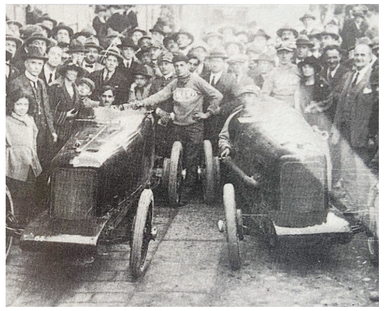






Nelle prime due foto Tazio Nuvolare con Chiribiri, sopra Nuvolari posa con Chiribiri al Circuito del Polesine nel 1924

Ramassotto, pioniere del volo ai tempi dei fratelli Wright e strepitoso pilota ai tempi di Nuvolari: una vita sul filo, con l'adrenalina perenne compagna. Ecco la storia di un uomo che non aveva mai paura



Maurizio Ramassotto, pioniere dell'aviazione in Italia, nei primi anni del Novecento

Sia fatta la sua velocità come in cielo, così in terra

Ugo Splendore

L'uomo che aveva iniziato a volare su un aereo artigianale, quando ancora gli aerei erano timorati delle nuvole, fino alla fine dei suoi giorni conteggiabili dimostrò di avere una certa idea di volo anche nella vita. Una vita spericolata, ecco cosa voglio. Sceso dall'aria, Maurizio Ramassotto (1884-1951). mantenne il proposito su un'auto da corsa, completando una vita da film, trascorsa sul filo del brivido.

Ramassotto era piemontese, di Sangano, piccolo paese poco fuori Torino. Di famiglia benestante (padre sindaco, cascine, terreni, mulini), era appassionato di zootecnia, botanica e motori. Aveva quella predisposizione per il rischio che non si capisce mai da dove nasca: forse da un gene, forse da un poco, forse da un troppo. Forse solo da una fuoriuscita di follia da un animo ribelle tenuto in gabbia da un ceto sociale ragionevole e rispettabile.

Maurizio Ramassotto entra nella storia del volo nel 1910. Insieme a un amico, tal Bortolotti, costruisce un velivolo con un motore da 18 cavalli. Il 27 maggio lo mettono in Piazza d'Armi a Torino e lo fanno decollare. Salgono a quota dieci metri. Non è il primo volo nella storia dell'aviazione italiana: il primato appartiene ad Aristide Faccioli, che poco più di un anno prima (13 gennaio 1909) si era librato in volo all'ippodromo di Mirafiori a Torino, ammirata capitale volante dell'epoca.

C'è un parallelo tra Ramassotto e i fratelli americani Wilbur e Orville Wright, ai quali viene attribuita l'invenzione del volo, nel 1903. Dopo anni di sviluppo, il 25 maggio 1910, cioè due giorni prima del decollo di Ramassotto in piazza d'Armi, Orville Wright compie due voli sopra casa, a Dayton, nell'Ohio: il primo - di sei minuti - lo fa con il fratello Wilbur come passeggero, ed è l'unica volta che i due volano insieme perché hanno promesso al padre Milton, pastore d'anime, che non avrebbero mai volato contemporaneamente sullo stesso aereo; il secondo - di sette minuti - lo fa con il babbo. Sono voli che, al di là della planata di famiglia, consacrano i fratelli Wright.

C'è un oceano a dividerli da Maurizio Ramassotto, come ci sono mari di storie d'inizio secolo che accomunano uomini avvinghiati all'idea di salire, in qualunque modo, nel Mondo di Sopra. All'inizio del Novecento il progresso avanza tra scoperte scientifiche e innovazioni tecnologiche: il primo dirigibile, il primo carro armato, il primo distributore di benzina. C'è una visione della scienza posata, cioè ordinata e finalizzata al miglioramento della vita, e c'è una visione, diciamo più votata alle prognosi, che la metterebbe al servizio della sfida ai perimetri dell'essere umano. Questa idea la incarnano più di tutti gli uomini che anelano al volo.

Le automobili che costruiva insieme a Chiribiri avevano prestazioni notevoli

Già a fine Ottocento, per fare un esempio, in America c'era una famiglia italiana di circensi, gli Zacchini, che sperimentava cannoni spara-uomini. L'uomo proiettile dei circhi viene da lì. Gli Zacchini (che Federico Fellini stava per far diventare personaggi di un suo film, poi non se ne fece nulla) vivevano in una casa vicino a una strada di grande passaggio. Con un cannone sparavano aspiranti uomo-proiettile dal giardino al terreno oltre la strada, coperto di fieno e materassi. Immaginate di essere in auto che guidate tranquilli e improvvisamente vedete un uomo volare sopra di voi. Spesso lo shock dello sparo faceva svenire gli uomini-proiettile e l'atterraggio poteva essere letale. Qualche cavia rimaneva ferita seriamente, a qualcun'altra andava peggio. Tra gli automobilisti, ci fu chi andò fuori strada. Gli Zacchini furono ripresi dalle autorità e se ne andarono.

