

Quaderni Breganzesi

11

di Storia, Arte e Cultura



Comune di
Breganze



moto club breganze

50 ANNI DI MOTOCLUB A BREGANZE

PARTE PRIMA:
DAGLI ANNI '20 AGLI ANNI '60

L'ANTICA OFFICINA RADIN

Piero Maestro

ENRICO BORGHESAN, FOTOGRAFO

Ivone Fraccaro

GIOVANNI GUERRA:
IL TRAGICO DESTINO
DI UN RIVOLUZIONARIO

a cura di Ivone Fraccaro e Piergiorgio Laverda

MOSTRE IN BIBLIOTECA

SATIRA SCOTTONIANA

Davide Battistin

INDICI ANALITICI DAL N°1 AL N°10

a cura di L. Pia Zolin e Cinzia Parise

Giorgio Zappon.



**A cura del
Moto Club Breganze**

50 ANNI DI MOTOCUB A BREGANZE

Per ripercorrere la storia gloriosa del Motoclub Breganze diventa indispensabile andare alle radici della passione che ha contagiato nel tempo centinaia di valorosi centauri. Le prime motociclette che hanno sfrecciato per il paese, ansimanti tra nugoli di polvere e sguardi un po' impauriti, sono certamente quelle delle staffette militari durante la Prima guerra mondiale. La tradizione orale fa memoria della prima motocicletta privata, appartenente alla famiglia Laverda, risalente agli anni '20. Ma il vero pioniere dei trionfi delle due ruote in quel di Breganze è stato certamente Angelo Massagrande. Un vero genio dei motori, capace di costruire i pezzi di ricambio introvabili, che si dedicò negli anni '30 (si conserva ancora la sua patente, datata 1931) alla passione motociclistica.

Dopo il difficile periodo della Seconda guerra mondiale tocca al dott. Marco Guadagnin rilanciare a Breganze le due ruote. Appena uscì un nuovo modello di "Morini" il dott. Guadagnin provvedeva a piazzare presso qualche breganzese la sua vecchia moto per poter sfrecciare per le vie del paese sulla rombanza e invidiata "neonata".

Fu proprio il medico che incoraggiò Francesco Laverda ad iniziare la costruzione delle prime motociclette economiche che dovevano consumare poco ed essere robuste. La moto cominciava a sostituire la bicicletta come mezzo per recarsi sul posto di lavoro.

Si ricorda ancora la partenza di cinque motociclisti breganzesi che, nel 1950, si recarono, con un viaggio memorabile, a Roma per l'Anno Santo indetto da papa Pio XII. Al ritorno, i centauri unirono il sacro al profano andando ad assistere al Gran Premio. Proprio in quegli anni muove i primi passi il Motoclub, partecipando ai raduni e organizzando pionieristiche gare sociali. Nella Milano - Taranto del

1951 la Laverda esordiente piazza le sue quattro moto partite in classifica: due sono pilotate dai breganzesi del Motoclub, Renato Apolloni e Lino Marchi. Il marchio Laverda si impone e la passione per le due ruote sale. Nel palmarès del sodalizio si possono annoverare tante vittorie: la Milano - Taranto del '56, tre Campionati italiani di velocità in salita, un Campionato italiano di velocità su pista e numerosi Campionati regionali e provinciali. Intanto le gare su strada si riducono notevolmente per le difficoltà organizzative legate soprattutto a problemi di traffico. Ma le moto non si fermano: dall'asfalto si passa alla terra delle piste da cross. Per il Motoclub di Breganze i successi continuano per l'immutata passione dei soci e dei tanti sostenitori. Tra le "glorie" del cross si possono certamente ricordare Augusto Finetti, Alessandro Giuliani, Giuliano Oro, Flavio Poli, Eligio Valerio, Attilio Zappon e Giorgio Zappon.

Piero Maestro

Si ringrazia quanti hanno contribuito per la riuscita di questa pubblicazione ed in particolare: Alberto Rigon, assessore del Comune di Breganze, Pergiorio Laverda, Gruppo Ricerca Storica.

Per le vignette: Ugo Barbieri.

Per l'individuazione dei protagonisti delle foto: Giorgio Trevisan.

Per la fornitura del materiale storico e fotografico: Avogadro Antonio, Ballardin Lino, Battistello Claudia, Bonato Borriero Teresa, Caretta Nino e Mirko, Crivellaro Gioia, Dallemulle Pietro, Farina Giovanni, Finetti Augusto, Giuliani Alessandro, Guadagnin Antonio, Gualtieri Alfonso, Guerra Giordano Bruno, Laverda Arcangelo, Leoni Mauro, Marchi Lino, Massagrande Gianni, Oro Giuliano, Poli Flavio, Rossato Antonio, Saggini Franzon Adriana, Santori Francesco, Sperotto Roberto, Strehler-Gwerder Jorge, Trevisan Giorgio, Valerio Eligio, Zappon Anlio, Zappon Giorgio.

Roberto Sperotto: ideazione e coordinamento.
Aldo Cappellotto: impostazione e correzione testi.
Adriano Guerra: impostazione ed interviste.
Antonio Rossato: ricerca fotografica e documentazione.
Paolo Saugo: ricerche bibliografiche.



**Angelo Massagrande
in sella alla Frera
negli anni trenta.**

L'odierno raduno sul Pasubio

Il valore sportivo della manifestazione

Dal raduno dei centauri ad oggi, dei raduni motociclistici se ne sono fatti moltissimi in ogni parte d'Italia. Anche troppi, forse. Ma ognuno ha potuto notare che soltanto ai convegni aventi specialissime caratteristiche intrinseche o vissuti in circostanze particolarmente fortunate è arriso un successo pieno, vasto, di eco larga e duratura: una dozzina di raduni, al massimo, sulle varie centinaia che, in poco più di un anno, sono stati indetti.

Ora non v'è dubbio che l'odierno raduno sul Pasubio rientra nella strettissima cerchia dei raduni privilegiati per indole, per insieme di caratteristiche, per somma di suggestioni e di attrattive.

Già abbiamo estesamente descritto gli aspetti patriottici e turistici del grande concentramento sulla montagna santa d'Italia. Possiamo brevemente intrattenerci anche sul valore sportivo della grande manifestazione ferragostana.

Il Pasubio non è una qualsiasi meta radunistica da raggiungersi con una galoppata su piste strade asfaltate. È una meta da guadagnare con una, sia pur facile, ascesa di stile moto-alpinistico. La strada degli Scarubbi — anche se nient'affatto pericolosa — è ripida quanto basta per mettere a prova la bontà della macchina, e la successione di aerei tornanti dal fondo non certamente perfetto è più che sufficiente per sperimentare e soddisfare la capacità di guida di qualsiasi motociclista. Il brevetto di moto-alpinista e la speciale medaglia che saranno assegnati a tutti coloro che raggiungeranno in motocicletta, oggi, il controllo-trasguardo delle Porte, hanno, dunque, il loro significato e la loro importanza.

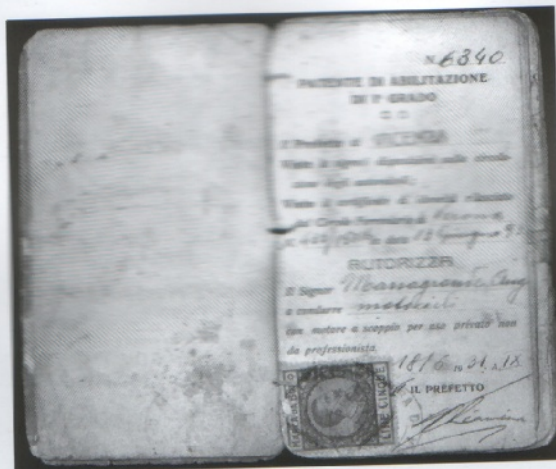
Ed ancor maggiori, naturalmente, sono l'importanza ed il significato dei premi collettivi: per i Moto Club, i Dopolavoro, i reparti della Milizia, i Fasci giovanili e — specialmente — per le case costruttrici italiane e per i rappresentanti di marche estere. Sono oltre venti coppie ed una cinquantina di oggetti di vari di valore e di pregio.

Il raduno sul Pasubio — insomma — ha la prerogativa di unire al significato patriottico ed al magnifico interesse turistico anche un elemento sportivo di significato grandissimo.

Anche per questo la manifestazione sul Pasubio si solleva di molto sopra la comune scia dei normali raduni motociclistici e conseguirà un successo che rimarrà — come pochi altri — memorabile nella storia del motociclismo italiano.

Articolo di cronaca
del primo
RADUNO DEL PASUBIO
(da "La Vedetta Fascista"
ora "il Giornale di Vicenza"
15 agosto 1934).

La patente di guida
per motocicli di
Angelo Massagrande,
anno 1931.



In moto la cornice non c'è più. Hai un contatto completo con ogni cosa. Non sei più uno spettatore, sei nella scena, e la sensazione di presenza travolgente.

È incredibile quell'asfalto che sibila a dieci centimetri dal tuo piede, lo stesso su cui cammini, ed proprio lì, così sfuocato eppure così vicino che col piede puoi toccarlo quando vuoi

- un'esperienza che non si allontana mai dalla coscienza immediata.

(da "Lo Zen e l'arte della manutenzione della motocicletta" di Robert M. Pirsig ADELPHI 1981)



Il "BREVETTO DI MOTOALPINISTA" veniva conferito a chi partecipava al raduno e raggiungeva in motocicletta la località Parte del Pasubio (m. 1928 slm).



Gruppo di partecipanti breganzesi tra i quali Giordano Bruno Guerra, Andrea Valerio, Angelo Massagrande, Pietro D'Allemulle, Pippo Carraro, Espedito Xausa, Secondo Tracanzan, Giuseppe Zappon, Gianni Crivellaro.

Tremila motoalpinisti sono saliti sul sacro Pasubio sanzionando il successo dell'XI rally internazionale

La grande manifestazione sportiva e patriottica si è svolta alla presenza di S. E. il Sottosegretario al Tesoro sen. Valmarana, di S. E. il Prefetto dott. Palutan, del Presidente della commissione per il turismo motociclistico internazionale sig. Harry Stienlet, del vice presidente della F.I.M. rag. Colombo, ricevuti a Porte Pasubio, m. 1934, dal direttore del raduno ing. Filippo Riva

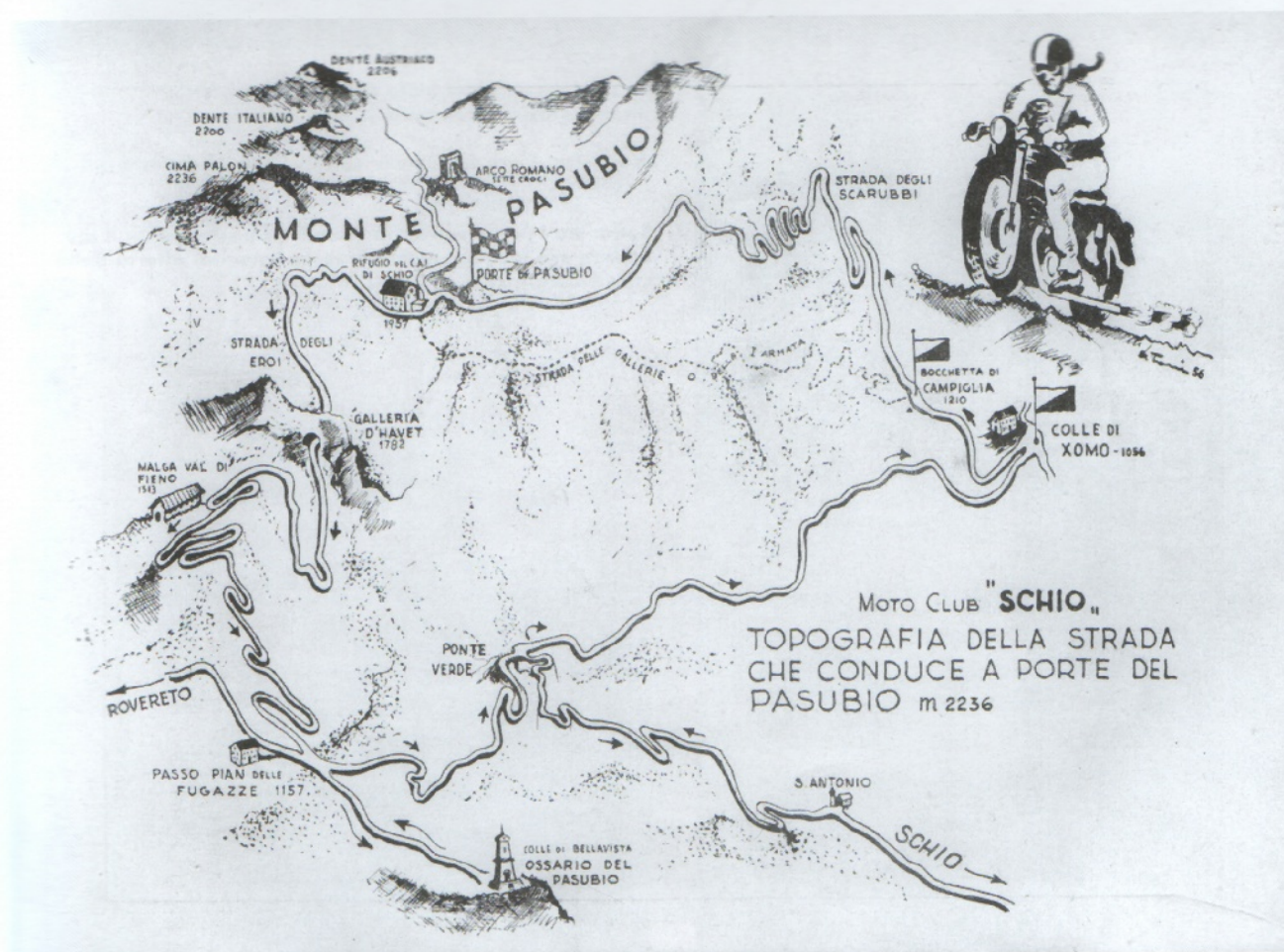
Titolo da "il Giornale di Vicenza" del 17 agosto 1954.



