

Clemente Ravetto sull'aereo Voisin nel 1910.

CLEMENTE RAVETTO

UN PIEMONTESE PIONIERE A PALERMO

La storia di un giovane aviatore, amico di Vincenzo Florio, e di suo nipote,
che ne ha ricalcato le gesta nell'automobilismo,
al volante delle più prestigiose Ferrari Gran Turismo

di Roberto Valentini

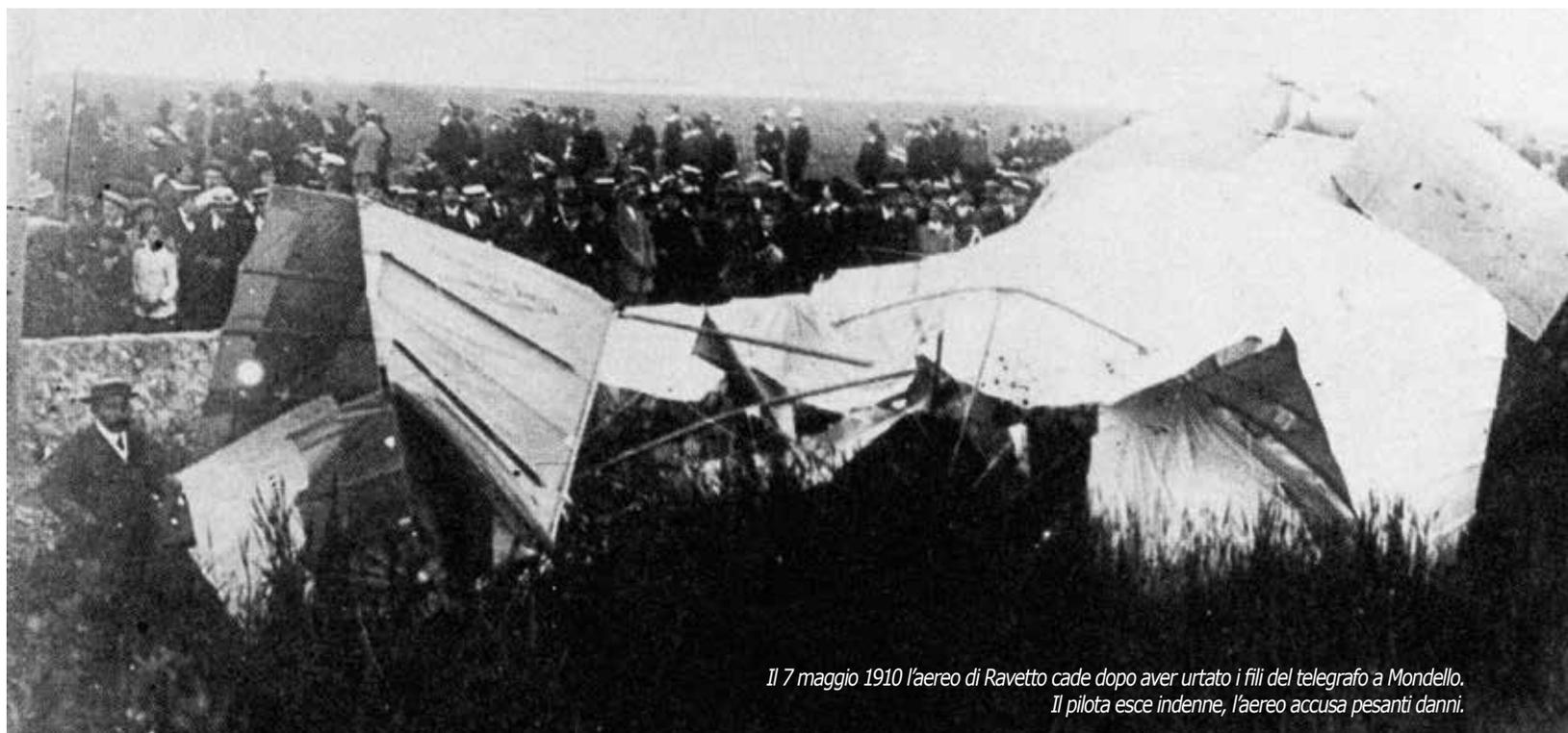
Personaggio eclettico, Clemente Ravetto ha dimostrato sin dalle sue origini una grande passione per i motori e in particolare per il volo. Nato a Grugliasco, in provincia di Torino, il 6 aprile 1878, discendente di una nobile famiglia eporediese, è rimasto presto orfano e, dopo aver frequentato i corsi di studio dei Fratelli delle Scuole Cristiane, ha iniziato presto a lavorare nel distretto industriale di Leumann, nella vicina Collegno. Un distretto dove, oltre alle filature, si sviluppano anche le industrie metalmeccaniche, con particolare attenzione ai mezzi di trasporto. Le prime esperienze lavorative Ravetto le fa come forgiatore in una “boita” (così sono chiamate in dialetto torinese le botteghe artigiane), che produce balestre per carrozze.

