

Cos'è il Vesparaid

Ricordi di questa specialità sportiva iniziano con la nascita della Vespa e vanno dal Giro dei Tre Mari all'Audax delle Dolomiti fino ad arrivare al Motogiro d'Italia ed al fascino indimenticabile della Mille Chilometri, quando le gesta dei vespisti riempivano le copertine dei maggiori giornali sportivi e del settore come la Gazzetta dello Sport e Motociclismo.

I regolamenti nel corso degli anni sono stati via via modificati, passando da tratti cronometrati, con una velocità media imposta, a controlli orari sempre più selettivi, prima al secondo, poi al decimo fino ad arrivare, ai nostri giorni, al centesimo di secondo. Questa evoluzione si è resa necessaria per evitare i pari merito, dopo l'evoluzione dei sistemi di rilevazione dei tempi, dapprima manuali analogici fino a giungere agli automatici digitali radio controllati.

Di pari passo sono evoluti anche gli strumenti a bordo delle Vespa, che comunque non possono essere ne sonori ne registrati tramite fili ai cronometri ufficiali.

Nel 1980 la specialità ha cambiato anche denominazione, e da Regolarità Vespistica si è trasformato in Vesparaid, nome che è tutt'ora applicato a questa disciplina sportiva che pur avendo poco di spettacolarità, ha in sé un fascino particolare, quello di avere bisogno di una ottima dote di concentrazione in quanto la gara si può decidere anche all'ultimo passaggio cronometrato.

Se in altre specialità sportive la Vespa usata deve essere modificata ed adattata alle esigenze, per partecipare al Vesparaid si può usare qualsiasi tipo di Vespa, sia essa moderna o storica, ciclomotore o motociclo. La discriminante non è il mezzo che non è influente ai fini del risultato agonistico, ma l'esperienza e la bravura del pilota. Il regolamento del Campionato Italiano 2012, infatti, divide in due categorie i concorrenti proprio in base ai risultati ottenuti dagli stessi negli ultimi anni, i migliori nella categoria Expert tutti gli altri nella categoria Promozionale. Per favorire l'inserimento di nuove leve, dal 2012 sarà inoltre obbligatoria la presenza



nella squadra di un concorrente della categoria Promozionale.

La manifestazione consiste in un percorso di un centinaio di chilometri, segnato con indicazioni ad ogni incrocio, da percorrere alla media massima di 30 km orari. Nel percorso sono inseriti dei Controlli Orari, dei Controlli a Timbro e delle Prove Speciali. Le Prove Speciali sono dei tratti delimitati da fettucce, birilli o semplici righe segnate per terra, da percorrere in un tempo imposto. In queste Prove Speciali ogni centesimo di anticipo o di ritardo rispetto al tempo teorico, fanno segnare dei punti di penalità, lo stesso vale per i centesimi di anticipo o ritardo ai Controlli Orari.

Di fatto la manifestazione è

molto semplice, i concorrenti ricevono una tabella di marcia con segnati i tempi dei passaggi, i chilometri da percorrere, le località da attraversare. I concorrenti possono anche partecipare senza avere grossi fini agonistici, ma se vogliono competere per i primi posti devono attrezzarsi con almeno un minimo di strumentazione.

Questa strumentazione minima consiste in un orologio digitale radio controllato sul quale si possano vedere bene i secondi, il più usato è un modello della Oregon che si trova normalmente in commercio a 20/25 €. Questo orologio è più o meno esatto rispetto ai Cronometristi ufficiali ma i più esigenti lo controllano prima di ogni passaggio ed even-

tualmente lo sincronizzano manualmente. Alcuni piloti, inoltre, usano dei contasecondi analogici a lancetta, da 10 o 30 secondi, questi strumenti vengono fatti partire solo qualche minuto prima del passaggio in quanto non sono affidabili per lunghi periodi di tempo.

Per il 2012 il Campionato Italiano si svolgerà in una unica prova di due giorni che si svolgerà ad Ancona nei giorni 3 e 4 giugno. Il Vespa Club d'Italia per questa manifestazione, ha messo a disposizione un montepremi in buoni benzina suddiviso nelle tre categorie Expert, Promo e Squadre.

Tutti gli interessati sono invitati quindi a partecipare a questa due giorni vespistica in amicizia, con quel pizzico di suspense che in più forniscono i Controlli Orari.

Chi fosse inoltre interessato ulteriormente alla tecnica ed alla strumentazione da usare, può consultare il manuale "In Vespa ne faccio di tutti i colori" edito da CLD Libri dove potrà trovare tutte le indicazioni per iniziare al meglio questa specialità.

In alto, una strumentazione davvero eccezionale per la Vespa di Gaetano Traversi. A sinistra, Marco Tomassini del Vespa Club Foligno alla Trento-Bondone

