

**FAZER** ITALIA

# magazine

Anno 5, Numero 4

Luglio 2007

**ALPI** 2007  
**MITICO**





# magazine

Anno 5, Numero 4

Luglio 2007

## Editoriale:



L'estate è giunta prepotentemente ed anche qui in redazione il caldo si è fatto sentire...

Numero "sottileta" questa volta, il caldo e le vacanze imminenti hanno giocato la loro parte. In ogni caso poche pagine ma sempre buone!! Continua il nostro viaggio nella community, sempre dal Nord-Est (uno dei gruppi più attivi) arriva il racconto di Plok... ne seguiranno altri nei prossimi numeri provenienti dalle altre parti d'Italia...

Un esordio per Lumacone in "Motomondiale Story", da questo numero si alternerà o semplicemente collaborerà con l'altro titolare della rubrica, M.P., in ogni caso mi sembra un ottimo lavoro, giudicate voi!! La rubrica "Partire" va in vacanza, e speriamo torni con qualcosa da raccontarci vero Max? Anche "Fazer in Rosa" è in vacanza, ma Morghi è sempre pronta e all'ascolto per ricevere le "confessioni" delle nostre desperate bikerladies!!

Per fortuna a sfidare il caldo, forniti di cubetti di ghiaccio, ventilatori e condizionatori di ogni tipo, il duo comico composto da ZioToposky e Motorana nell'allegro zoo redazionale!! Ora un occhio ai prossimi appuntamenti: A giorni il decimo Yamaha-Fest a Misano, conturni i pista e spettacoli a go-go, ed imperdibile il passaggio del testimone del Mitico Tour stavolta a cura dei Liguri: non potete mancare!!

Comincia il conto alla rovescia per il sesto raduno nazionale di FazerItalia...

Dal 14 al 16 (ricordate che il termine per le iscrizioni è il 12/08/2007) settembre è confermata anche quest'anno l'invasione pacifica di un'altra zona del centro Italia da parte di almeno 200 equipaggi provenienti da tutto lo stivale (isole comprese) ed anche qualche aficionado dall'estero.

La base sarà situata sui monti Cimini, a San Martino al Cimino presso la struttura alberghiera Balletti Park Hotel. Una struttura in grado di offrire il massimo confort a tutti i fazeristi che decideranno di passare con noi dal venerdì sera op-

pure il solo week-end quindi solo il sabato e la domenica.

Il programma è ampio e serrato, le registrazioni saranno aperte dal venerdì pomeriggio presso l'albergo base; come al solito il giro più lungo si terrà il sabato con partenza al mattino ed è previsto un bel giro ampio ovviamente nella Tuscia con "sconfinamento" nella vicina umbria dove toccheremo punti quali Orvieto, Todi, Città della Pieve... rientrando alla base Bolsena (con il lago omonimo).

Il giro della domenica, quello tradizionalmente più "breve", ma non meno interessante, sarà totalmente nel Lazio e prevede di toccare altri due laghi importanti, il vicino lago di Vico, ed il lago di Bracciano.

Pieghe, bei paesaggi, splendidi laghi, buona cucina ed ottima compagnia, sono gli ingredienti che fanno e faranno anche di questo sesto Raduno Nazionale, l'evento simbolo dell'anno della nostra community in continua crescita come l'entusiasmo e la gioia di stare insieme ancora una volta!

Fenice72

## Sommario:

Editoriale	2
Il miracolo del N-Est	3
Leggi e DIntorni	4
Motomondiale Story	5
Politicalli scorrett!!	8
Fazerite	9

## Prossimi appuntamenti:

Luglio 6/8 - Yamaha Fest (Misano & Riccione)

<http://www.yamaha-motor.it/eventi/>

Luglio 13/15 Alpimitico (Alta Val di Susa)

<http://fazerliguria.altervista.org/site/>

**PLOK!!**

# Viaggio nella community

Anno 5 Numero 4

Luglio 2007

## Il Miracolo del Nord-Est

### Breve cronistoria della nascita di un gruppo di buoni amici



Correva l'anno 2004 quando, il giorno prima del secondo raduno Fazeritalia, telefonai ad un certo **Skill** per chiedere ospitalità a Numana. Avevo acquistato la Ona l'anno prima, e per la prima volta mi accingevo a conoscere altri Fazeristi.

