



UN PIEMONTESE PIONIERE A PALERMO

CLEMENTE RAVETTO (1878/1953) AD INIZIO DEL '900 CONOBBE VINCENZO FLORIO E LO SEGUÌ NELLE SUE ORGANIZZAZIONI E ATTIVITÀ SPORTIVE. NEL 1910 COMPI IL PRIMO VOLO SUL CIELO DI PALERMO. DOPO LA PRIMA GUERRA MONDIALE RAPPRESENTA LA FIAT, FONDA L'AEREO CLUB SICILIA ED È FRA I PROMOTORI DELL'AEROPORTO DI BOCCADIFALCO. DOPO LA SUA MORTE L'EREDITÀ SPORTIVA PASSA AL NIPOTE CLEMENTE JUNIOR CHE FU VALENTE PILOTA DI FERRARI, PORSCHE E ABARTH

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 di Ivrea, rimasto orfano giovanissimo, dopo aver frequentato i corsi di studio dei Fratelli delle Scuole Cristiane, ha iniziato presto a lavorare nel distretto industriale di Leumann, nella vi-

cina Collegno. Un distretto dove 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 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.

L'INCONTRO CON VINCENZO FLORIO

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 ed 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.

IL PRIMO VOLO

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 atterra in planata. Ottenuta la licenza di volo, Ravetto smonta il suo "Voisin", lungo 12 metri e alto due, 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 da 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 ad un'altezza di circa 40 metri. Un'esibizione importante visto anche le 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.

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 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



RAVETTO AI COMANDI DEL VOISIN

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, pericoloso, per il quale occorrevano due cose: gli aerei e gli aviatori. Non fu facile riuscire nell'impresa ma 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 7 MAGGIO 1910 L'AEREO DI RAVETTO CADE DOPO AVER URTATO I FILI DEL TELEGRAFO A MONDELLO. IL PILOTA ESCE INDENNE, L'AEREO INVECE SUBISCE PESANTI DANNI

►► il ristorante). Situati a parte erano situati i palchi del comitato organizzatore e della stampa. La manifestazione fu preannunciata 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 piroscalo Entella gli aviatori stranieri coi leggerissimi apparecchi di tela e legno.

I piloti partecipanti furono: Buson e Culing con aereo Bleriot; Kinet e Crochon (Farman); Gambert (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.

LA CITTA' SI MOBILITA PER GLI AVIATORI

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 (carrozze signorile trainate da due o quattro cavalli). 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 del porto di Palermo, dove arrivavano i piroscali 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.

TUTTI GLI OCCHI PER IL PIONIERE

Il volo di Clemente Ravetto fu atteso con trepidazione da coloro che vollero esserci e quando arrivò l'ora del Voisin, 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. L'episodio segna la vita di Ravetto, che viene chiamato in Francia da Nieuport, noto costruttore di biplani. Con lui 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".

IL RIENTRO A PALERMO

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.

41 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.

CLEMENTE JUNIOR, PILOTA E...

Tra questi, il figlio Mario e il nipote 19enne 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. Dopo la morte del nonno, deve però interessarsi agli affari di famiglia



NINO VACCARELLA E "CLEMENTINO" RAVETTO IN ATTESA DELLA PARTENZA ALLA TARGA FLORIO. IL NIPOTE DELL'AVIATORE PIONIERE OTTENE ECCELLENTI RISULTATI CON LA FERRARI 250 GTO PRIMA E CON LA DINO 206S

e viene mandato negli Stati Uniti per perfezionare l'inglese e fare nuove esperienze. Dopo due 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.

...CAVALIERE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Pur dedicandosi con profitto all'automobilismo sportivo ed essendo stato probiviro della CSAI (oggi Acisport ndr), 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 75° 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.

LA TERZA GENERAZIONE

Il figlio Manfredi, confermando la passione della famiglia per l'automobilismo sportivo, pilota gentleman lui stesso, è uno dei manager più quotati del motorsport ed ha svolto il ruolo di team principal in Formula 1, Wec-Lmp1 e Dtm. Nel 2017 con Paolo Ruberti ha fondato a Verona, dove risiede, la scuderia SR&R. Le loro Ferrari nel 2022 hanno vinto il titolo della classe GT-CUP-AM a nel Campionato Italiano GT Endurance (in classe GT-CUP-AM) è nel campionato Ultimate Hyper-sprint con la Ferrari 488 GT3.

Tratto dal numero di Giugno 2013 de "La Manovella"
Per gentile concessione dell'autore e dell'editore