Giuliano Oro, Bonato, Tagliapietra fra i partecipanti al raduno.



Gruppo di centauri al sacello del Pasubio, si riconoscono Giordano Bruno Guerra, Angelo Massagrande, Fulvio Dalla Valle, Giuseppe Zappon, Antonio Guadagnin, Mariano Giorgini, Secondo Trazzancan, Piero Dallemulle.





In alto: squadra del Moto Club Breganze con il direttore sportivo Antonio Noli.

A sinistra: Piero Dallemulle con Laverda 75 a Porte del Pasubio.

Sotto: tra i premi estratti a sorte fra i partecipanti, il più ambito era indubbiamente la moto Laverda, offerta dalla casa costruttrice.



Ruggero Busarello con alcuni partecipanti.



Sotto: il furgone di assistenza ai motociclisti.



Malini e Busarello del direttivo M.C. Breganze in attesa del passaggio dei centauri al controllo.



Il dott. Marco Guadagnin, figura guida del motociclismo a Breganze e Piero Dallemulle a Redipuglia con il gagliardetto FMI del Moto Club.

I motociclisti d'Italia non dimenticano chi per l'Italia morì

A Redipuglia il 4 novembre 1952 sei centurie di motociclisti parteciparono alla solenne celebrazione dei caduti nella prima guerra mondiale

Titolo da "Motociclismo" n° 44 - 8 novembre 1952.



Piero Dallemulle su Laverda 75, in tenuta da pioggia transita per S.Candido.

"Se non ti diverti a urlare, su una moto in corsa non fai grandi conversazioni. Invece passi il tempo a percepire le cose e a meditarci sopra. Su quello che vedi, su quello che senti, sull'umore del tempo e i ricordi, sulla macchina che cavalchi e la campagna che ti circonda, pensando a tuo piacimento, senza nulla che t'incalzi, senza l'impressione di perdere tempo."

(da "Lo Zen e l'arte della manutenzione della motocicletta" di Robert M. Pirsig ADELPHI 1981)



Foto ricordo al ghiacciaio Grossglockner: Munaretti, Busarello, Boschiglia, Dallemulle.



Sulla strada per il Lussemburgo.



Piero Dallemulle ritira il premio al M.C. Breganze al Rally FIM Lussemburgo (29 giugno - 6 luglio 1954).

Significativa affermazione Italiana al Rallye Internazionale del Lussemburgo

Titolo da "Motociclismo" del 22 luglio 1954.



Gruppo alla frontiera interna della zona a controllo Inglese, nella Germania del dopoguerra.



L'abbigliamento per i viaggi in alta quota.



Sullo sfondo della prima sede della "Popolare di Vicenza" a Breganze si riconoscono Ruggero Busarello, Piero Dallemulle e a destra Leonida Leoni.





Nella foto sopra, sfilata al raduno sul lago di Como.



Ritrovo al distributore di Eligio Valerio prima della partenza.





Centauri del M.C. Breganze in divisa ufficiale col gagliardetto. Si riconoscono Giuliano Oro, Giovanni Farina, Giovanni Galvan, Carlo Moresco.



A sinistra, la divisa del Moto club indossata da Giovanni Farina, composta da tuta di colore rosso con scritta ricamata "M.C. Breganze", maglia granata con stemma "LAVERDA" e fascia nera in vita.

Riuscito il Raduno a Pramaggiore

Nonostante il maltempo perdurato per la mattinata, 600 motociclisti hanno partecipato al Raduno Interprovinciale organizzato dal M. C. Pramaggiore; e nel pomeriggio il sole ha rallegrato la manifestazione premiando così i meriti dei radunisti e gli sforzi degli organizzatori che sono stati elogiati dal conte Paolo Foscari delegato dell'Unione Provinciale. Ecco le classifiche:

Partecipanti per Km.: 1. M. C. Ceccato; 2. M. C. Mestre; 3. M. C. Gilera, Mestre; 4. M. C. Marghera; 5. M. C. Venezia.

Gruppi folcloristici: 1. M. C. Ceccato; 2. Mestre; 3. Gilera.

Maggior distanza: 1. M. C. Breganze. - Maggior disciplina durante la sfilata: M. C. Gilera, Mestre. - Premi speciali ai M. C. Fassano, Torino, Legnano.

Articolo da "Motociclismo" n.19 del 16-05-1953. Raduno a Pramaggiore.



Alcune foto ricordo del raduno del Grappa; in alto, Italice Dal Sasso, Giovanni Farina e Eligio Valerio.



Medaglia ricordo di Adolfo De Antoni per la partecipazione al raduno.



In alto: il Moto Club Laverda a fianco della bottega della famiglia Beggio durante il raduno di Noale.



Da sinistra: Luigi Bozzetto (corrispondente de "Il Giornale di Vicenza"), Angelo Massagrande, Giovanni Massagrande, Gino Valporetti, Francesco Laverda, Zairo Graziani, Vasco Farina, Dino Borin.

Angelo Massagrande sulle Dolomiti.



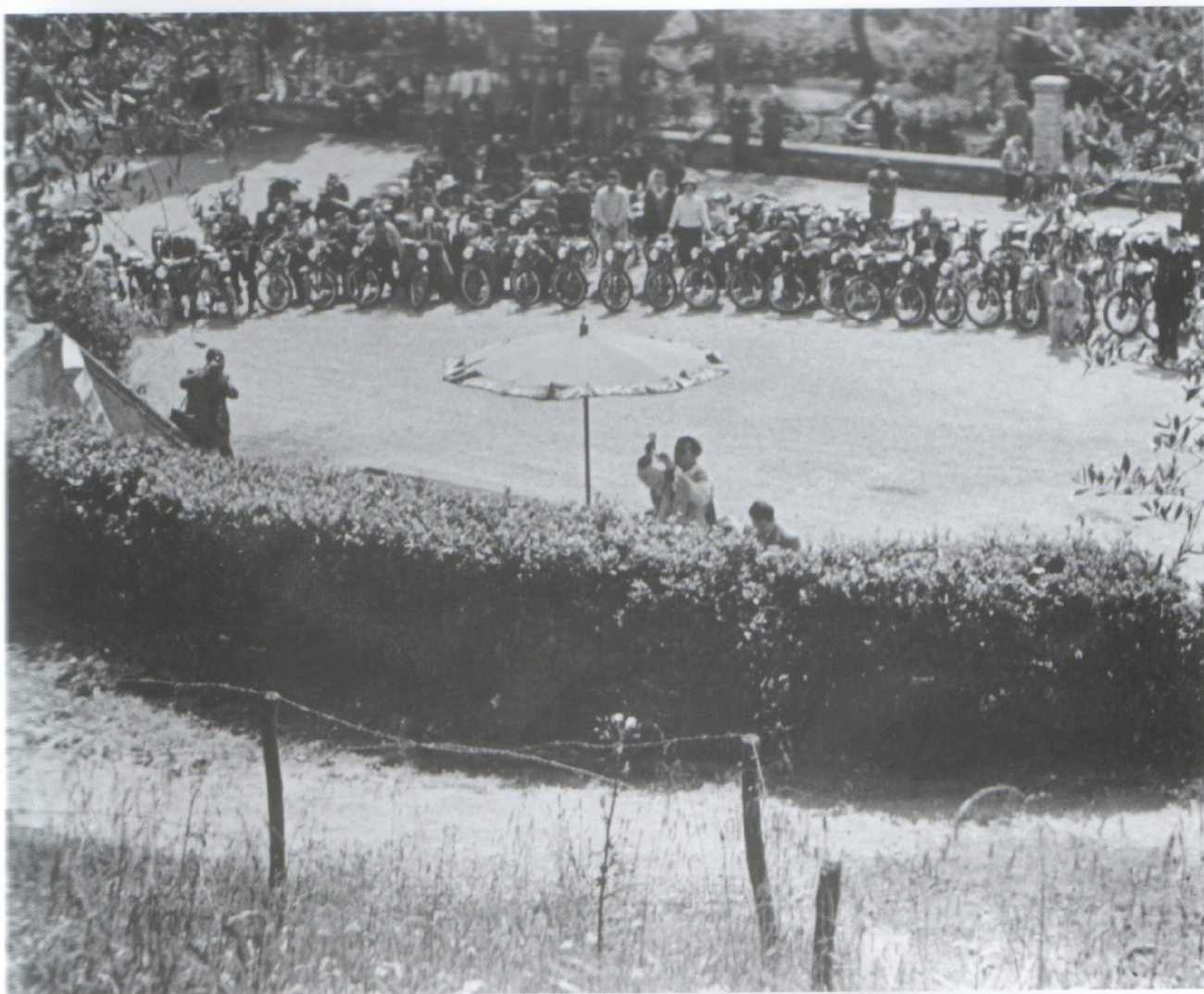
Gruppo a S. Candido - Agosto 1953.



Raduno di Latisana (1955). Premiati i soci del M.C. Breganze Giovanni Farina, 17 anni, partecipante più giovane e Fogliato, 72 anni, partecipante più anziano.



Momenti di raduno motociclistico: alloggiamento in tenda e S.Messa.





I centauri del Moto Club a Maragnole con il vescovo Faresin e Piero Laverda.



1958- La benedizione dei motociclisti ai piedi del campanile.



Quattro immagini dei festeggiamenti del primo anniversario di fondazione, nel 1952.

Nella foto in alto a sinistra, si riconoscono da sinistra Gino Bozzetto, Francesco Laverda, Marco Guadagnin, Piero Dallemulle, Andrea Giorgini, Flavio Graziani, Gianni Crivellaro.

Nella foto in alto a destra, da sinistra in piedi Giuseppe Borriero, Gianni Evolani, Gianni Crivellaro, Piero Dallemulle, Andrea Giorgini, Flavio Graziani; seduti: Francesco Laverda, Marco Guadagnin; di spalle: Nino Castellani, Giovanni Massagrande, Lino Marchi.

Nella foto in basso a sinistra, in piedi: Gianni Evolani e Gianni Crivellaro; seduti: Giuseppe Borriero, Giuseppe Zappon, Giacomo Boschiglia, Andrea Giorgini, prof.ssa Missaggia, Ausonio Ghirardello.

Nella foto in basso a destra, la premiazione dei piloti Lino Marchi e Lino Castellani da parte della prof.ssa Missaggia.



Una cena sociale nel 1956.

Sulla torta la riproduzione di una moto Laverda realizzata da Valentino Fabris e dalla pasticceria Cunico di Zugliano.

Si riconoscono, a destra Mons. Prosdocimi, Dallemulle, Valentino Fabris, Valter Sperotto e Gino Bozzetto.

A sinistra Ruggero Busarello, Giorgio Laverda, Francesco Laverda, Rino Borin, Valentino Fabris.

LE GARE IN SALITA E I CIRCUITI CITTADINI



Negli anni '50 le gare di motocicli ed autovetture su strada abbondavano in tutta l'Italia, le più note sono la Mille Miglia per le auto e la Milano Taranto per le moto, competizioni di granfondo che mettevano a dura prova mezzi e piloti.

Parteciparvi richiedeva un grosso impegno economico, di preparazione ed organizzazione. I piloti che non disponevano di queste risorse si cimentavano nelle corse in salita o nei circuiti cittadini.

