

Spett. Motociclismo d'epoca

E' stato per me una piacevole sorpresa vedere sull'ultimo numero di Moto d'epoca l'articolo dedicato ai sigg. Ladetto e Blatto.

Questo specialmente per il fatto di aver lavorato in tali momenti alle loro dipendenze.

Mi è gradita l'occasione per mandarvi alcune considerazioni al riguardo.

Approfitto anche del fatto che mi si è presentato, qui in paese, di vedere la moto costruita da un artigiano di Avigliana (Vacchiotti), munita di motore OMB ad aste e bilanceri, in questo momento in fase di ristrutturazione, per farne delle foto.

Ve ne mando alcuna del motore, pensando sia utile in quanto è difficile reperirne altre.

Faccio notare che, dove era inciso il nome OMB, questo è stato sostituito con una targhetta "Vacchiotti".

Insieme mando anche delle foto di quello che era un albero a camme del motore a distribuzione in testa, Una nella mano per evidenziarne le dimensioni. Oggi, a ragion veduta, giudico quanto piccolo fosse il relativo pignone catena che doveva far fronte al richiamo delle valvole il cui carico delle molle era di quasi 90 chilogrammi. La catena di distribuzione era una Renold col passo di 3/8", i nottolini della quale, a causa della piccolezza del pignone, stentava a sopportare indenne più di due o tre corse.

A proposito della foto sulla moto LADETTO pubblicata.

Questa difficilmente si riferisce al modello 30 / 31 ma più probabilmente a quello del 1932.

Infatti il motore è quello della seconda serie, mostrando chiaramente il tipo con testa cilindro staccata con i due scarichi di fusione. Magnete Bosch comandato a catena come il modello '30

Pompa di lubrificazione Best e Lloyd a fondo perduto, cambio Burman a tre marce.

La forcella, a doppio triangolo, è successiva a quella montata sul modello 1930. Si tratta cioè o di una FIT della ditta Quadrio o più probabilmente di una Brampton, quest'ultima parecchio usata in quel tempo. I freni erano della ditta Torresini di Torino, via Pianezza.

Il modello del 1930 aveva il motore a testa fusa in blocco unico col cilindro e si trasformava in 2 tubi aggiungendo all'unico un'appendice che ne permetteva la modifica. Montava ancora una forcella a parallelogramma della ditta Scarafiotti come sulle precedenti Ladetto e Blatto.

Il cambio era all'occasione il Burman o l'Albion, a tre marce con comando a mano.

Una foto di tale modello – ad un solo tubo di scarico e con cambio Albion - è riportata a pagina 66 sul terzo volume della "Storia della motocicletta" editore Bruno Bacchetti, probabilmente parente del vs. Amm. Del.

La foto del motore sciolto. Si tratta dell'ultima serie costruita e che noi chiamavamo scherzando "il testone" per il fatto di avere la testa con l'alettatura abbondantemente dimensionata.

Pompa di lubrificazione Pilgrim, sempre ad olio perduto.

Comando del magnete a ingranaggi anziché a catena.

Sospensione elastica. La moto in questione - contrariamente a quanto pubblicato a pag. 280, primo paragrafo, quarto volume della storia della motocicletta, dal quale probabilmente sono state assunte le informazioni - non aveva il forcellone. Aveva le molle contenute in due foderi pressoché verticali ai lati della ruota. Erano collegate fra di loro unicamente tramite il mozzo della ruota. Per conseguenza la moto aveva il difetto di "scodinzolare" perché la rigidità del sistema era affidata unicamente alla dimensione del perno che univa i due foderi e non era sufficiente per evitarne la flessione.

Motori monoalberi dell'Aquila. Penso che il riferimento sia ai motori OMB.

A questo punto si rende utile una spiegazione che, per mancanza di pubblicità, non è generalmente conosciuta.

Sia le moto Ladetto in questione, quanto le moto OMB, sono stati costruiti nella stessa officina in Torino Piazza Santa Giulia 6.

Io vi ho incominciato a lavorare all'età di 14 anni, dopo aver già lavorato - 11 ore al giorno per 2 anni - in una officina (oggi fa effetto a dirlo) dove avevo imparato - credetemi - a lavorare al tornio ed alla fresa grazie ad un "padrone" che insegnava una sola volta a mettere a posto la macchina e poi era obbligo arrangiarsi a costo di "inciucciare" dei pezzi senza pericolo che ci sgridasse.

Avevo la passione delle moto e, approfittando dell'amicizia di famiglia col Signor Ladetto, ne ho approfittato per farmi assumere.

Mi trovo quindi nella condizione di conoscere abbastanza bene i fatti di quel tempo.