Negli anni immediatamente successivi, si appassiona alle automobili, studiandone la meccanica. A Torino si stanno creando i presupposti per l'industria dell'automobile e, dalla vicina Francia, giungono le prime notizie sulla realizzazione di aeromobili. Così, quando nel novembre del 1900 apprende che Felice Nazzaro, il giornalista Luigi Barzini e Mr. Mumm, il re dello champagne, cercano un quarto uomo da ospitare nella navicella del loro aerostato per un volo su Parigi, si candida, ottenendo il posto. A Parigi Ravetto conosce un giovane Vincenzo Florio, che nel 1904 lo chiama per aiutarlo nella partecipazione alle gare. Nel 1905 Ravetto accompagna Florio in Francia, alternandosi al volante della Mercedes 60HP del palermitano, per disputare diverse competizioni. I due prendono parte alla Settimana Motoristica Bresciana e Ravetto assiste alla nascita dei presupposti per l'organizzazione della Targa Florio. Segue Florio nei suoi incontri con i piloti e i giornalisti stranieri, presso i quali promuove la corsa automobilistica che vuole organizzare in Sicilia. Sono anni di grande fermento, durante i quali Ravetto è frequentemente chiamato a compiere ricognizioni del percorso, che deve essere approntato entro il 6 maggio del 1906, data fissata per la prima edizione della Targa Florio.

L'amicizia, la confidenza e la complicità con Vincenzo Florio permettono a Clemente Ravetto di sfogare la sua passione per l'aeronautica, prendendo il brevetto da pilota in Francia. Nell'aprile del 1910 compie un volo di 45 chilometri a un'altezza media di 30-40 metri. Il 15 aprile sale fino a 100 metri di quota, spegne il motore e viene all'atterraggio planando. Ottenuta la licenza di volo, Ravetto smonta il suo “Voisin”, lungo 12 metri e alto 2, del peso di 500 chili, lo adagia con cura all'interno di robuste casse di imballaggio per spedirlo via ferrovia a Palermo, dove è in programma la Settimana Aviatoria di Mondello-Valdesi. L'aereo viene rimontato a Palermo, in un'officina di via Catania, per essere pronto il 1° maggio in occasione della manifestazione, organizzata dal vulcanico Vincenzo Florio. In quell'occasione Ravetto è la star, poiché è l'uomo che riesce nell'impresa di volare con il suo aereo, anche se solo per circa 200 metri e a un'altezza di circa 40 metri. Un'esibizione che assume un'importanza ancora più grande poiché svolta in condizioni meteorologiche non ottimali. Un vento a forti raffiche costringe infatti gli organizzatori a “inventare” un sistema di bandiere posizionate lungo il tracciato per segnalare la direzione e la forza del vento stesso. Ravetto è il primo aviatore italiano a levarsi con un aeroplano nel cielo di Palermo. ➤



Ravetto ai comandi del Voisin.



Il 7 maggio 1910 l'aereo di Ravetto cade dopo aver urtato i fili del telegrafo a Mondello. Il pilota esce indenne, l'aereo accusa pesanti danni.

LA SETTIMANA AVIATORIA DI MONDELLO-VALDESI

Lo sport apparteneva al patrimonio genetico di Vincenzo Florio, capostipite della gioia, del brivido e del divertimento come uniche realtà nella sua esistenza di sportivo.