Nel vicentino si gareggiava nel circuito del Bosco a Thiene, di Marostica, di Monte Berico a Vicenza, del Tretto ed in tutta Italia venivano organizzate tali competizioni. Le gare in salita per motocicli, sono tuttora praticate in Piemonte, Toscana, Emilia, Lazio, Trentino. Anche il Moto Club Breganze nel 1951 organizza una gara sociale di regolarità a squadre con tempo imposto nel percorso Breganze-Lusiana-Asiago-Treschè-Breganze. Successivamente viene organizzata una gara in salita: da Breganze a San Giorgio di Perlena. Il percorso breve ma impegnativo, con tratti sterrati e di notevole pendenza, affrontato con motociclette tutte di piccola cilindrata, metteva a dura prova la perizia dei piloti. Racconta l'ing. Antonio Guadagnin che la gara si decideva al "muro del pozzetto", tratto della Lusianese al tempo particolarmente ripido, dove si trova tuttora il pozzo dell'acquedotto. La ripida salita veniva affrontata con la marcia più alta possibile, per sfruttare lo slancio e non dover scalare, inoltre la presenza di un numeroso pubblico, assiepato ai bordi, aumentava la difficoltà costringendo i piloti ad un'unica traiettoria.

Gianni Crivellaro, su Laverda 75, sta raggiungendo il ritrovo per la gara in salita da Breganze a San Giorgio, si può notare come appariva nel 1952 l'attuale via V Martiri.



Il numero di gara sul faro del motociclo stampato sulla scritta Moto Club Breganze. Numero 23 Crivellaro Gianni, n. 24 Borriero Giuseppe, n. 22 Evolani Gianni.



Lino Ballardini, fornaio in Breganze, prende il via con il mezzo generosamente fumoso.



Borriero Giuseppe, su
Laverda 75, abbigliato
da pioggia.



Alfonso Gualtieri, n. 32,
in tenuta sportiva.



Gianni Crivellaro, n. 23,
usa il casco di cuoio
molto in voga all'epoca.

Gualtiero (Laverda 75), Provini (Mondial 125) e Brambilla (Mas 175) vittoriosi a Piazzola

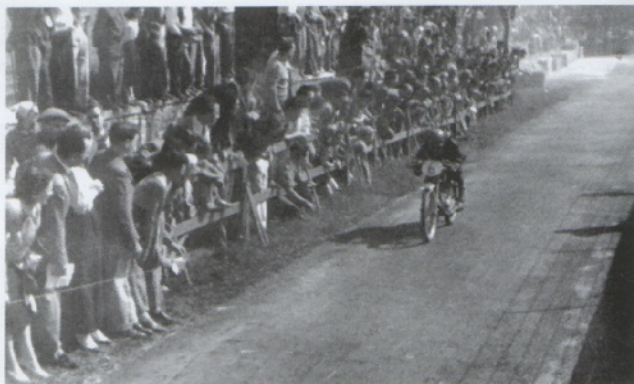
Da "Motociclismo" n. 42 del 24 ottobre 1953.



"I tre vincitori del circuito di Piazzola del Brenta al termine della loro galoppata. A sinistra il giovane Alfonso Gualtiero, che ha portato ad un ennesimo successo la brillante Laverda 75 c.c.; al centro il milanese Ernesto Brambilla, che debellata finalmente la sfortuna, si è imposto fra le 175 con la Mas; a sinistra ecco infine il valente piacentino Tarquinio Provini, che non si è lasciato sfuggire l'occasione per arricchire il suo albo d'oro di un'altra bella vittoria, conquistata con la fedele Mondial."

da "Motociclismo" n. 42 del 24.10.1953

Sopra: Alfonso Gualtiero vince la prima edizione del circuito di Piazzola sul Brenta il 29.06.1953 su Laverda 75, l'11.10.1953 ha vinto anche la seconda edizione dello stesso circuito. Alle sue spalle il deposito locomotive della stazione di Piazzola, linea Padova-Piazzola-Carmignano. Si vede la locomotiva Breda 1248 denominata Brenta.

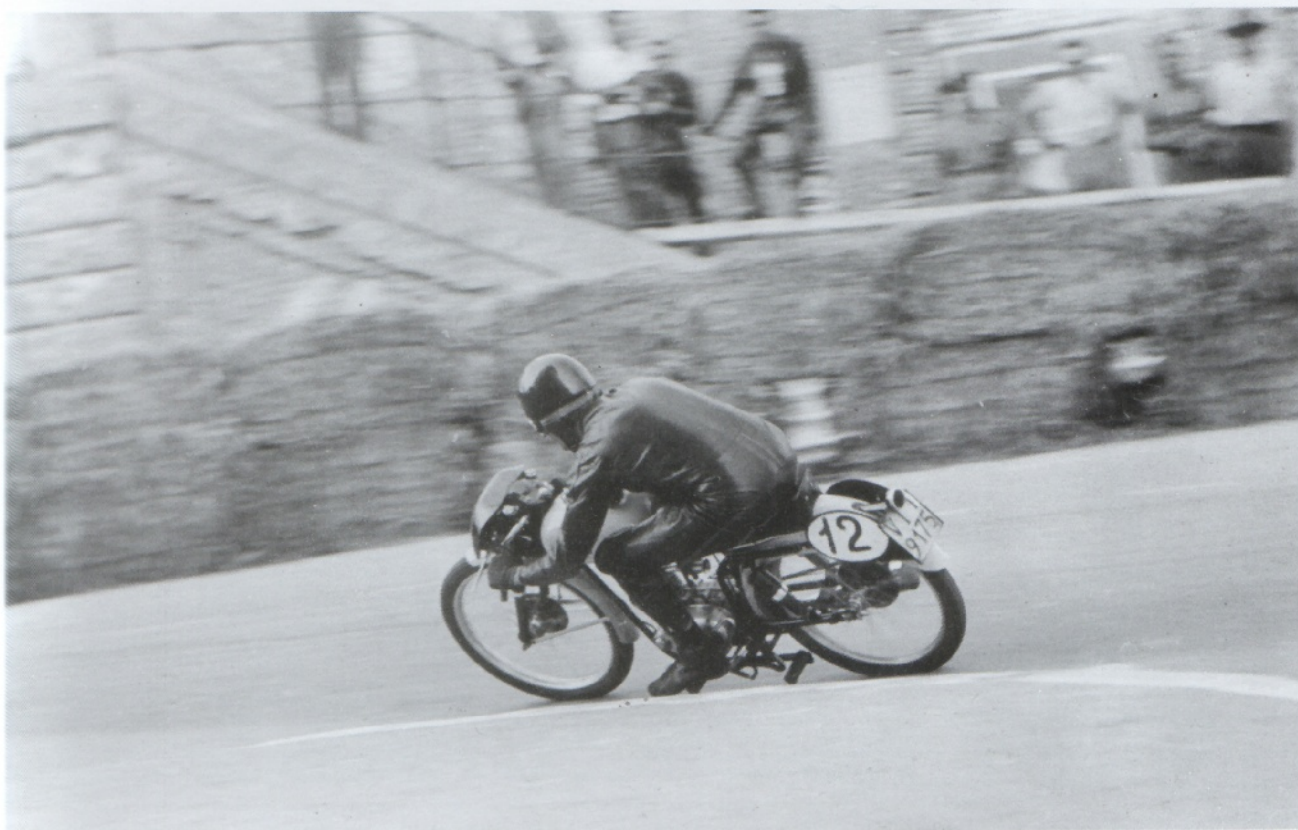


Lino Marchi impegnato in un classico circuito cittadino, con grande affluenza di pubblico.



5 ottobre 1952 circuito di Marostica: il vincitore Lino Marchi, in sella a Laverda 75, ed il secondo classificato Nino Castellani. Si riconoscono Egidio Dal Carobbo, Anacleto Gastaldon e Luciano Zen.

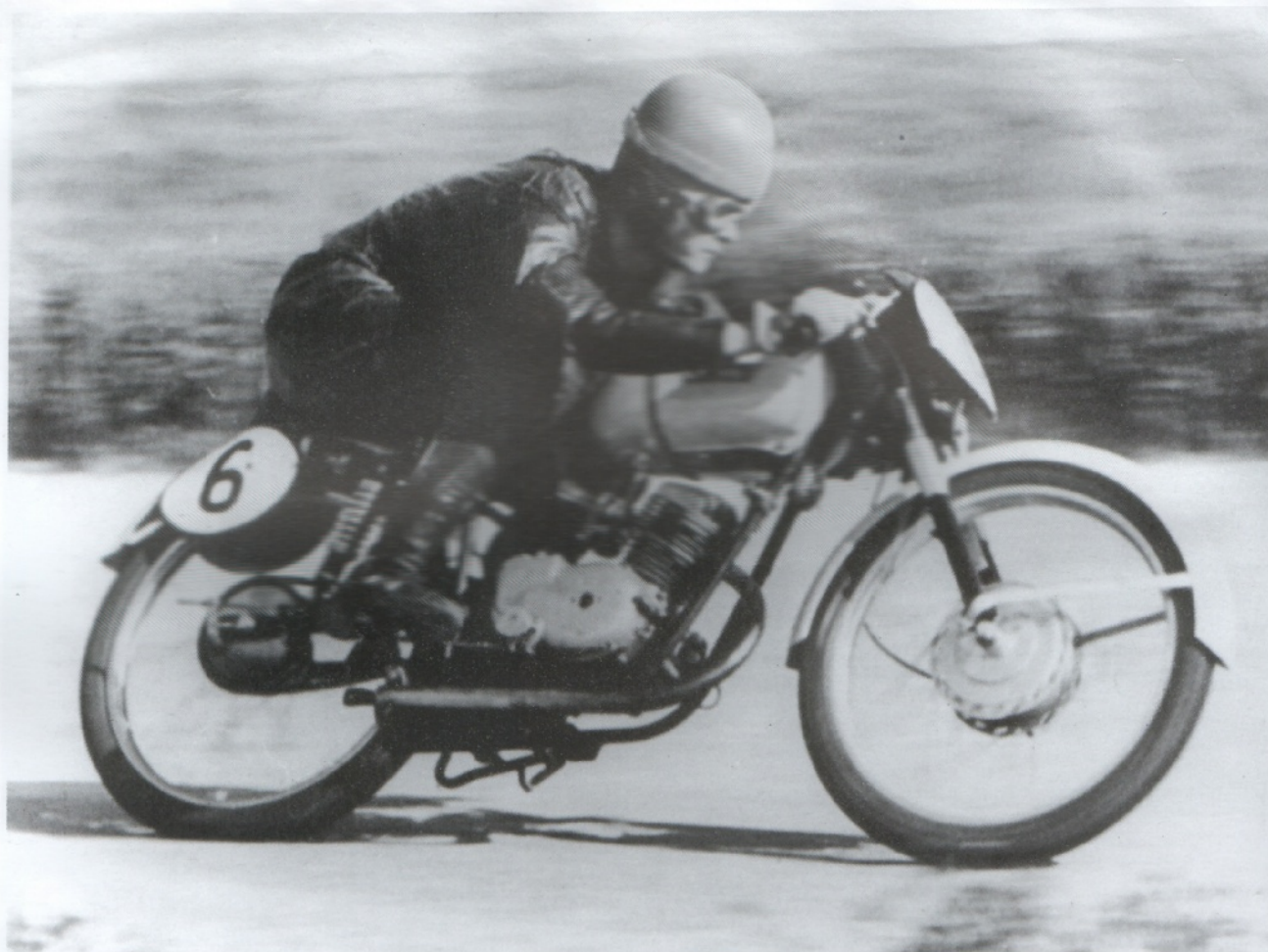
Nella foto in basso, uno splendido passaggio in circuito cittadino di Lino Marchi.







Fotosequenza delle fasi di allineamento e partenza nel circuito cittadino di Pistoia dei piloti classe 75, tutti su Moto Laverda. Il nr. 7 è Alfonso Gualtieri.