Il proprietario dell'officina dove erano costruite le Ladetto era certo Signor BERTOGLIO, per cui il nome dell'officina "BEST" Bertoglio Silvio Torino

Quando il Signor Ladetto partì per la Calabria per dedicarsi alla costruzione della OMC, la proprietà dell'officina passò al Signor BROGLIA, a quel tempo proprietario di una farmacia in via Vanchiglia.

In concomitanza subentrò, come capo officina, il Signor Blatto proveniente dalla Francia - dove si era trasferito tentando l'avventura dei motori d'aviazione insieme al Signor Concaris ex proprietario della Ladetto & Blatto - dando così l'avvio ai motori e moto OMB (Officine Meccaniche Broglia).

I motori OMB hanno rappresentato un notevole passo avanti rispetto ai precedenti Ladetto e Ladetto & Blatto.

Sono stati costruiti tanto con comando ad aste e bilancieri quanto con distribuzione monoalbero in testa.

Avevano lubrificazione forzata a mezzo pompa a ingranaggi incorporata nel motore con regolazione della pressione e possibilità di montare un manometro per controllarne il valore, testa di biella su rulli ad aghi, carter dimensionato in modo da poter permetterne la costruzione tanto con volano esterno che interno. L'olio era contenuto nel carter stesso facilitando così chi comprava i motori sciolti.

Tutti i motori normali OMB di 175 di cilindrata avevano volano esterno e due tubi di scarico. Quelli da corsa erano monotubo di scarico con rapporto alesaggio/corsa 61x 59, anch'essi con volano esterno.

L'affidabilità era pressoché assoluta ed erano molto veloci, anche quelli normali ad aste e bilancieri.

Al riguardo ricordo che, mandato io a Milano con una 175 normale per ritirare un cambio Albion a quattro marce con comando a pedale da montare sulla moto da corsa, ho compiuto il percorso di 127 chilometri tra un casello e l'altro dell'autostrada, in un'ora e 23 minuti ad una media cioè di quasi 92 Km. Tenendo conto di dover dare di tanto in tanto fiato "alla candela" - non certo al motore che non ne aveva bisogno - penso sia stata una ottima prestazione.

Il modello da corsa, a distribuzione in testa, è stato costruito nelle cilindrata 175 e 250.

Era affidato in prima mano al corridore Carlo Gobetti. In privato al Sig. Giacotto e ad un altro cliente (non ricordo il nome).

Il 250 è stato montato specialmente dall'Aquila ed affidato anch'esso alla guida di Gobetti.

In seguito la ditta passò ad un ingegnere Torinese del quale mi sfugge in questo momento il nome. Questi intervenne nel progetto, decidendo fra l'altro di proseguirne la costruzione unicamente con volani interni.

Arrivarono poi le cessazioni alle facilitazioni che usufruivano le moto fino ai 175 cm.

Tutto il mercato di tale cilindrata fu scosso dalle nuove regole e dopo poco tempo il nuovo proprietario decise la chiusura della ditta.

Il materiale passò al Signor Guido Premoli di Varese.

Il signor Blatto si trasferì a Milano presso la ditta BORDONE costruttrice di motocarri.

Io alla ditta OLLEARO, addetto sia alla lavorazione quanto al montaggio ed alla manutenzione.

In seguito alla ditta SIMPLEX di Pellini al montaggio del motore di 500 cm. con cambio in blocco.

Poi "servizio militare". Al termine ho dato addio alle moto entrando in FIAT come disegnatore.

Adesso, prossimo ai 91 anni mi trovo a riandare coi ricordi alla gioventù, continuando ad usare giornalmente la moto.

Si tratta di malattia incurabile!

Con i più cordiali saluti e ringraziamenti

Rossati Bruno

PS:

Gobetti ha vinto a Bra, ad Alessandria (al riguardo ricordo quanto mi raccontò Tomaselli in tale occasione - parole sue - "ero in pieno rettilineo, sento una turbina dietro, mi arriva di fianco Gobetti, cambia marcia e se ne va"). Gli aveva già preso un giro! Ha corso ad Asti dove si era ritirato mentre era in testa (durante un'accelerata aveva ceduto il bloccaggio della ruota lato catena, con conseguente salto della catena e incolpando me dicendo di non aver bloccato bene la ruota.) In Francia ad Arcachon dove ha vinto, poi a Montlhéry dove si era ritirato per lo svitamento del volano, poi ancora vincendo in Spagna, e partecipando al circuito del Valentino, a Roma circuito del Littorio, senza contare le corse in salita con la vittoria alla Sassi Superga ed alla Torino Pino.

COLLEZIONISTI: Mario Artusio - Maina Bartolomeo - Venturino Giovanni - Allasia Fulvio - Trivero Valentino