Di buona famiglia, Ramassotto spende tutta la sua eredità per costruire aerei e auto, poi pilota entrambi

Insomma, questa cosa di volare era entrata in testa un po' ovunque. C'erano solo i giornali, aulici e senza foto, a raccontarla. Ma in tutti i testi si capisce che era la sfida all'ignoto, all'impossibile, a mandare avanti gli esperimenti. E la velocità è una passione che non ti abbandona mai: Maurizio Ramassotto nel 1911 diventa pilota del Chiribiri 2, prodotto da Antonio Chiribiri, primo costruttore italiano di un aereo in proprio (telaio, struttura, motore), e diventa direttore della prima scuola italiana di pilotaggio a Torino Mirafiori. Ramassotto diventa socio di Chiribiri versando una quota di 24.740 lire su un capitale sociale di 72.500 lire. Che bella invenzione, l'eredità. E diventa il primo a prendere un brevetto di pilota rilasciato all'aeroporto di Torino. Tra il 1911 e il 1912 Ramassotto se la vede brutta un paio di volte. A Genova, durante un'esibizione, una raffica di vento lo spara verso le tribune gremite di gente: evita la strage con una manovra disperata. All'aereo si rompe l'elica, lui se la porta al bar e la ripara come i bambini a scuola: con la colla. A Cagliari, con il "Chiribiri 4", atterra in un campo di carciofi, con tanti saluti alle gomme. Anche uscire dall'abitacolo non deve essere stato simpatico.

Ama il brivido, ma non distrugge le macchine. Anche perché sono le... sue

Ramassotto non è che vada a cercarsele, ma si vede che l'imprevisto, e il brivido incorporato, lo fanno stare su un altro pianeta. Eppure nel 1913, forse per la nascita della figlia Vanna, Ramassotto scende dall'aria e torna a frequentare il Mondo di Sotto. Ma lo fa a modo suo. L'uomo che aveva imparato a volare su un aereo fatto in casa, si dà alle corse automobilistiche, alla ricerca della velocità distillata. Dopo la cessazione dell'attività aeronautica della Chiribiri nel 1914, lui, Antonio Chiribiri e Gaudenzio Verga si mettono a costruire auto da corsa. Lo stabilimento sorge su un'area dove c'era una polveriera (troppo banale un campo di papaveri, vero?). Qui nascono le celebri "vetturette", come le chiamavano all'epoca. Roba di qualità e potenza. Ne realizzano una da 19 cavalli e 2000 giri, con cambio a quattro rapporti, e la presentano al Salone di Parigi del 1919.

Le "rosse vetturette" Chiribiri partecipano ai Gran Premi internazionali ed è qui che Ramassotto si fa una fama di gran pilota: secondo di categoria 1500 al Gran Premio d'Inverno Frascati-Rocca di Papa del 1921 e secondo alla Parma-Poggio di Berceto del 1923; terzo assoluto al Gran Premio del Penya Rhin sul Circuit de Vilafranca, vicino a Barcellona (1922); primo assoluto su un tratto cronometrato di 10 km, alla media di 161 km/h; primo assoluto alla media di 172 km/h nella prova del chilometro lanciato; primo di categoria al circuito di Cremona (1923) con giro più veloce alla media di 132,926 km/h. Le rosse vetturette volano anche nelle corse in salita più celebri dell'epoca (Susa-Moncenisio, Cuneo-Colle della Maddalena, Ponte Decimo-Giovi) e ruggiscono su circuiti sacri come Targa Florio e Gran Premio di Monza.

Ramassotto corre al fianco dei figli di Chiribiri, ma il suo compagno di scuderia più famoso è Tazio Nuvolari, il "mantovano volante". Che in quegli anni vince, ma non è ancora quel Tazio Nuvolari: quello che inventa la "sbandata controllata", oggi usata nei rally, quello che supera Achille Varzi a fari spenti in una tratta notturna della Mille Miglia per non farsi vedere dal rivale, quello che conclude una gara con il volante rotto, sostituito da una chiave inglese fissata al mozzo dello sterzo.