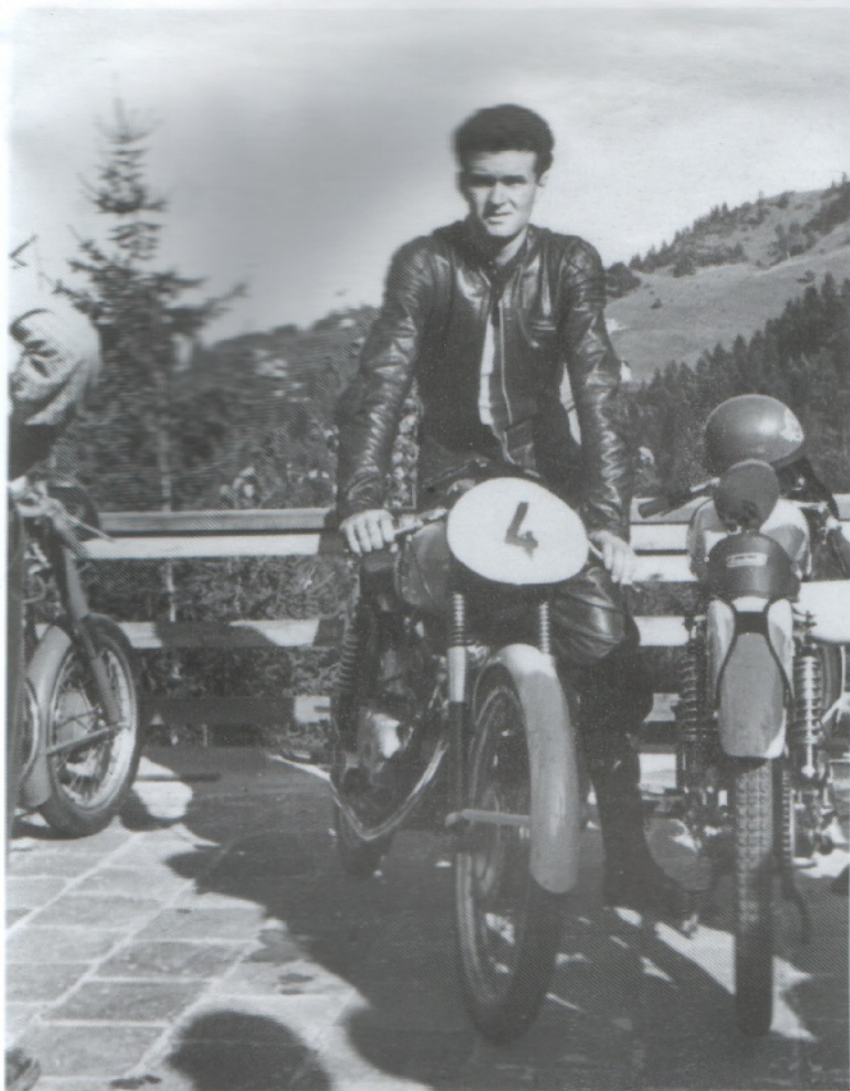
Il Trofeo Cadetti dischiude il futuro a Fiocchi, Grassetti, Ciceri, Panarari, Pagani e Valerio

In alto: Eligio Valerio sul circuito di Modena nella prova del campionato Italiano Cadetti, anno 1956. Una gara tiratissima ricca di continui avvicendamenti in testa, Eligio arriva secondo in volata a 6/100. Il vincitore verrà in seguito squalificato per irregolarità del mezzo usato (cilindrata maggiorata).

A fianco: DIPLOMA DI CAMPIONE ITALIANO CADETTI 1956
CLASSE 75

L'aggiudicazione del titolo di campione italiano 1956 permette ad Eligio Valerio di partecipare l'anno dopo al Giro Motociclistico d'Italia, su Laverda 75, pettorale n. 1.

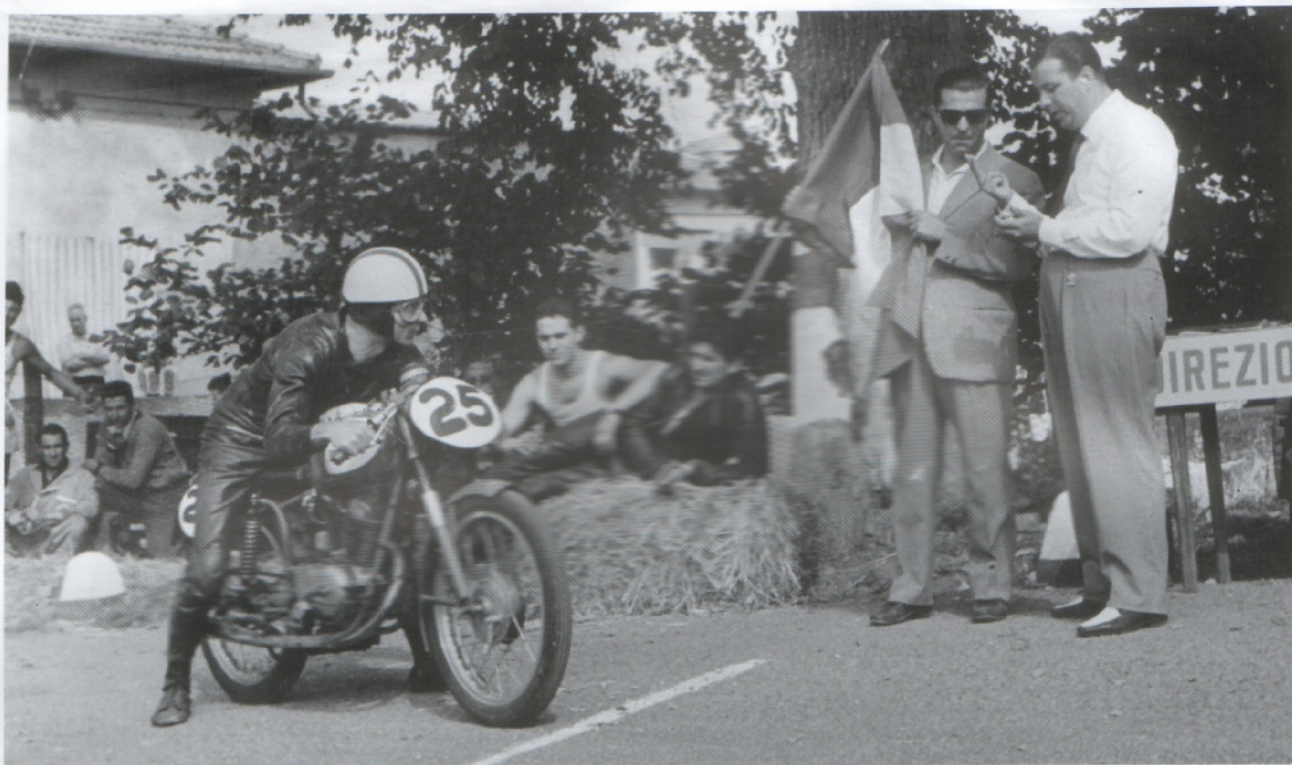




Eligio Valerio prima della partenza alla gara in salita Trento Bondone.



Lino Marchi in piena azione alla gara in salita Trento Bondone; si osservi come usi la parte più veloce della sede stradale.



Lino Marchi il 4.10.1960 alla partenza della gara in salita Vermicino-Rocca di Papa, indossa il casco tricolore che identifica il campione italiano di categoria in carica.

C.O.N.I.  F.M.I.

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA
Anno di fondazione 1911

1962
CATEGORIA "B,"
JUNIORES

LICENZA DI CONDUTTORE
N. **335** ASSIC. **335**
GRUPPO SANGUIGNO **0/pos.**

AVVERTENZE - La presente licenza è valida per le gare approvate dalla F.M.I. in Italia. La partecipazione a gare all'estero è subordinata a particolare autorizzazione che la F.M.I. rilascia di volta in volta ai titolari di licenza F.M.I. La licenza va sempre presentata ai Commissari Sportivi durante le operazioni preliminari delle manifestazioni. Il Conducente è tenuto alla stretta osservanza dei Regolamenti, delle norme e delle disposizioni emanate dalla F.M.I. che con il possesso della presente dichiara di conoscere ed accettare integralmente.

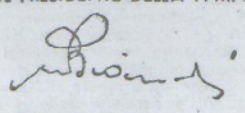


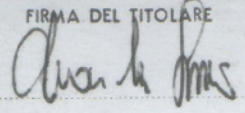
La licenza è strettamente personale

La licenza sportiva di Lino Marchi iscritto al M.C.Breganze.



Cognome **MARCHI**
Nome **LINO**
Data di nascita **26.10.1920**
Residenza **BREGANZE**
Società **MOTO CLUB LAVERDA**
BREGANZE

IL PRESIDENTE DELLA F. M. I.

Data **22.3.62**

FIRMA DEL TITOLARE




Podio di una gara in circuito con Genunzio Silvagni, secondo classificato, assistito dai meccanici Borriero e Pasini.

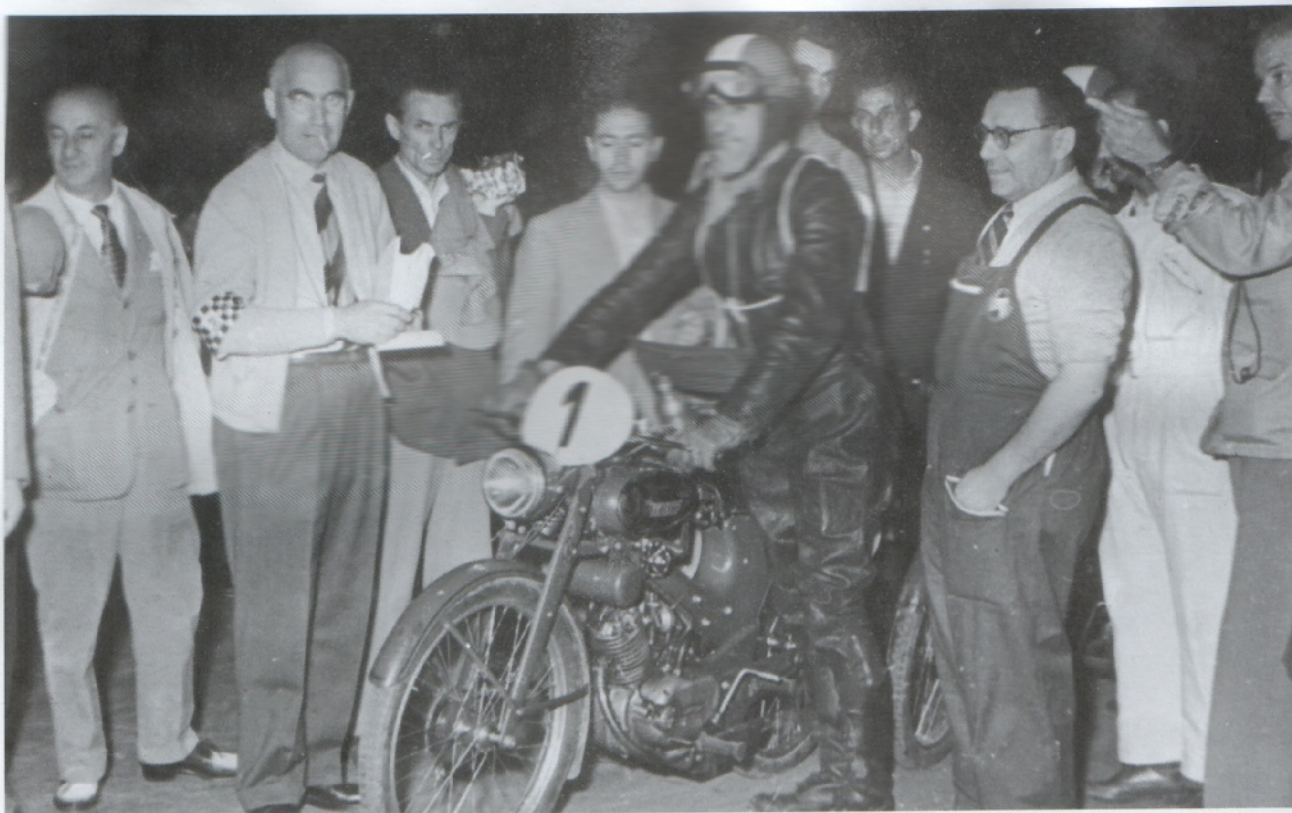


Lino Marchi attende tranquillamente di prendere il via alla gara in salita Recco-Uscio.

Dopo un circuito cittadino, da sinistra: Mambrelli, Apolloni, Francesco Laverda, Nino Castellani, Luciano Zen, Borriero.



LA MILANO-TARANTO



PARTENZA MILANO-TARANTO

Come nella leggenda medioevale secondo cui in una profonda notte dell'anno, geni, folletti, streghe e tutte le misteriose Creature delle tenebre si scatenano in una fantasmagorica e folle sarabanda, così una volta, non molti anni orsono, in una notte d'estate alcune centinaia di uomini neri a cavallo delle loro moto si lanciavano attraverso tutta la Penisola, da nord a sud, lungo millequattrocento chilometri in una tappa unica, a battersi nella più aspra, fantastica, estenuante competizione motociclistica che sia mai esistita: La Milano-Taranto.

Un po' di freddo nelle ossa, uno strano malessere provocato dall'emozione e dall'inconsueto impegno di iniziare nel cuore della notte una fatica che si sa molto dura, un nervosismo represso sotto la maschera di una calma ostentata. Quei momenti che precedono la partenza sembrano bruciare, un baleno, tutta l'energia che si cercato di accumulare con una vita regolatissima già da parecchie settimane. Potentissimi riflettori illuminano a giorno il primo tratto di strada, cento fantasmi si agitano nel fumo chiaro dei motori urlanti che scaldano, tra il vociare e il gesticolare di innumerevoli comparse. Manca ormai pochissimo alla mezzanotte e dopo una attesa tanto lunga il tempo sembra precipitare: infatti si già lì sulla linea di partenza a fissare con gli occhi sgranati una bandiera che sta per abbassarsi; poi finalmente il via.