Il suo interesse lo aveva messo al servizio della Targa Florio automobilistica, che magicamente aveva aperto il senso della vita ai siciliani nella prefigurazione di una nuova società. Vincenzo Florio, da ispirato organizzatore, fidò molto nel successo, lui giovane di ricca famiglia, allorché, nel 1910, incluse la Settimana Aviatoria di Mondello - Valdesi nel programma delle Feste di Palermo per le celebrazioni del cinquantenario del 1860. Ancora una volta la scelta si rivelò azzeccata in virtù del fascino intrinseco della manifestazione considerata la prima del Mezzogiorno d'Italia. Tra le discipline che stavano riscuotendo maggiore curiosità in Europa e in America vi erano il volo e l'aeroplano.

Così Vincenzo Florio prodigò il suo estro nella rischiosa opera di preparare l'inevitabile meeting aviatorio per offrirlo al godimento d'un pubblico in un'atmosfera di Belle Epoque. Si realizzò un evento primitivo per Palermo, sicuramente pericoloso, per il quale occorrevano due cose: gli aerei e gli aviatori. Non fu facile riuscire nell'impresa e prendersi cura dei dettagli organizzativi inquadabili nelle parate delle grandi occasioni. Vincenzo Florio aveva bisogno di sfide continue. Come abbiamo visto, con Clemente Ravetto nacque un rapporto di intensa collaborazione per tentare il primo volo in Sicilia. Vincenzo Florio diede incarico a Clemente Ravetto di recarsi a Parigi e di acquistare un aereo Voisin. Non appena il velivolo smontato in "colli" giunse a Palermo (via ferrovia) al domicilio di via Catania (dove abitava Florio), Florio e Ravetto si misero subito al lavoro e montarono sul posto l'aereo come un gioco per ragazzi fatto di pezzi modulari.

Una volta assemblati i pezzi, l'aereo fu trasportato sulla spianata di Mondello oltre "il cancello del Giusino" nel Parco de La Favorita. Le tribune e i palchi per il pubblico furono collocati a Valdesi (accanto vi era il ristorante). Situati a parte,

erano situati i palchi del comitato organizzatore e della stampa. La manifestazione fu preannunciata solennemente come "Settimana Aviatoria di Mondello Valdesi, in programma dal 1° al 7 maggio dalle ore 10 alle ore 19".

Quantunque le esibizioni aviatorie non fossero riconosciute dalla Federazione aeronautica internazionale, giunsero a Palermo con il piroscifo Entella gli aviatori stranieri coi leggerissimi apparecchi di tela e legno. I piloti partecipanti furono: Buson e Culing con aereo Bleriot; Kinet e Crochon con aereo Farman; Gambert con aereo Wright; Clemente Ravetto con il suo Voisin. Si trattava di velivoli francesi dal nome dei pionieri, progettisti e costruttori; velivoli ancora in fase di studio, roba per soli fanatici. Palermo fu sotto choc per via della fantasmagoria dei voli e dello spettacolo, che per la sua novità spinse i palermitani ad affrontare la lunga trasferta sino a Mondello per assistere alla singolare competizione esposta a rischi e colpi di scena. Mondello era assai lontana dalla città e la spiaggia era deserta o quasi, ma era nota ai nobili che la raggiungevano con i loro landau. La trasferta fu quindi affrontata col solo mezzo pubblico. La gente raggiunse Valdesi con i mezzi allora disponibili: con i carretti; con gli omnibus, che erano dei carrozzoni trainati da cavalli, con un numero considerevole di posti; con altri mezzi di fortuna a trazione animale; con i "papuna", che erano carrozzelle a otto posti; con curiose carrozze a motore elettrico. Venne previsto pure il vaporetto in partenza dal pontile di Santa Lucia (una banchina del porto di Palermo), dove arrivavano i piroscifi provenienti da Napoli. Di sicuro fu un'esibizione di cornice spettacolare come la indicarono gli eleganti manifesti e i cronisti dell'epoca. Fu una manifestazione tagliata a misura per la nobiltà e per quei personaggi mondani che non si tiravano mai indietro, sempre al centro dell'attenzione per farsi ammirare, magari per essere loro stessi argomento di accattivanti servizi giornalistici.