Eravamo un po' spaesati all'inizio, io e **Fede**. Il gruppo era già affiatato e gli scambi di parole erano gentili ma fugaci...complice anche la nostra "timidezza"; poi avvenne il miracolo! Al pranzo del secondo giorno ricordo che dissi a Fede di scegliere un tavolo secondo il suo ormai ben testato "sesto senso e mezzo", ci sedemmo proprio in mezzo agli "scapestrati" del nord-est, la maggior parte dei quali, in seguito, sono diventati quel tipo di amicizie che, probabilmente, conserverò per tutta la vita!

Il primo a rivolgermi la parola fu **Zeb** l'ambasciatore, poi **Rici** un nome ed un cognome "assicuranti", poi **Sonica** una battuta dietro l'altra, **Spiff**, particolarmente brutta, **Don Luke Duke**, **Ermann** occhio pacifico....e poi.....lui....., non riesco a definirlo, faceva un casino della malora.....non ha ancora minimamente smesso!....**Oli**, ricordo di aver pensato: "Ecco uno che mangia e beve come me....nno...più di me....mmmm...no, molto più di me!

Tornati a casa, in seguito, abbiamo cominciato a frequentare il gruppo, che durante l'inverno e le primavere successive rinnovava la sua simpatia, un po' in birreria

da **Tonimanetta** (Birrolandia) e un po' in un luogo che mi sembrò letteralmente magico, non solo per la generosità e fascino della famiglia che lo "gestiva", ma anche per la quantità di bella gente che attirava. E' un agriturismo un po' speciale all'entrata di Vicenza. Attorno non c'è molto verde, ma è come essere in un bosco fatato, c'è una stalla con tanti animali: la **Vacca mora**, il **combattente** (Un toro con le corna luunghe), poi ci sono degli strani pachidermi grandi come... come....corriere? C'è una grande tavola e tante sedie, per tutti! Il figlio dell'oste è una persona molto speciale....ha un coraggio e una

lo degli inglesismi e rettore della "squola", **Silvana** e **Katia**, spacciatrici ufficiali... di cose buone da magnare, **Ciro** lo ZIOOO, **Germana**, lo tzunami delle risate, **Frex**, l'uomo più astemio che abbia mai visto, **Pippo72**, non fate lo incazzare perché è cintura nera di "prenderle", **Gigante**...piccolo grande uomo, **Asterix** e la **Jati** i "sessoastenuiti" del gruppo, **Ciccioriccio** detto il motobradipo, ha una convenzione con i carrozzieri per rimediare alle "sverniciate", il **Tynozz** e la **Fefe**, occupatissimi a rinforzare la crescita demografica. Ce ne sono tanti altri che vanno e vengono, le distanze spesso sono impegnative: **Sara**(moglie di un BMWista infiltrato), **Yogi**, **Valentinik**, **Manuel** e la **Valchiria** (per caso), il **Gamba**, **El Gato**, **SO2**, **Renny**, **Roby**, **Mente** e **Mentina**, **Rat Man** e **Trinity**, **Lady FZ6**, **UFO** (praticamente adottato del west), **Pschie**, e poi tutti i **Friulani**.

Insieme abbiamo condiviso tante avventure, alcune amicizie si sono fraternizzate, altre lo faranno. Ogni giro ha qualcosa di speciale,.... sarà quel qualcosa di ancestrale che la moto rappresenta....ma devo dire la verità: quando la "cavalco" mi sento come Herry Potter sul grifone "Fierobecco"! e quando ho l'occasione di vedere questi simpatici fazerAmici...beh....ricordate quel villaggio gallico che alla fine di ogni avventura festeggiava su quel grande tavolone a suon di cosce di cinghiale? Indovinate un po' chi rappresenta Obelix, e come si chiama la pozione magica?...inizia con la R di rabosello... Dimentico qualcuno? Beh...felice d'esserci, io sono **Plok**.



simpatia che cambierebbero il mondo, se fossero infettivi, si chiama **Gabry**, la "parona" si chiama **Mara**, ed è una grande mamma! In quel luogo si tiene anche un famoso motoraduno, dove tutti "sorriscono", e durante il quale il figlio dell'oste sale su di una moto un po' speciale, in grado di sostenere tutta la sua simpatia.

In seguito ho conosciuto tanti altri Fazeristi e non, alcuni si sono un po' allontanati, altri sono arrivati, il bilancio però è sempre positivo!

I nomi li conoscete: **Attila**, flagel-



Anno 5, Numero 4

# LEGGI E DINTORNI

## Non fai infrazioni? Il bonus punti aumenta

Un emendamento di Simone Baldelli (Forza Italia) al testo di modifica del Codice della strada prevede che per gli automobilisti che durante l'anno non hanno commesso infrazioni, il bonus di punti raddoppi, da due a quattro. L'emendamento Baldelli è stato approvato pressoché all'unanimità dalla Camera.