(da "Torno subito" di Roberto Patrignani, Ed. Litovalli 1983)

24 giugno 1951 ore 00,00: con il pettorale nr. 1 Lino Marchi su Laverda 75, inizia la XIV edizione della Milano Taranto. È la prima volta anche della Moto Laverda a questa granfondo motociclistica. Giungerà a Taranto dopo 22.58'01" classificandosi sesto, preceduto dai compagni di marca Renato Apolloni, Nino Castellani e seguito da Sergio Beda. Il nome del Moto Club Breganze compare per la prima volta in classifica agonistica con Apolloni e Marchi.



Cartina di un tracciato della Milano Taranto con un testo esplicativo.

La favolosa corsa che zigzagava lungo lo stivale unendo Milano al Mar Jonio è ormai avvolta da un alone di miti e di ricordi. Tra il 1919 e il 1936 la gara si articolava tra Milano e Napoli, con un percorso tra gli 840 e i 900 chilometri. Dal 1937 al 1956 (fatta salva un'interruzione di dieci anni) il percorso si aggirava tra i 1283 e i 1400 chilometri, spingendosi fino a Taranto. La media della prima edizione fu di 38,296 km/h, ma arrivò nel 1936, con Omobono Tenni, a superare i 107 km/h. È la stessa media che suggellò l'ultima edizione, vinta da Pietro Carisone con la Gilera.



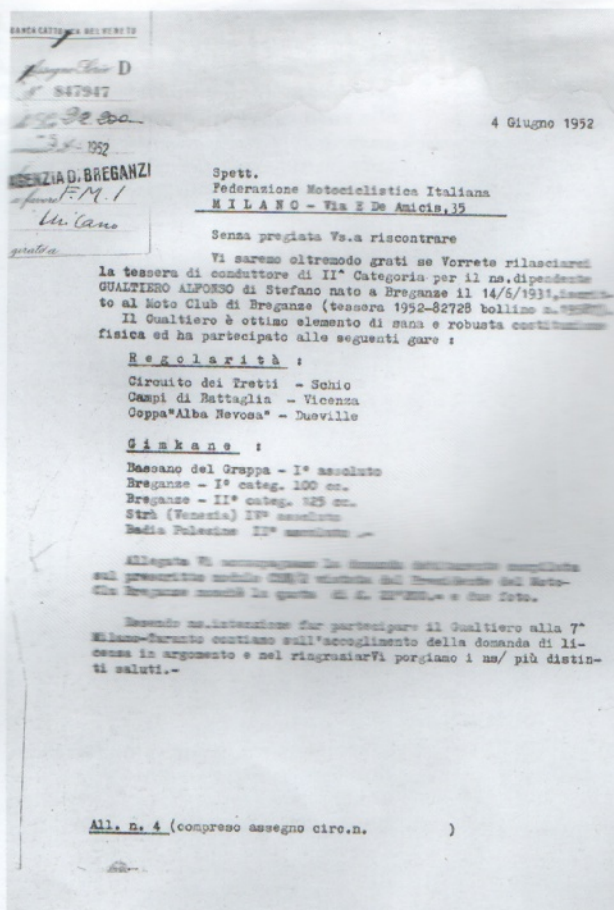
Giro d'Italia motociclistico 1953, km 3049, i componenti della squadra Laverda vincitrice della coppa Dragoni, prestigioso ed ambito trofeo, assegnato alla casa costruttrice con il maggiore numero di classificati entro i prime cinque. Da sinistra: dott. Francesco Laverda, Remigio Dioli, Nino Castellani, Lino Marchi.



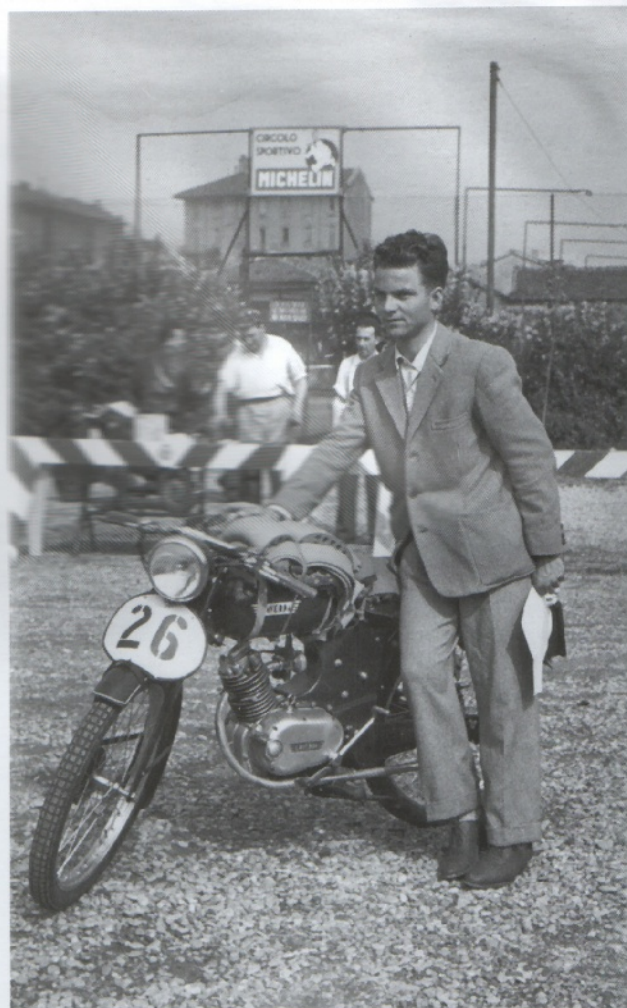
L'inviato speciale per conto del moto club e della moto Laverda Piero Dallemulle accoglie Nino Castellani al suo arrivo a Taranto.

In basso, quattro piloti che hanno raggiunto Taranto su Laverda 75, il giorno dopo; da sinistra: Sergio Beda, Lino Marchi, Renato Apolloni, Nino Castellani con Piero Dallemulle. Questo splendido risultato permise alla Moto Laverda, entrata da poco nel mondo motociclistico, di farsi conoscere con un prodotto altamente affidabile e performante.





La richiesta di licenza per Gualtieri inoltrata dalla Moto Laverda alla Federazione Motociclistica Italiana, allora con sede in Milano.



Alfonso Gualtieri alle operazioni preliminari alla XV Milano Taranto del 15 giugno 1952. Al debutto Gualtieri coglie un ottimo settimo posto in classifica della classe 75, impiegando per raggiungere Taranto 20.55'34". Si noti l'imbottitura posta sul serbatoio, serviva per potersi adagiare nei lunghi rettilinei e recuperare energie. Le strade percorse dalla competizione non erano tutte asfaltate, anzi.

A sinistra: Gualtieri Alfonso, Milano Taranto 1952, dopo aver già percorso 568 km, esce dal rifornimento di Foligno. La gara scorre fra due ali di folla, le cronache dell'epoca parlano di 150.000 persone assiegate nel tratto Milano Piacenza.



- Chlorophyll *a* (mg/L) = 12.7 (OD₆₈₀) - 2.13 (OD₆₈₀)²

1. Daggio: costretto.
2. Daggio: per costretto (costretto = costretto).
3. Daggio: costretto, costretto, costretto.
4. Daggio: costretto.
5. Daggio: costretto.
6. Daggio: costretto.
7. Daggio: costretto.
8. Daggio: costretto.
9. Daggio: costretto.
10. Daggio: costretto.
11. Daggio: costretto.
12. Daggio: costretto.
13. Daggio: costretto.
14. Daggio: costretto.
15. Daggio: costretto.
16. Daggio: costretto.
17. Daggio: costretto.
18. Daggio: costretto.
19. Daggio: costretto.
20. Daggio: costretto.
21. Daggio: costretto.
22. Daggio: costretto.
23. Daggio: costretto.
24. Daggio: costretto.
25. Daggio: costretto.
26. Daggio: costretto.
27. Daggio: costretto.
28. Daggio: costretto.
29. Daggio: costretto.
30. Daggio: costretto.
31. Daggio: costretto.
32. Daggio: costretto.
33. Daggio: costretto.
34. Daggio: costretto.
35. Daggio: costretto.
36. Daggio: costretto.
37. Daggio: costretto.
38. Daggio: costretto.
39. Daggio: costretto.
40. Daggio: costretto.
41. Daggio: costretto.
42. Daggio: costretto.
43. Daggio: costretto.
44. Daggio: costretto.
45. Daggio: costretto.
46. Daggio: costretto.
47. Daggio: costretto.
48. Daggio: costretto.
49. Daggio: costretto.
50. Daggio: costretto.
51. Daggio: costretto.
52. Daggio: costretto.
53. Daggio: costretto.
54. Daggio: costretto.
55. Daggio: costretto.
56. Daggio: costretto.
57. Daggio: costretto.
58. Daggio: costretto.
59. Daggio: costretto.
60. Daggio: costretto.
61. Daggio: costretto.
62. Daggio: costretto.
63. Daggio: costretto.
64. Daggio: costretto.
65. Daggio: costretto.
66. Daggio: costretto.
67. Daggio: costretto.
68. Daggio: costretto.
69. Daggio: costretto.
70. Daggio: costretto.
71. Daggio: costretto.
72. Daggio: costretto.
73. Daggio: costretto.
74. Daggio: costretto.
75. Daggio: costretto.
76. Daggio: costretto.
77. Daggio: costretto.
78. Daggio: costretto.
79. Daggio: costretto.
80. Daggio: costretto.
81. Daggio: costretto.
82. Daggio: costretto.
83. Daggio: costretto.
84. Daggio: costretto.
85. Daggio: costretto.
86. Daggio: costretto.
87. Daggio: costretto.
88. Daggio: costretto.
89. Daggio: costretto.
90. Daggio: costretto.
91. Daggio: costretto.
92. Daggio: costretto.
93. Daggio: costretto.
94. Daggio: costretto.
95. Daggio: costretto.
96. Daggio: costretto.
97. Daggio: costretto.
98. Daggio: costretto.
99. Daggio: costretto.
100. Daggio: costretto.

- | | | | |
|---|------------------|---|------------------------------------|
| 2 | Catania | } | |
| 2 | Cassero d'Alia | | da consegnare prima della partenza |
| 1 | Catania | | o a mezzo del rappresentante |
| 2 | Lampedusa biluce | | |

- | | | | |
|---|-------------------------------|---|---------------------------------------|
| 1 | Pinza | } | il corridore deve procurarsi
da se |
| 1 | Lampadina elettrica tascabile | | |
| 1 | Tubetto mastice e rappenz. | | |
| 1 | Rotolino nastro isolante | | |

A black and white photograph showing a group of men gathered around a motorcycle. One man is kneeling in the foreground, facing the bike. Several other men are standing around the motorcycle, some looking at it and others looking towards the camera. The background shows a building with a sign that says "SHELL".

RISTORO PILOTI



Ugo Barbieri oz



Milano Taranto 1953, 21 giugno; Alfonso Gualtieri vi partecipa con il pettorale n. 5, agli ultimi preparativi prima della partenza. Giungerà a Taranto in 16.58'04" piazzandosi all'ottavo posto di classe su 40 piloti classificati.



Alfonso Gualtieri in attesa del rifornimento, Milano- Taranto 1953.



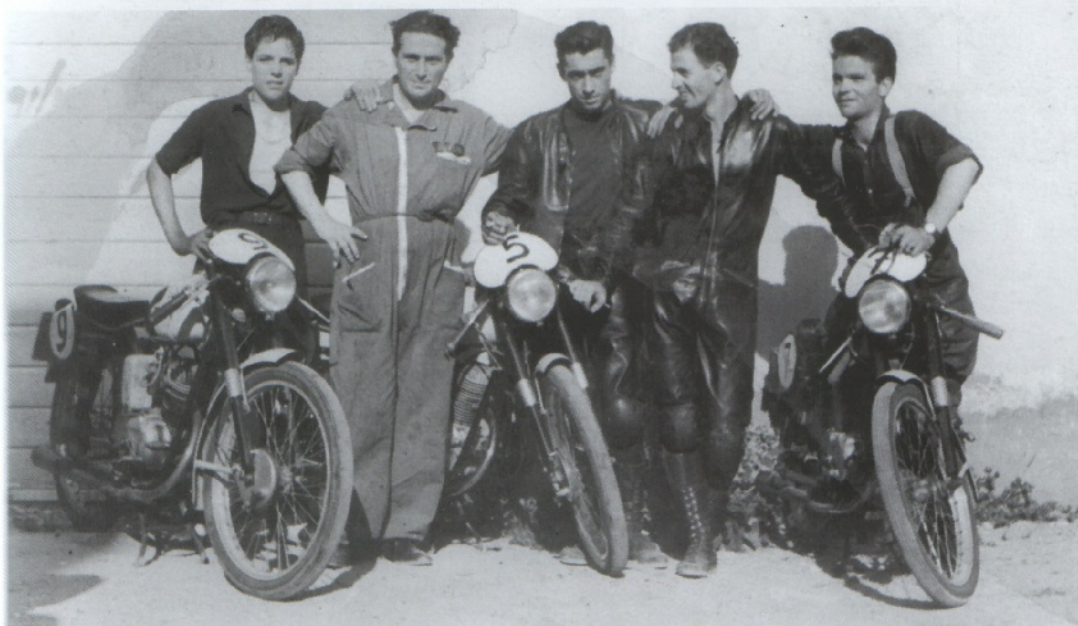
Cure preziose per moto e pilota ad ogni sosta, Milano Taranto 1953.



