenzado; de tal suerte, que con este defasaje se encuentra la escuadrilla en cabeza terminando la gran vuelta — siempre con los aviones enlazados entre sí — cuando las otras dos están en plena inversión, pero conservándose las distancias e intervalos de la formación en cuña, como se advierte bien claramente al terminar esta demostración, ya que, sin apresuramientos de ningún género, continúa todo el grupo formado tan correctamente como había venido. Y así, una, dos, tres, cuatro veces, resultando este ejercicio sencillamente maravilloso.

Por no prolongar nuestro artículo en demasía, prescindimos de detallar las acrobacias que le siguieron, realizadas por este mismo grupo. Consignemos una gran rueda vertical formada por la casi totalidad de los 27 aviones en *looping* amplísimo y lento, que nos hace pensar mucho en las admirables cualidades del avión, en la potencia de los motores y en la maestría, ya probadísima, de los pilotos; y otras tres ruedas verticales iniciadas cuando todos los aviones marchan en columna de a uno (fila india), por los cabezas de las tres escuadrillas, efectuadas en el mismo plano y con tal precisión, que, al terminar de describir las ruedas, vuelven automáticamente a reunirse en la fila primitiva, encontrándose a la distancia inicial el último de una escuadrilla y el primero de la siguiente.

Y mientras toda la Armada Aérea se concentra en el aire para el «Episodio bellico finale», se hacen unas elegantes evoluciones de planeadores, remolcados previamente por un avión de escasa velocidad (remolque de dos a la vez), y que toman tierra después de unos vuelos preciosos sobre las tribunas. Hay también en este instante una curiosa exhibición de aparatos de pequeña potencia: un Fiat N. 3, llamado «la motocicleta del aire», provisto de un motor de 40 cv., que lleva dos tripulantes y hace 150 kilómetros hora; y el minúsculo «Fongri», uno de los más pequeños aparatos del mundo, de madera y tela, con un motor de motocicleta de *dos cilindros*, monoplaça, muy manejable y de un consumo verdaderamente pequeño.

Terminada esta exhibición comienza el último número de la fiesta. Todo el centro industrial, que se halla en plena actividad, va a ser atacado. Se ve incluso un barco a la izquierda de las construcciones, marchando lentamente por el río. Los trenes están en movimiento, las altas chimeneas arrojan densas columnas de humo. Se oyen esos mil ruidos de un pueblo productor que trabaja. Dada la importancia de la industria que tenemos enfrente, se comprende que dispongan para su defensa de un buen número de baterías antiaéreas, de puestos de ametralladoras y también de una escuadrilla de caza, así como de varios globos de observación. El altavoz nos

aclara todo esto, y pronto empezará a manifestarse la organización defensiva.

La Armada Aérea que ataca un centro de tanta importancia, consta de algunos de los grupos antes citados, y de otros que aun no han intervenido, formando un total

nan y se derrumban con estrépito. Todo arde. El ruido es imponente. Se mezclan a los cientos de motores que roncan sin cesar, los sonidos de las sirenas, los estampidos de los cañones y las terribles vibraciones de los explosivos. Varios aviones pasan en vuelo rasante sobre las fá-



El «Giorno dell'Ala» en Italia. Ataque de la Armada Aérea al Centro Industrial. Aparatos arrojando gran cantidad de gases sobre las construcciones artificiales.

de más de ciento cincuenta aviones, con escuadrillas de caza, grupos de asalto y de gran bombardeo.

La acción se desarrolla siguiendo este orden:

1.º Actividad del centro industrial, con su movimiento fluvial, ferroviario y por carretera.

2.º Alarma. Todas las sirenas de las fábricas comienzan a sonar en señal de peligro. La escuadrilla de caza de la defensa despegan para combatir a las fuerzas aéreas enemigas. Los grupos de artillería comienzan su acción con intenso fuego. Se siente toda la inquietud y la emoción de este ataque inevitable como si fuera verdadero.

3.º Se aproxima el grupo de caza de la Armada Aérea atacante, y hay un combate soberbio de este grupo con la escuadrilla de caza defensiva.

4.º Se elevan los globos de observación en todo el frente del centro industrial.

5.º Incendio y destrucción de los globos por los aviones de caza. Se oye ahora la intensa acción del fuego antiaéreo y de las ametralladoras.

6.º La Armada Aérea se aproxima. Pasa en formación de ataque sobre las construcciones y los hangares arrojando una enorme cantidad de bombas que producen explosiones fantásticas, reales. Un depósito de gasolina alcanzado por el bombardeo, lanza lenguas de fuego y nubes rojas. Las chimeneas, verdaderas construcciones de ladrillo, se incli-

bricas, dejando tras de sí densas columnas de gases mortíferos. Al mismo tiempo ha comenzado otra vez a llover, y la tarde que acaba da un tinte siniestro a esta escena. Todo parece una cruel realidad. El público, puesto en pie, muestra con ojos atónitos su profunda impresión. Nada en verdad más eficaz y más hermoso por su grandeza, que este espectáculo destructor para inculcar al pueblo de Italia su veneración por los hombres del aire.

* * *

Así termina esta gran manifestación aérea que nos ha dejado maravillados. Todo ha sucedido con arreglo al programa previsto. Todo se ha llevado a cabo sin el menor incidente, sin el menor tropiezo. ¿Cómo es posible llegar a esta perfección?, pensamos.

He aquí la clave de este problema. Es posible esta incomparable demostración del poderío aéreo de Italia, porque tras ella y para ella hay un cerebro y un espíritu. El cerebro es ese grandioso Ministerio del Aire que pocos días antes habíamos admirado, y en el que se manifiesta la clara visión que de los problemas aéreos tiene el general Italo Balbo; el espíritu viene de aquel hermoso palacio que comenzó a construir Carlos III, donde se forman las nuevas falanges de aviadores italianos: de la Academia de Caserta.