Il commento di Giordano Biserni, presidente dell'Asaps (Associazione sostenitori e amici della Polizia stradale nella foto), è fortemente critico: «Sinceramente siamo perplessi, pensavamo che i bonus biennali dei punti dovessero essere aboliti.

Uno Stato che ha a cuore le regole si limita a farle rispettare e a punire chi le viola, non premia chi le rispetta. Sarebbe come se venissero consegnati ogni due anni 4 portafogli a chi, rispettando il Codice penale, non ha scippato o borseggiato. A noi - prosegue Biserni - sembra un segno di debolezza dello Stato. Di certo non si tratta di un contributo alla maggior efficacia della patente a punti, speriamo sia bilanciato da altre misure».

Chi omette di prestare soccorso sulle strade perché è ubriaco o sotto l'effetto di sostanze



stupefacenti rischia l'arresto da tre a otto anni: è quanto prevede l'articolo 15 del testo di modifica del codice della strada. Se c'è recidiva, la pena può salire fino a 10 anni.

Aumentano anche la pena (sarà da 2 a 6 anni, attualmente è da uno a 5) per l'omicidio colposo se chi ha investito una persona è ubriaco o drogato; e quella per le lesioni personali colpose (un terzo in più al responsabile). Norma molto severa e sicuramente,



secondo l'Asaps, condivisibile.

Chi sarà arrestato perché guidava in stato di ebbrezza o sotto effetto di droghe potrà essere affidato ai servizi sociali in alternativa al carcere: ad esempio, per assistere le vittime di incidenti stradali. Lo prevede l'articolo 19 che intro-

duce la possibilità, su richiesta, dell'affidamento dei responsabili del reato ai servizi sociali.

Tutte le discoteche e i locali di intrattenimento dove si vendono alcolici saranno obbligati a esporre tabelle che indichino quali bevande (e in quali quantità) fanno superare i limiti previsti dalla legge per la guida in stato di ebbrezza: lo prevede l'articolo 16. Osserva Giordano Biserni: «Ottima iniziativa, sperando che qualcuno le legga prima di iniziare a bere e che siano poste in luoghi dove le tabelle siano ben visibili e illuminate.

Suggeriamo di affiggerle, come avviene in altri Paesi, anche nei bagni». Aumenteranno, infine, da 60 a 90 i giorni a disposizione degli automobilisti per beneficiare del pagamento in misura ridotta delle contravvenzioni e per presentare ricorso al prefetto: è previsto dall'articolo 14.

«In un momento di non poche difficoltà economiche - è la conclusione del presidente dell'Asaps - si sarà voluto far "respirare" il contribuente, come avviene qualche volta anche per le norme di carattere tributario».

**Nestore Morosini**  
Corriere.it 27 giugno 2007



## Wayne Rainey, il Biondo



5 Settembre 1993 Una data come un'altra, un giorno qualunque che può o meno evocare ricordi sbiaditi nel tempo, uscendo dalla "nebbia" della nostra mente e catapultandoci a Misano Adriatico troviamo

degli «strani mostri» d'acciaio che sfidando tutte le leggi della Fisica stanno «in piedi» a 200Km/h piegando a destra e sinistra, all'interno di quella, che vista dall'alto, può sembrare una pista per le biglie, di quelle che i bambini fanno al mare per divertirsi.

Ma chi «cavalca» quegli strani mostri da 180Cv x 130Kg di peso sfruttando l'appoggio di 16cm di gomma? Un oggetto tutto sommato leggero, ma che aprendo il gas si trasformava in qualcosa di più somigliante ad un drago sputafuoco che non agli «elettronicamente» docili strumenti alla portata di qualunque buon pilota che girano oggi nel Motomondiale.

Piloti. Persone dall'abilità e dal carisma ineguagliabili, guerrieri determinati e capaci, che in pista se le suonavano di santa ragione a colpi di sorpassi, derapate, impennate, staccate in monoruota, questa è l'Età dell'Oro del Motociclismo.

