

## Diploma d'aviatore

Come per i ciclisti e gli *chauffeurs*, anche per gli aviatori cominciano le dolenti note della legge, più d'enti ancora, quelle della burocrazia. Ricordate? Le prime disgrazie, specialmente avvenute nelle corse e nei viaggi in automobile, fecero spaventare gli uomini dal... *cascinetto di gomma*, e i lamenti, le imprecazioni montarono ai cieli, prima che ciò facessero i moderni nostri volatori. Si disse che non bisognava lasciar toccare il manubrio di un automobile a chi non avesse dato mille prove di un perfetto maneggio, e qualche bello spirito, senza il medesimo, affacciò la pretesa di voler vedere ad ogni volante un ingegnere con la sua brava laurea. Le cose furono accomodate come tutto si accomoda (cioè ad uso dottor Panglos), e le scuole di *chauffeurs* continuano a consegnar diplomi pieni zeppi di geroglifici, bolli, sigilli ed autorevoli firme, senza però che ogni tanto non succeda qualche capitolombolo che porti al di là del nostro vecchio pianeta diploma e diplomato.

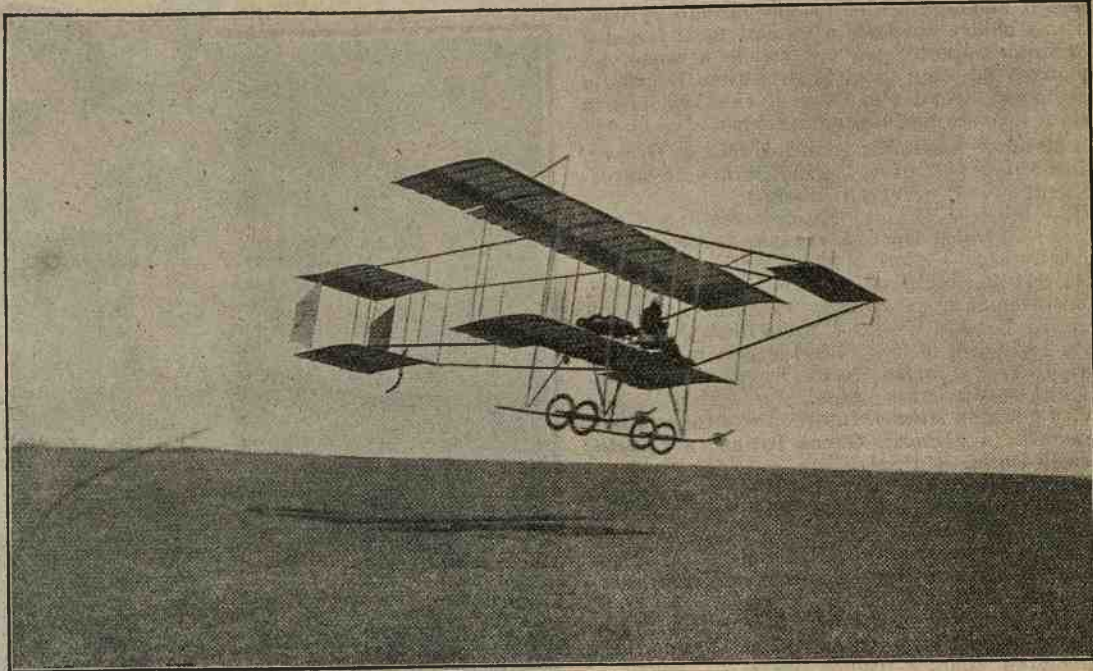
In Francia attualmente è all'ordine del giorno la questione del diploma d'aviatore.

Gli eterni timidi, che dimenticano troppo facilmente come ogni progresso umano abbia bisogno fatale di vittime (bisogno che sente anche e fortemente la passione insana della guerra fratricida che non serve certamente al progresso), spaventati dalle frequenti disgrazie aviatorie si pongono davanti il problema: devono essere resi più difficili gli esami per l'ottenimento del diploma di aviatore?

Io sono contrario non solo a renderli maggiormente difficili, ma addirittura a pretenderli. Ciò

aviatore ha nulla a che fare con gli accidenti deplorabili avvenuti. Infatti tutti quelli che sono rimasti vittime della propria audacia erano non solo piloti, ma veri maestri in aviazione, ed avrebbero ottenuto i maggiori voti per qualsiasi difficilissimo esame; come ad esempio gli Chavez,

(ed è l'animo nostro assetato di elevarsi che lo impone ed incoscientemente si rende spesso complice di dolorosi avvenimenti!), ma che viceversa rappresenta non sempre lo sforzo maggiore, ma l'al di là di tale sforzo, e l'al di là confina col



Mario Cobianchi, allievo della Scuola d'aviazione di Pordenone, atterra alle prove di brevetto. (Fot. Falomo - Pordenone).



Mario Cobianchi, che ha ottenuto il brevetto di pilota, su biplano Farman. (13 novembre 1910. (Fot. Falomo).