Alfonso Gualtieri atteso al punto di assistenza.



Alfonso Gualtieri è arrivato a Taranto, la grande cavalcata è presto conclusa.



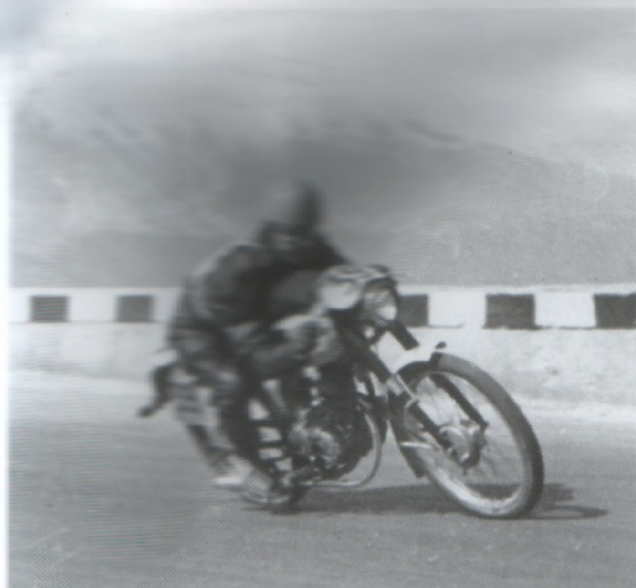
Il ricordo dell'impresa appena conclusa. Ci racconta Alfonso Gualtieri che i piloti in foto sono stati accompagnati in motocarrozzetta per un giro turistico a Taranto dal signore con la tuta, allora concessionario Laverda della zona.



Motogiro d'Italia 1956 - Bologna: corridori e meccanici. Da sinistra in piedi: Moro, Rigon, Salbego, Apolloni, Caretta, Caceffo, Rizzitelli, Marchi, Jacopini, Rippa, Miele, Zanzani, Grassellini. Accosciati: Favaretti, Battistin, Borriero, Silvagni, Mencaglia, Montesi, Pasini, Zin, Bagnoli e Bertuzzi.



Partenza da Bologna, starter d'eccezione il pilota Masetti. Alfonso Gualtieri ha il n. 39



Giro motociclistico d'Italia 1954; passaggio alpino, tappa Venezia-Bolzano, di Alfonso Gualtierio.



La carta con il percorso del II Giro d'Italia motociclistico

4 aprile 1954, controllo a Roma nel corso della seconda tappa del Giro d'Italia motociclistico.

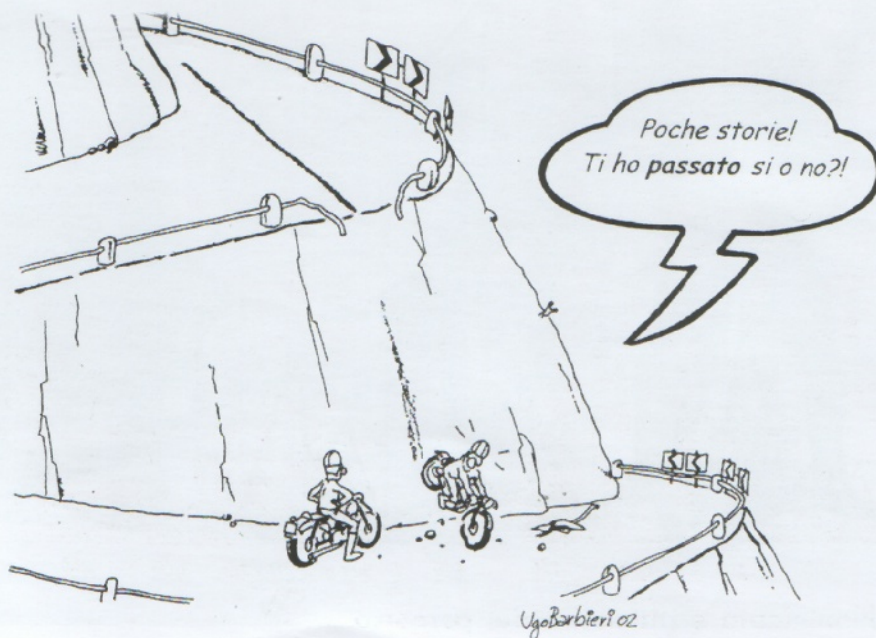




Motogiro 1954:
passaggio a Foggia di
Alfonso Gualtieri.



Motogiro 1954:
sorpasso interno curva
di Gualtieri, in
località Porte di Roma,
al concorrente Morini
su Laverda 75.



**Libera interpretazione
della matita
di Ugo Barbieri**



Motogiro d'Italia 1954, Renato Apolloni, altro pilota tesserato dal moto club Breganze, nella tappa Venezia Bolzano.

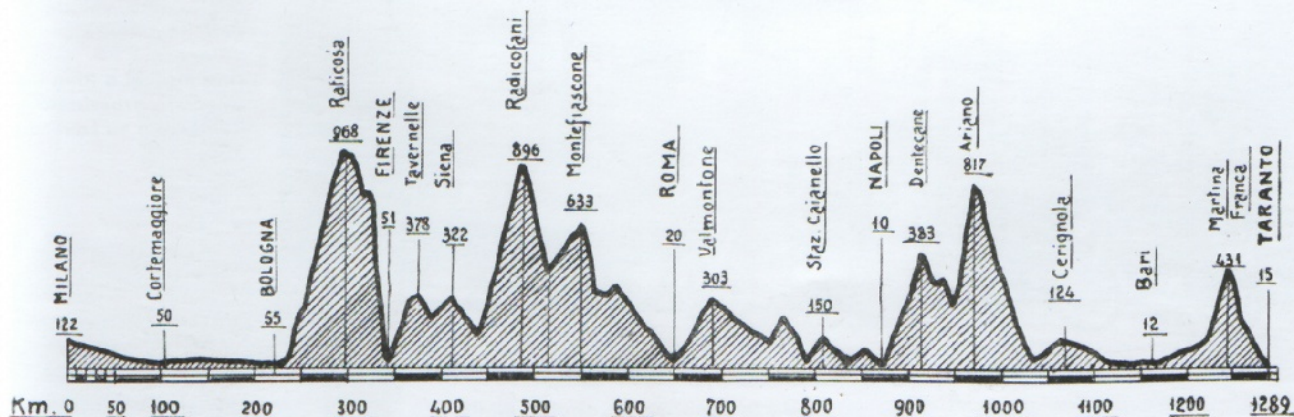
Classe 100 cm ³				
1°	Marchi Lino	Laverda	13.42'24"	94,333 Moto Club Breganze
2°	Zin Antonio	Laverda	13.43'25"	
3°	Apolloni Renato	Laverda	13.50'	Moto Club Breganze
4°	Mencaglia Pietro	Laverda	14.53'22"	
5°	Carboncini Italo	Laverda	15.08'05"	
6°	Caramiello Antonio	Laverda	15.57'29"	
7°	Mascellani Gilberto	Laverda	16.59'	

Classe 75 cm ³				
1°	Pastorelli Angiolo	Laverda	14.11'58"	90,988
2°	Galliani Claudio	Capriolo	14.30'37"	
3°	Montesi Flavio	Laverda	14.36'30"	
4°	Stringhetto Jolao	Capriolo	14.55'27"	
5°	Jacopini Bruno	Laverda	15.09'14"	

Il percorso della XI^a Milano Taranto - 1956, vinta da Lino Marchi su Laverda 100. Dopo quattro secondi posti, il pilota ufficiale Laverda centra il massimo obiettivo nell'ultima edizione della manifestazione. Per il motoclub Breganze è un trionfo.

A sinistra, la classifica finale Milano Taranto 1956.

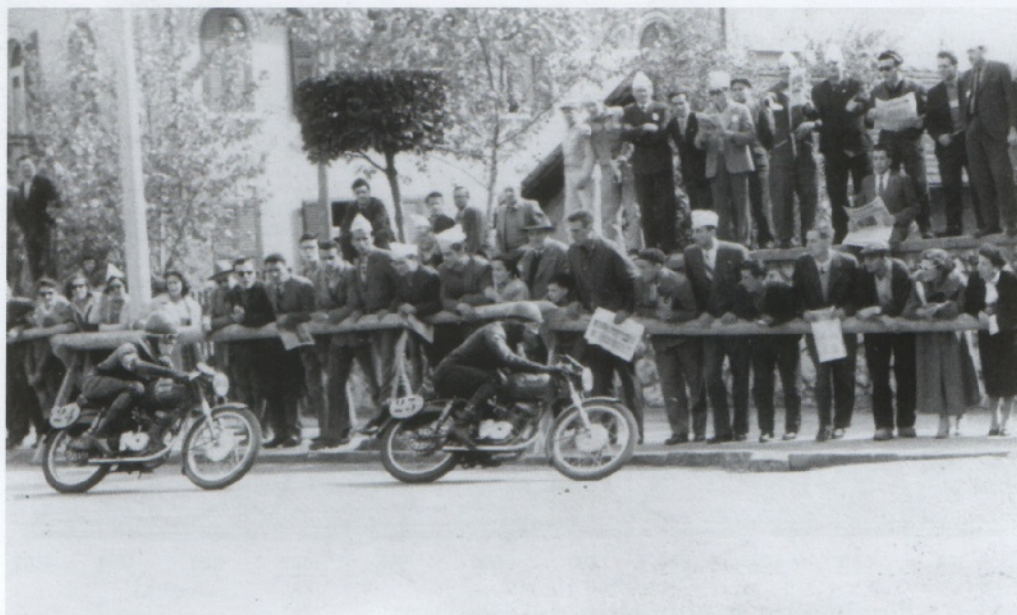
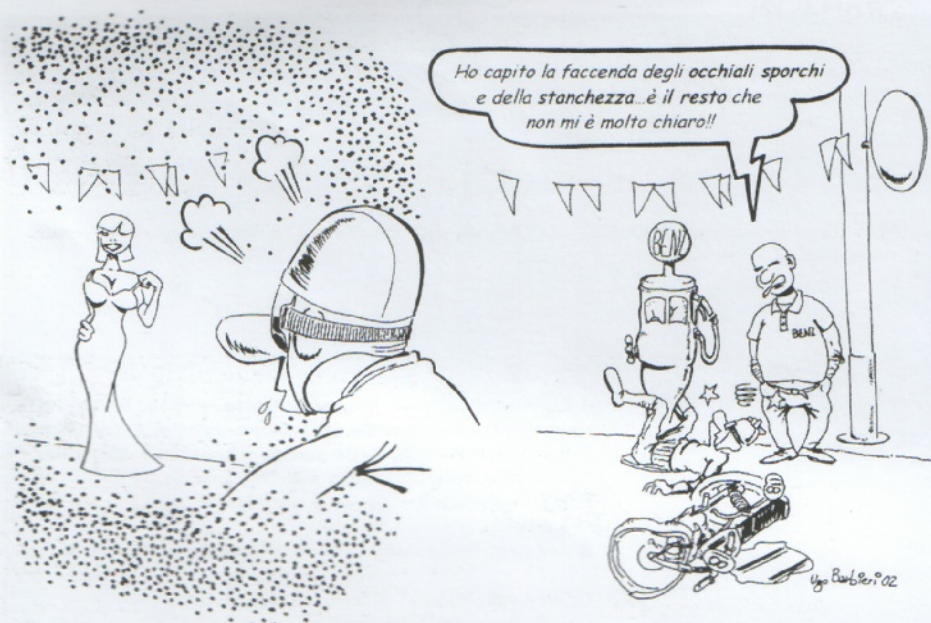
Da "Milano - Taranto" di Sandro Luciani e Claudio Pozzozzi, Nada Editore, 1994



Planimetria e altimetria del percorso.



Milano Taranto 1956
prima della partenza
una simpatica foto di
gruppo con una diva
del momento, amica del
re Faruk; si riconoscono
Apolloni, Enzo Rippa,
Giuseppe Zappon,
Carboncini, Pasini,
Mencaglia, Giorgio
Zappon, Vasco Farina;
in basso, Larquier,
Silvagni, Marchi e Zin.



Giro d'Italia
motociclistico 1957.
È l'ultima corsa
motociclistica su strada;
la tragedia di
Guidizzolo alla Mille
Miglia auto, chiude
definitivamente
un'epoca.
Lino Marchi a Riva del
Garda in prossimità
dell'arrivo su Laverda
100.