Si adottò anche un singolare sistema di comunicazione con il "campo di volo" realizzato mediante bandiere da segnali su pali alti collocati in due punti strategici della città ben visibili: piazza Marchese di Regalbici (conosciuta come Quattro Canti di campagna) e piazza Villena (detta Quattro Canti di città), per preavvertire i palermitani circa le condizioni atmosferiche, sicché la cerimonia solenne dell'alzabandiera significò che i voli erano praticabili "per il buon tempo" nella lontana Mondello.

Il volo di Clemente Ravetto fu atteso con trepidazione da coloro che vollero esserci e quando arrivò l'ora del Voisin - dopo una lunga e lenta preparazione - si mescolarono insieme realtà e fantasia. Si concentrò l'attenzione del pubblico sulla forza d'animo di colui che rischiosamente inseguiva un sogno di vittoria contando sul proprio coraggio.

Ravetto costruì in un attimo la sua storia di pioniere del volo e iscrisse la pagina più memorabile della sua vita. Il Voisin si alzò a un'altezza di quaranta metri e dopo un volo di duecento metri, grazie all'ancestrale esperienza del suo aviare, atterrò con un po' di fortuna. Era il 1° maggio del 1910. La Settimana aviatoria di Mondello-Valdesi riscosse un successo strepitoso e ogni evento del programma filò liscio. I piloti stranieri giunti a Palermo si cimentarono in prove difficili esponendosi al pericolo e il pubblico restò ammaliato dalla romanzesca avventura.

Vittorio di Simone

Ravetto in volo il 1° maggio 1910 a Mondello sul suo Voisin.



L'episodio segna la vita di Ravetto, che viene chiamato in Francia da Nieuport, noto costruttore di biplani. Ravetto collabora alla realizzazione del primo monoplano Nieuport, al quale l'aviatore italiano aveva adattato un motore bicilindrico Darraq.

In quegli anni Ravetto è istruttore e pilota. Partecipa a numerose gare aeronautiche, tanto da meritarsi il diritto di venire inserito d'ufficio tra i membri dell'associazione dei pionieri dell'aria "Les Vieilles Tiges".

Durante la Prima guerra mondiale Ravetto rientra a Palermo e dirige la fabbrica di proiettili Pintacuda. Al termine del conflitto si dedica al commercio di auto e velivoli. Nel 1922 è tra i fondatori dell'Aero Club Sicilia e ne fa nominare Commissario Straordinario Vincenzo Florio. È tra i promotori della costruzione dell'aeroporto palermitano di Boccadifalco. Contemporaneamente avvia un'attività per la vendita di automobili Fiat in corso Imperatore Federico a Palermo, sede successiva della filiale della Casa torinese. Si cimenta anche in alcune gare di motonautica.

In occasione della Targa Florio, Casa Ravetto a Palermo è punto di incontro di piloti e team. Tra i frequentatori anche Enzo Ferrari, con il quale Clemente stringe amicizia.

Quarantun anni dopo il primo meeting d'aviazione palermitano viene inaugurato a Mondello il monumento marmoreo di piazza Caboto. Ravetto è presente nonostante i suoi 73 anni e una colica renale.

Il 1° maggio del 1953 Clemente Ravetto si spegne nella sua casa di Palermo tra l'affetto dei suoi familiari.

Tra questi, il figlio Mario e il nipote diciannovenne che porta il suo nome, al quale il nonno ha trasmesso la passione per l'automobilismo sportivo. Il giovane Clemente aveva appena disputato la sua prima corsa al volante di una Fiat 1100/103 piazzandosi al 2° posto della categoria, dopo aver esordito nel motociclismo, in sella alle Rumi e a una Mondial. ➤

MONUMENTI A PALERMO E GRUGLIASCO



Nel 1954, nella sua città natale, Grugliasco, in viale Gramsci, a fianco della cappella di San Rocco, il sindaco di allora scopre il busto bronzeo di Clemente Ravetto. Un personaggio che i più anziani grugliaschesi ricordano con il nome di Mentin, un po' come abbreviazione-diminutivo del suo nome, un po' perché era piccolo di statura. Il monumento, opera dello scultore Buzzi Reschini, ha sul piedistallo una targa con la scritta: "Clemente Ravetto, pioniere dell'aeronautica. Grugliasco 1878 - Palermo 1953. I concittadini memori".