Blanchard, Wachter, Delagrangé, Kinet, ecc. ».

Queste parole dovrebbero bastare a convincere chiunque a non insistere nel voler creare nuove difficoltà, perchè esse non servirebbero se non, come aggiunge il Farman, a impedire che l'aviazione si volgarizzi, e per metta a gran numero di persone di praticarla. Se il diploma di pilota dovesse essere reso più difficile, come pare si voglia proporre in Francia (e la cosa immancabilmente avrebbe la dovuta, sebbene non sempre voluta, ripercussione nelle altre parti del mondo), ne risulterebbe che le scuole d'aviazione per la preparazione a tali esami richiederebbero somme superiori a quelle richieste attualmente (e non sono di poca entità), e certamente diminuirebbe in modo sensibilissimo il numero degli allievi, con grave danno dell'aviazione e dei suoi progressi.

Farman conclude: « Io considero adunque che è preferibile pretendere un esame facile e diminuire il prezzo delle lezioni, popolarizzando in tal modo l'aviazione, permettendo all'inventore novellino di familiarizzarsi con l'aria onde non esporlo, come spesso oggi succede, alla prova del proprio apparecchio senza avere appreso a volare ».

Se nelle parole del Farman si volesse malignamente cercare anche la parte, diciamo così, *positiva* e *pro domo sua*, si dovrebbe passare dalla schiera opposta, e dare inizio a quel tale lavoro di commissioni legislative che tante volte hanno chiuso, o impedito per lungo tempo, il varco al progredire dell'umanità; noi invece accettiamo i consigli del maestro e cerchiamo in ogni accidente disgraziato, caso per caso, la ragione di esso.

Non sono certo i continui scontri di treni che ci hanno impedito o ci impediranno di viaggiare; a che le calamità diminuiscano provveda un esame coscienzioso e spassionato delle vere cause, e non di quelle piccole che ci fanno perdere la diritta via delle ricerche fruttifere.

Una delle cause maggiori a me pare consista nell'aver voluto troppo dagli aviatori ed in troppo poco tempo. Ciò è dipeso dal malsano gusto del record, che vuol dire, è vero, sempre più in alto

pericolo, e confina tanto strettamente da toccarlo ed esserne avvinto.

E però non è all'aviatore solo che bisogna raccomandare di non oltrepassare quanto la propria forza gli permette, ma a noi stessi di non chiedergli quanto ancora l'aviazione non può concederci. Sarebbe tante volte il caso di reclamare la presentazione del diploma non all'aviatore, ma ai diversi membri di certe commissioni che indicano gare pericolosissime, pretendono più pericolosi acrobatismi, e dopo recano corone e lagime sulle tombe dei poveri illusi o bisognosi che accorsero per varie ragioni al giuoco... della vita.

Perchè a me pare che il solo fatto di volar bene, di mostrare la praticità del volo, la perfezione di esso, la stabilità dell'apparecchio, la durata in aria, la manovra semplificata, e tutte insomma quelle varie manifestazioni di cui ognuno di noi pensa potersi rendere capace, dovrebbero bastare al compiacimento del pubblico; per le altre cose impossibili, come per i salti mortali in areoplano dell'aviatore americano Johnston che in questi giorni ci ha lasciato la pelle, la civiltà moderna concede circoli equestri e *music-halls*, dove la *nevrosi insaziabile* degli *habitués* al pericolo altrui, visto dalla soffice poltrona, ha tutto il campo di sbizzarrirsi.

L'aviazione, come il ciclismo, come l'automobilismo, come tutte le grandi moderne conquiste della meccanica, ha larga e diritta la via davanti a sé, quella via che è fatta di praticità. Per percorrerla tutta è inevitabile, come già dissi, che qualche vittima segni il cammino, come pietra miliare, ma se il numero di tali vittime vogliamo far diminuire, non ci attacchiamo a quei piccoli mezzucci che ne ostacolano per anni ed anni la volgarizzazione, la democratizzazione, ma esaminiamo con sani e calmi criteri la cosa nelle sue linee generali, cercando, dove sarà possibile, quelle radicali modificazioni che possano effettivamente arrecare benefici effetti.

Altrimenti la burocrazia dalle maniche di lustrino metterà limiti e misure anche nel regno più libero, l'unico rimastoci, quello dell'aria!

Napoli, 1910.

Raffaele Perrone.

## Su e giù per gli areodromi d'Italia

A Centocelle, alla presenza del tenente-colonnello direttore della scuola di aviazione Montezemolo, il tenente del genio Gavotti eseguì le tre prove stabilite dalla Federazione internazionale aeronautica, per conseguire il diploma di pilota aviatore. Commissario delegato della Società Ita-

**CICLISTI!**  
LE INCOMPARABILI  
BICICLETTE

**PEUGEOT**

SONO RICONOSCIUTE  
LE  
PRIME DEL MONDO