Giro d'Italia motociclistico 1957 all'arrivo della prima tappa da Bologna a Riva del Garda, km 219, percorsa alla media record di 114,5 km/h. Lino Marchi compie l'exploit nella sua Riva del Garda.



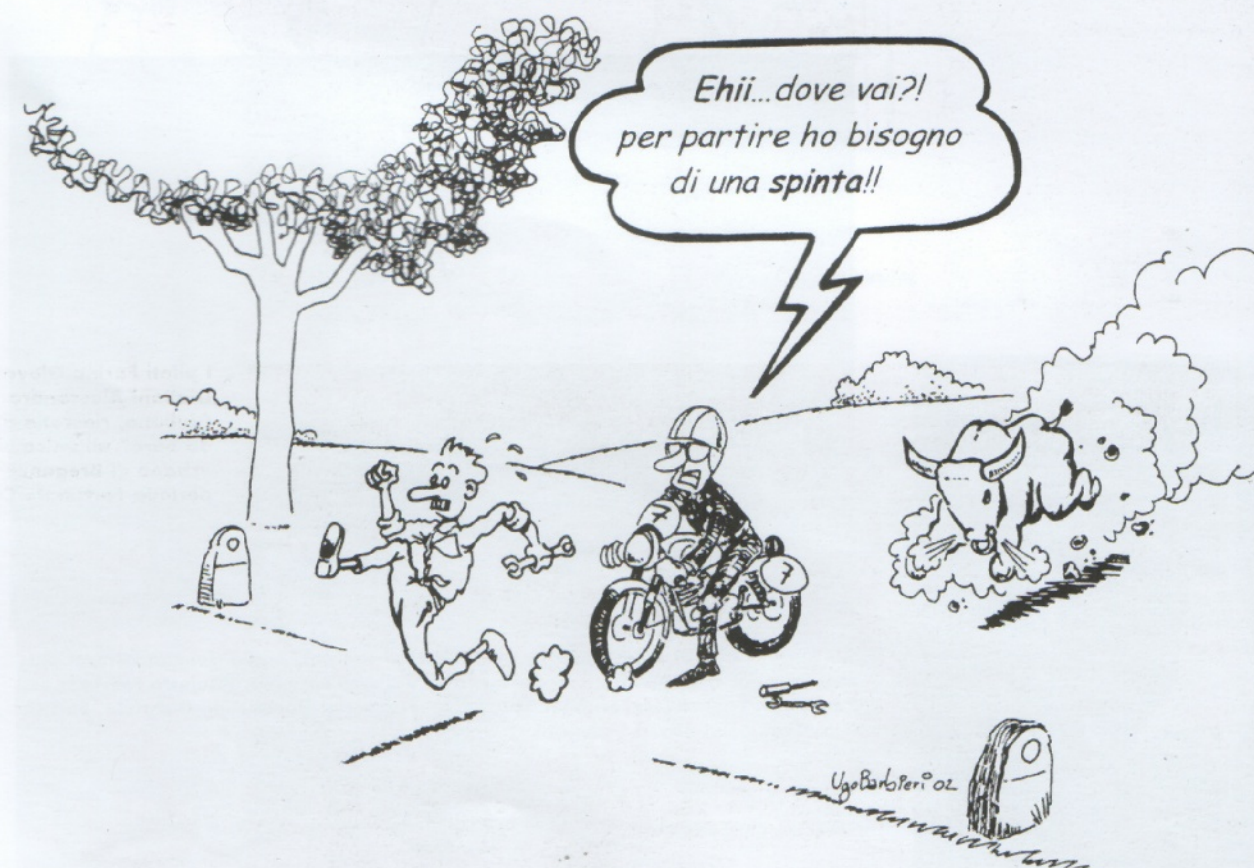
Gli appassionati sportivi breganzesi in attesa del passaggio dei concorrenti del Motogiro. Si riconoscono Borghesan Lino, Borsato Lorenzo, Pauletto Flaviano, Pegoraro, Lavarda Arcangelo, Borghesan Ferruccio, Borghesan Gabriele, Farina Giovanni e Dal Sasso Giovanni.



Eligio Valerio, in partenza al Giro d'Italia motociclistico del 1957, su Laverda 75, con il pettorale n. 1.



L'alfa Romeo coupé 1900 C Pininfarina usata dalla Moto Laverda per l'assistenza veloce ai concorrenti del Giro d'Italia, transita per Thiene, passeggero il meccanico Borriero Giuseppe.



Nino Caretta, meccanico della Laverda nelle competizioni da sempre, ci ha raccontato che nel corso di una Milano Taranto la squadra di assistenza doveva operare su un motociclo in gara. Per maggiore tranquillità si scelse di usare il grande cortile di una fattoria, il team indaffarato nel frenetico lavoro di riparazione venne improvvisamente messo in fuga da un torello che senza indugio puntò le rosse tute dei meccanici Laverda.



Lino Marchi viene premiato dal moto club Breganze per i risultati ottenuti. Si riconoscono Lino Marchi, Ruggero Busarello, dott. Francesco Laverda, Piero Dallemulle e Antonio Noli.



In municipio a Breganze viene premiato il dream team cross del moto club Breganze. Si riconoscono Augusto Finetti, Giuliano Oro, Armido Cogo, Ruggero Busarello, Fortunato Cantele, Giorgio Zappon, Giuseppe Zappon e Piero Dallemulle.



I piloti Farina Giovanni, Giuliani Alessandro, Oro Giuliano, riescono a "darla da bere" all'unico vigile urbano di Breganze del periodo Fortunato Cantele.

LA GIMKANA

Negli anni 60 in occasione di feste e sagre paesane veniva organizzata quasi sempre la gimkana motociclistica.

Una manifestazione spettacolare, a stretto contatto con il pubblico, di basso costo e facilissima da organizzare, basta lo spazio di un bel cortile. Si partecipa con qualsiasi motociclo ed il percorso tutto pianeggiante, interrotto da ostacoli che obbligano il pilota a velocità bassa e guida di destrezza: cioè una gimkana. Gli ostacoli posti sono vari, dallo slalom fra i birilli, all'asse di equilibrio (una pedana sollevata da terra con inclinazione adeguata per salita e discesa), dalla strada dissestata (una scala a pioli posta per terra) al tunnel (aste leggere sostenute ad una altezza da terra variabile fra 120/130 cm) al bilico.

Ogni errata esecuzione o posa di piede a terra comporta l'attribuzione di penalità. Vince chi percorre senza penalità nel minor tempo. Un meccanismo semplice di facile lettura ad ogni spettatore.



Giuseppe Borriero
su Laverda 75.
Si può vedere la
delimitazione del
percorso di gara



Attilio Zappon
colto nel momento
in cui il bilico è
perfettamente
bilanciato.



Eligio in una delle frequenti gimkane notturne.

Giuliani Alessandro: altro ostacolo speciale affrontato con la moto di serie, quella per poi ritornare a casa.



Giovanni Farina, Breganze 1959; il bilico affrontato in velocità, quasi un salto, nel campo di calcio in via Roma unico impianto sportivo permanente del tempo.



Giuliano Oro su Laverda 100 regolarità sulla discesa del bilico.



Nel tratto di percorso da un ostacolo al successivo si possono vedere bene le aste del tunnel.



Il momento del cambio di pendenza del bilico affrontato da un giovane Augusto Finetti in sella a Moto Guzzi Lodola.



Trampolino fisso, una variante al bilico, ancora più spettacolo nei salti; Augusto Finetti vola su Aermacchi con la sagoma del centro giovanile a fare da sfondo.



Piovene 1957: Giuliano Oro e Valerio Eligio vincitori della ginkana alla premiazione.

MOTO CROSS

Le corse in moto in fuoristrada, prendono piede anche nel momento nel dopoguerra, all'inizio vi partecipavano moto stabili, poi i mezzi si sono sempre più trasformati per le esigenze specifiche. In questa nostra rassegna documentiamo la presenza di Laverda 100, trasformate, modificate, ma essenzialmente derivate di serie. Il campo da cross dove si sono organizzate le prime manifestazioni di ginkana motocross, denominazione dell'epoca, è stato Fara Vicentino. La nostra rassegna prende l'avvio proprio da una gara di piloti esordienti. Ci racconta Adolfo De Antoni che recatosi a Fara in sella alla propria moto fatta in casa per gustare, lo spettacolo viene avvicinato dagli organizzatori e convinto assieme a Giorgini Andrea ed altro spettatore con un Guzzino a gareggiare. Causa una lite fra i moto club di Fara e di Zugliano tutti i piloti iscritti avevano disertato la gara. La folla accorsa rimase contrariata in quanto si attendeva mezzi più potenti e numerosi. Comunque De Antoni riesce a vincere per abbandono degli altri concorrenti, uno per caduta della catena e l'altro perché finendo fuori pista sbatte contro un albero.



Anno 1957, campo di Fara Vicentino. Giovanni Farina su Laverda 100, con la maglia del moto club Breganze, in salita e sul ponte di legno utile a saltare un dislivello.

Tempo record al moto cross di Fara Vic.

FARA VICENTINO, 20

Riuscitissima la gara di moto-cross alla quale è affluito un folto pubblico di 4 mila persone che ha entusiasticamente applaudito i centauri di questa appassionante specialità.

La gara, come era nelle previsioni, si è svolta in una eccitata competizione tra moto Laverda e moto Capriolo, le prime delle quali hanno riportato la vittoria per merito del bravissimo e giovanissimo Giorgio Zappon.

Ecco l'ordine d'arrivo sui 5 giri regolamentari del percorso: 1. Zappon Giorgio su Laverda in 6'35"; 2. Nori Giancarlo su Capriolo in 6'36"; 3. Pontini in 6'46"; 4. Bertinato in 7'7"; 5. Annapoli in 7'8"; 6. Giuliani in 7'16"; seguono altri 14 concorrenti in tempi inferiori.

Sfortunatissima la prova di Eligio Valerio che fino al 4. giro conservava il miglior tempo e che una rovinosa caduta ha tolto di gara. Spetta comunque a Valerio il giro più veloce con 1'14", tempo record dell'ormai famoso circuito di moto-cross di Fara Vicentino.

MOTO CLUB - FARA VICENTINO

FARA VIC. 9 Marzo 1959.

Valerio Eligio
Scuola Motorizzazione
5° Autoreparto
Cecchiagnola (Roma)

Caro Valerio, da anni precedenti anche quest'anno il nostro Moto Club, organizza per il giorno 23 Marzo la grande manifestazione sportiva denominata "Giro della Fara", denominata "Ginkana Cross".

Conosco molto bene per quel giorno il campione d'Italia di Moto Cross Valerio Eligio di Roma. Sarei lieto di darti che quest'anno il percorso avrà molte delle caratteristiche, tu come direttore sportivo, come creatore di questa manifestazione, sei sempre indispensabile anche per ragioni tecniche. Ho scritto anche al tuo Comando e voglio sperare che ti sia data una piccola licenza in modo che tu potessi essere qui almeno il giorno prima.

Rimanendo in attesa di una tua risposta gradisci intanto i più cordiali Saluti-

Il Presidente del Moto Club.

MOTO CLUB
FARA VIC.

(Ideo Bruno)
Ideo Bruno

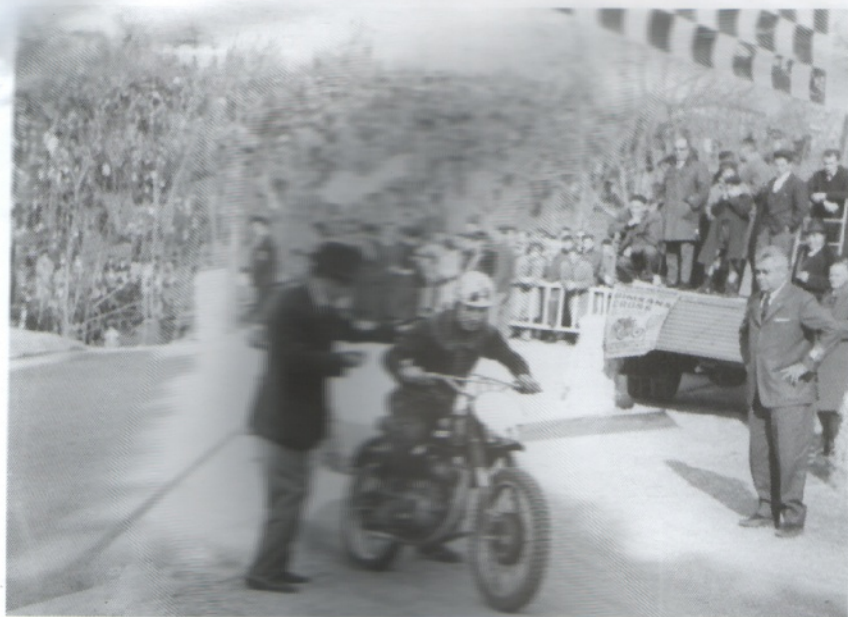
Memori della guida spettacolare di Eligio Valerio gli organizzatori del circuito di Fara, cercano di fare rilasciare una licenza dal comando ove presta servizio militare per consentirgli di prendere parte alla gara.