Sempre a Grugliasco, nel 2003, il nipote Clemente Ravetto prende parte a una cerimonia di commemorazione del nonno aviatore, alla quale hanno partecipato anche il sindaco di allora, Marcello Mazzù, e Antonio Carella del RACI, Club federato ASI, che ha pubblicato un esauriente articolo, redatto da Francesco Vadalà, sulla sua rivista ufficiale di maggio-luglio 2001.



"Primo volo in Sicilia, 1° maggio 1910, pilota Clemente Ravetto". Questa è l'iscrizione che compare sulla stele inaugurata il 9 giugno 1951, scolpita da Benedetto De Lisi junior e collocata al centro della piazza Caboto in Mondello-Valdesi.



Clemente Ravetto jr al volante della Ferrari Dino 206S nella salita al Monte Pellegrino a Palermo.



Ravetto, a destra, insieme a Ninni Vaccarella.

IL NIPOTE CAMPIONE NELL'AUTOMOBILISMO

Dopo la morte del nonno, deve però interessarsi agli affari di famiglia e viene mandato negli Stati Uniti per perfezionare l'inglese e fare nuove esperienze. Dopo 2 anni rientra in Italia e da quel momento il giovane Clemente Ravetto inizia a gareggiare con una certa continuità. Ben inserito tra i giovani palermitani che, grazie alla Targa Florio, si appassionano all'automobilismo, dimostra presto le sue capacità, al volante di vetture Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Jaguar, Abarth, Maserati e Giaur. Poi si trova a compiere un passo decisivo, acquistando una Ferrari. L'idea nasce durante una delle sue visite a Maranello per acquistare pezzi di ricambio per l'amico Luigi Bordonaro. Enzo Ferrari, memore delle cene in Casa Ravetto a Palermo, gli propone l'acquisto di una 250 GT. Con questa vettura, nel 1964, vince la classe nelle salite del Monte Pellegrino e di Selva di Fasano.

Il 1965 è l'anno più positivo per il pilota palermitano, che conquista il titolo di campione italiano Gran Turismo oltre 2.500 cm³, al volante di una Ferrari 250 GTO. Con la stessa vettura, in coppia con Gaetano Starrabba di Giardinelli, si aggiudica la classe alla Targa Florio.

L'anno successivo corre con una Ferrari 250 LM, con la quale vince il Trofeo Marathon in Portogallo, si impone nella categoria alla Targa Florio, sempre in coppia con Starrabba di Giardinelli, e ottiene ottimi piazzamenti nelle corse in pista del Campionato Italiano.

Il 1967 è la sua ultima stagione su Ferrari, che intraprende al volante della nuova Dino 206S. Il suo miglior risultato è il successo assoluto alla Alcamo-Monte Bonifato.

Terminata la lunga parentesi con le vetture del Cavallino, Ravetto passa alla Porsche, con la quale si distingue per le sue doti di pilota-collaudatore. Porta in gara anche l'Abarth 2000 SP, ottenendo ottimi risultati.

Pur dedicandosi con profitto all'automobilismo sportivo ed essendo stato proboviro della CSAI, Ravetto non ha mai trascurato il proprio lavoro. Trasferitosi con la famiglia in Veneto, a Cavaion (Verona), è stato nominato Cavaliere di Grazia Magistrale del Sovrano Militare Ordine di Malta e Cavaliere della Repubblica Italiana, in virtù delle sue capacità di imprenditore illuminato, prima di entrare in magistratura, nella quale rimane fino al compimento del settantacinquesimo anno di età nel 2008, dopo essere stato anche Vice Procuratore della Repubblica di Verona e Giudice di Pace a Rovereto.

È scomparso il 12 aprile 2012, stroncato da un aneurisma. Il figlio Manfredi conferma la passione della famiglia per l'automobilismo sportivo e oggi è uno dei manager più quotati di piloti e team anche di Formula 1.