UGO SPLENDORE

Ugo Splendore è nato a Rivalta di Torino nel 1966. Giornalista professionista, una vita tra viaggi e sport, è autore di reportage sul calcio sudamericano, tra cui il Superclasico Boca Juniors-River Plate del 2011. Scrittore e curatore di diversi libri, ha partecipato alla raccolta "Campioni oltre" (Neos Edizioni, 2021) con un racconto di fantasia su quando Didier Drogba fermò la guerra civile in Costa d'Avorio



Tante gare, nessuna rivalità tra i due nel biennio condiviso, 1922-1923. Non ci sono fonti che documentino gare specifiche in cui "Nivola" e "Rama" si siano sfidati testa a testa come avversari. Le cronache dell'epoca, scarne, citano un Nuvolari in grande ascesa nelle gare in moto, ma anche in quelle in auto. È un Nuvolari che ignora il pedale del freno, e infatti si fa la fama di distruttore. Un po' come Ramassotto: stessa indole al volante, stessa dipendenza dal brivido. Ramassotto però distrugge meno: forse perché fa anche il collaudatore, forse perché le auto sono sue e le vede come figlie.

Nuvolari, che a stento arriva a un metro e 65 di altezza e che quasi scompare dentro un abitacolo, vede invece il cuore oltre il traguardo, ad ogni costo. Vuole correre la Mille Miglia su una Chiribiri, ma la sua squadra si oppone. Ripiega su una Bianchi Tipo 20. Arriva quinto e scontento. La Mille Miglia la vincerà nel 1930 su un'Alfa Romeo prodotta da quell'omone lì che correva contro di lui, Enzo Ferrari.

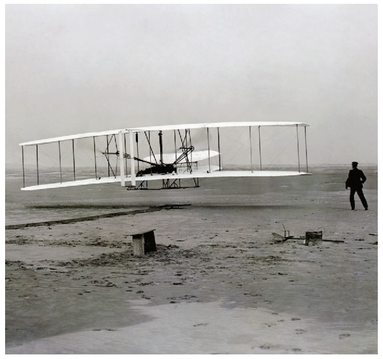
Il tempo avanza e, mentre Nuvolari - tra occhiali da aviatore (e qui Ramassotto c'entra, in qualche modo) ed elenchi di fratture - si mette in luce vincendo nel 1927 con una Bugatti 35 il Gran Premio Reale di Roma e il Circuito del Garda iniziando la storica rivalità con Enzo Ferrari e Achille Varzi, la Chiribiri comincia ad annaspare nella crisi, come altre piccole case dell'epoca, molte delle quali assorbite dalla Fiat.

La figura di Maurizio Ramassotto viene assorbita invece dal silenzio dei motori. Di lui rimane questa vita trascorsa, negli anni più belli, tra aerei e auto da corsa: un inno alla velocità e alla spericolatezza sorniona. Con Tazio Nuvolari, il più grande di tutti, ha condiviso la fede nel cronometro, l'audacia, l'abilità e anche il fatto di morire nel proprio letto dopo aver rischiato la vita quasi tutti i giorni. Nuvolari diceva che «la moto si guida con il cuore» e Ramassotto probabilmente diceva la stessa cosa dell'aereo. Nuvolari si lamentava che nella Mille Miglia «da Cremona a Brescia non c'era una sola curva», Ramassotto magari no perché era cresciuto sulle piste di decollo e quel trampolino tutto dritto per lui significava l'ascesa al regno dell'adrenalina. Uno pensava alla guida come arte tragica, l'altro pensava alla guida come lucido arbitrio.

Entrambi non hanno dato risposte a domande logiche, prima che romantiche. Cosa spinge un essere umano oltre il limite? Qual è l'aspetto della velocità che spegne i comandi della prudenza? Lo chiamano brivido, ma non basta. La chiamano follia e forse ci siamo vicini. Estasi pura.

Il guardare dritta negli occhi Sorella Morte e non avere paura. Di Nuvolari restano libri e gloria. Di Ramassotto restano poche immagini in bianco e nero, una targa affissa all'ingresso della casa natale e un evento speciale a Sangano, dove di recente alcuni appassionati di velocità microscopica gli hanno intitolato una gara annuale di macchinine Polistil. La sua figura rivive come quando sfidava ogni logica e legge fisica: non per la fama, ma per la ricerca di quella sensazione assurda ed effimera di essere l'uomo volante, il più veloce del mondo.

È il primo italiano a prendere il brevetto di volo





Sopra uno dei primi voli dei fratelli Wright negli Stati Uniti, proprio nello stresso periodo in cui Ramassotto conduce gli stessi spericolati esperimenti a Torino. Sotto una foto di due fratelli della famiglia Zacchini, noti nel mondo del circo per il numero "dell'uomo proiettile", con cui si sparavano in aria

STORIE DA FILM
Una serie di 80 ANNI TS
A cura di MARCO PONTI

VI È PIACIUTA LA STORIA? DONATE!
Storie da Film raccoglie racconti di sport che sembrano soggetti cinematografici. E nasce anche per aiutare chi scrive un'altra storia: la ricerca. Inquadrate il QR code, prendetevi una parte nel film

Fondazione Allegra Agnelli
PER LA RICERCA SUL CANCRO
CANDIOLO