"Il Giornale di Vicenza" 21 marzo 1958

La rovinosa caduta di Eligio Valerio è causata da un salto troppo alto in prossimità dell'arrivo. Il pilota viene letteralmente catturato dalla striscione del traguardo e nella conseguente caduta lo moto riporta danni che ne impediscono il proseguimento della gara.



Eligio Valerio ripreso sul campo di Fara. Ultimo pilota a destra Domenico Fenocchio, sei volte campione italiano di motocross oltre che vincitore di una Milano Taranto. Negli anni precedenti il campione, su Gilera 500, ha insegnato ai giovani crossisti locali, avvezzi alle piccole cilindrata, cosa si poteva ottenere dalla moto. Racconta Giorgio Zappon che rimasero tutti sbalorditi dagli insegnamenti di tale maestro e misero subito in pratica la lezione.



Giorgio Zappan sulla linea di partenza; al cronometro, Alfredo Ghirardini, per decenni fiduciario provinciale della F.M.I. Si noti la presenza impressionante di pubblico.

Foto Vicentina, passaggio di Giorgio Zappan su Gilera 100. Il pilota, per la ristrettezza della pista gareggiava solo alla volta a tempo.



Eligio Valerio alla partenza su Gilera.



**Giuliano Oro affronta la discesa
in sella a Laverda 100.**

**In una cornice di pubblico incredibile
Augusto Finetti si appresta alla par-
tenza, in attesa del proprio turno
Giuliano Oro.**





Spettacolare passaggio sul salto che immette al traguardo di Giuliano Oro.



Passaggio tecnico affrontato con perizia da Alessandro Giuliani su Laverda 100. Si notino le delimitazioni di pista con ritagli di legno ed il serbatoio modificato per avere una migliore manovrabilità.



Altro passaggio acrobatico a fine gara di Augusto Finetti.



Si riconoscono Flavio Poli,
Giovanni Martini, Alessandro
Giuliani, Augusto Finetti nel
dopo gara a Fara.

Flavio Poli agli esordi, su
Moto Laverda autocostruita,
telaio di un modello 75,
motore di un Laverda 100
Giro d'Italia, forcella da
regolarità tipo Garmish,
mozzo Oldani e motore
maggiorato fino a 125 cc.



Tessera F.M.I. di appartenenza al
Moto Club Breganze



Passaggio tecnico affrontato con potenza da Flavio Poli. Osservatori interessati Eligio Valerio, Giuliano Oro e Alessandro Giuliani. La protezione di paglia da questo punto di vista sembra messa per l'incolumità della pianta.



Giorgio Zappon su Laverda 100 imposta la discesa.



Augusto Finetti in perfetto bilanciamento nel cambio di pendenza. Si noti la vicinanza del pubblico ed i mezzi di delimitazione dello stesso.

Attilio Zapon ripreso nello stesso tratto tecnico della pista di Fara.



Flavio Poli su Laverda affronta in sella la parte di cambio pendenza della pista di Fara Vicentino.



Giorgio Zapon saluta il pubblico convenuto e riceve le giuste acclamazioni nel giro d'onore riservato al vincitore con al collo la medaglia vinta.



Foto di gruppo a fine gara sulla pista di Fara Vicentina si riconoscono Giorgio Zapon, Alessandro Giuliani, Giuliano Oro, Giovanni Farina, Anapoli, Giovanni Martini, Giuseppe Zapon.



Atilio Zapon si esibisce a fine gara in un passaggio particolarmente spettacolare ed acrobatico, riuscirà ad atterrare in ordine.



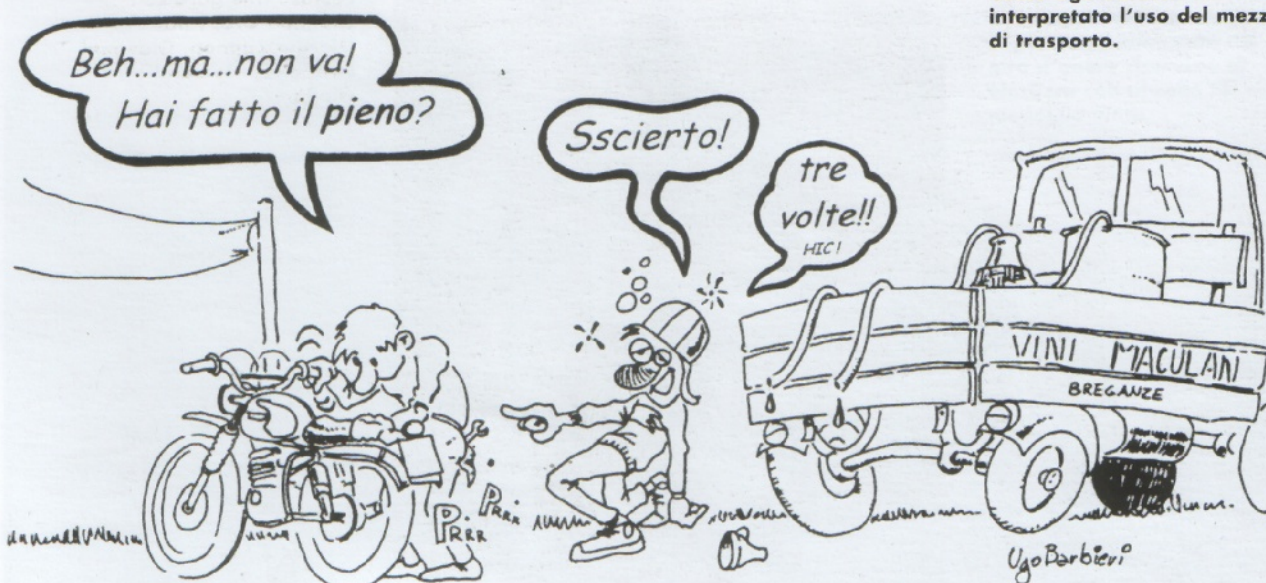
Nella foto in basso, Alessandro Giuliani, su Laverda 100, impegnato sulla pista di Poleo. Si noti la ristrettezza della pista ed il contatto diretto con il pubblico vestito da festa.



Questa foto di Giorgio Zappon è stata utilizzata dal Moto Club Fara come cartolina di invito per legare di motocross.



Il mezzo di trasporto utilizzato per raggiungere i campi di gara era un camioncino fornito dalla Moto Laverda o da Maculan Vini di Breganze. Si riconoscono Attilio Zappon e Flavio Poli ancora una volta vincitori.



Come Ugo Barbieri ha interpretato l'uso del mezzo di trasporto.



Prove tecniche di allenamento di
Giuliano Oro e Giovanni Martini.



Augusto Finetti su Aermacchi in
plastico volo.

Eligio Valerio ripreso in una dei primi
tracciati per motocross, praticamente
in sentiero. Su queste piste i piloti
prendeivano il via come nelle gare di
inseguimento su pista, uno all'inizio
e l'altro da metà circuito.



Festoso fine gara con
Giuliano Oro, Anapoli,
Giorgio Zappon, Giovanni
Farina ed Alessandro
Giuliani.



La befana del vigile a Sandrigo, festa molto sentita dagli utenti della strada ed in particolare dai giovani motocrossisti. Si riconoscono Giorgio Zappon, Nino Caretta, il vigile festeggiato, Augusto Finetti, Alessandro Giuliani e Flavio Poli.

A fine gara esposizione di coppe e premi vinti. Si riconoscono Alessandro Giuliani, Augusto Finetti, Giorgio Zappon, Giovanni Martini e Giuliano Oro.



Gruppo di piloti ed appassionati; da sinistra Giovanni Martini, Adolfo Agostini, Giuliano Oro, Mario Dalle mulle, Giorgio Zappon, Nino Caretta, Mario Zanin, Alessandro Giuliani, Caretta, Oro, accosciati Vittorino Sperotto, Giuseppe ed Attilio Zappon.



IL CIRCUITO DELLA VALLETTA



Il moto club, allora presieduto da Giuliano Oro, identifica il sito idoneo per il proprio campo da cross, a nord di Breganze ai piedi del monte di S. Lucia, in una piccola valle da cui il nome Valletta. Vi hanno luogo due gare, nel 1963 e nel '64, il giorno di pasquetta.

Il circuito per la caratteristica naturale non ha grandi vie di accesso, il pubblico per raggiungerlo deve percorrere un bel tratto di strada a piedi. Il tracciato è breve, delimitato nella valle, con pista stretta idonea al passaggio di un solo concorrente.

Giuliano Oro sotto il controllo del commissario di percorso Attilio Zappon, si staglia netta alle sue spalle la sagoma del campanile di Breganze.



Giuliano Oro al via nella parte bassa del tracciato della Valletta a Breganze.



Attilio Zappon, su Laverda 100, affronta il piccolo dosso subito dopo la partenza.



**Sopra: circuito della Valletta, Breganze;
Attilio Zappon vincitore nella classe 125.**



**Anche nel circuito della Valletta un ponte in
legno permetteva di superare il salto di un
muro a secco.
Alessandro Giuliani lo affronta in salto.**

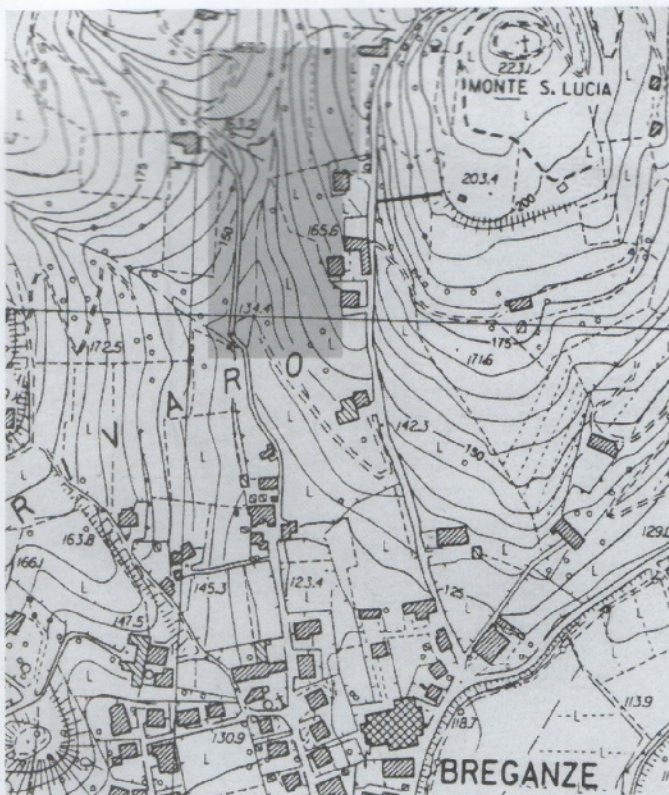
**Sotto: aprile 1964, osservato dal presidente del
moto club, Giuliano Oro, Giorgio Zappon sta
per terminare il giro del circuito.**





Sopra: dove mancano i cavalli del motore supplisce la grinta di Giuliano Oro.

A sinistra: Alessandro Giuliani, in prossimità della partenza nel circuito della Valletta, su Laverda 100.



L'area in cui si sviluppava il circuito della Valletta.

Augusto Finetti impegnato nella sua cavalcata vittoriosa per la categoria oltre 125 del circuito della Valletta.



In alto a sinistra, Giorgio Zappon in allenamento nel tratto a fine discesa nel circuito della Valletta a Breganze.
A destra: Attilio Zappon a Gallio davanti ad una tribuna naturale ricca di pubblico.

Gallio 1963, Flavio Poli raggiante dopo le premiazioni, si è aggiudicato la classifica fino al 125 ed oltre 125 cc. Alessandro Giuliani è al suo fianco.



Lana d'Adige 1963, ultima gara di Giorgio Zappon. Uscito di pista e dopo un animato diverbio con il commissario viene squalificato dall'attività agonistica.



Augusto Finetti, primo a sinistra su Aermacchi, in partenza sul campo di Cornedo.
La pista dalle dimensioni idonee consente la percorrenza sino a quattro concorrenti.



1965 Selva di Val Gardena, spettacolare uscita dal guado di Flavio Poli su Husquarna.



19 luglio 1964 Alessandro Giuliani nella pista di Arzignano, fra due ali di pubblico, vola in sella alla sua fedele 100 Laverda.



19 luglio 1964, Flavio Poli vince e riceve il trofeo dell'Aero Club Vicenza organizzatore della gara di Arzignano. Data la schiacciante superiorità sugli avversari ad ogni fine gara la sua moto veniva verificata dai commissari per controllare che la cilindrata rientrasse nei limiti di categoria, cosa che puntualmente veniva confermata.