Quel 5 Settembre un "giocatore di biglie" è davanti a tutti, il suo nome è Wayne Rainey; è avviato alla riconquista del Titolo Mondiale, il suo 4° titolo di fila nella classe regina. Vincere un Mondiale con quelle 500 non è cosa di tutti i giorni, e il solo pensare di vincerne 4 di fila è pura utopia, visto oltretutto il calibro degli avversari; eppure guardandolo guidare sembra tutto facile, ma arrivati alla Misano 1, il biondo dominatore della 500 perde il controllo della sua moto e finisce nella sabbia. Il pubblico esulta perché dietro di lui c'è un italiano, il pilota di casa, che si avvia a vincere il suo 2° gran Premio nella 500, ma Wayne non si rialza, rimane lì a terra, immobile, una vertebra gli «ha detto addio»; così finisce la carriera di uno che non cadeva mai. Quel 5 Settembre segnerà indelebilmente la vita di Wayne, relegato da allora su una sedia a rotelle, ma, in

maniera diversa, anche quella dei suoi due principali avversari. Negli anni di corse, Wayne deve vedersela soprattutto con Schwantz e Doohan, ma ci sono anche Lawson e Cadalora, nomi di avversari di gioco, di rivali pronti a tutto pur di vincere anche una sola battaglia, ma Wayne non è disposto mai a cedere né una battaglia né tantomeno una guerra, lui deve vincere perché lui è un Campione ed un Campione non può accettare di non essere il più veloce. Anche quando la Casa Madre sembra non volerne sapere: «Ma se vinci, perché ti lamenti?» gli dicono, allora lui pensa tra se: «Non pensare alla moto, guida sui problemi». Lui è fatto così, e nessuno può guidare una Yamaha come lui. Non si arrende mai, non molla mai, anche se non c'è speranza, anche se è scritto che non ce la puoi fare.

Wayne – «Pilotare una 500 attuale è una questione di forza e sensibilità. Con le loro caratteristiche le 500 non sono moto molto veloci nella 1° fase della curva, dall'inserimento al punto di corda, diciamo, ma sono praticamente imbattibili nella fase successiva, quella dell'accelerazione. Per sfruttare al massimo questa caratteristica, non bisogna cercare di raccordare la curva, ma solo il modo di scaricare il prima possibile tutti i cavalli a terra».

Ma non è finita qui, una volta in fondo al rettilineo, il pilota comincia a tirare la leva del freno per diminuire la velocità e, la conseguente decelerazione, gli scarica sui polsi poco più di 300Kg di peso; ma la velocità d'ingresso è ancora troppo elevata, perché la frenata è iniziata tardissimo, ma piegare bisogna!!! E qui con una leggera, ulteriore, pressione sulla leva del freno, o inclinando leggermente di più la moto, il pilota inizia a far scivolare la ruota anteriore, ottenendo così il risultato di diminuire ancora la velocità. Forza e sensibilità, appunto».

Per domare una 500 serve un istinto e uno stile che rendano l'atleta capace di superare le normali capacità umane per assomigliare sempre di più a veri e propri animali feroci, nati per «il combattimento in pista» e dotati di una capacità di muoversi in sintonia con le moto decisamente superiori al normale. Per ottenere il massimo dalla propria moto ognuno dei suoi avversari matu-

ra un proprio stile di guida: Kevin – Controlla la moto con «ferma dolcezza», seduto a gambe larghe, ricorda un cavaliere da rodeo. Decisione, polsi d'acciaio, ma muscoli delle gambe sciolti per assecondare le reazioni della moto, che si comporta proprio come un cavallo imbizzarrito, scalcia, salta da tutte le parti, ma poi, magicamente, prende la traiettoria giusta.

Tant'è che ha abbandonato il circus quando i suoi polsi hanno detto basta, e quando ormai non era più forte psicologicamente. Mick – Stringeva con le cosce il serbatoio ed in piena curva, avvitava il corpo verso l'esterno, in una posizione innaturale che facilitava però, una presa più forte delle braccia sui semimanubri, quasi erculeo. Guidava la moto con cattiveria, dicendole: «Vai dove ti dico io!».

Fisico d'acciaio e carattere da vendere. Wayne – Guardandolo dall'esterno sembrava andare a passeggio, ma era solo l'impressione derivante dal suo totale dominio sulla moto. Restava sempre morbido e tranquillo, con le gambe che non stringevano più di tanto, ed il corpo pronto ad adattarsi alle varie situazioni di guida, a volte doveva aggrapparsi con mani e gambe per non essere disarcionato, ma faceva il tutto con una certa noncuranza, tale da «rendere facile» la guida. Lui era sempre lì, sicuro e determinato nel cercare di far fare alla moto quello che è giusto che essa faccia. Determinato, ma mai violento, composto anche nelle derapate più accentuate, una guida tanto elegante da farlo sembrare lento specie quando era fianco a fianco con Kevin sporco e scomposto.

Capace di forzare come nessun altro nelle prime fasi di gara a gomme fredde ed altrettanto efficace sul finale, quando le gomme ormai finite imponevano una guida muscolare e diretta. C'erano anche altri protagonisti ma questi tre sono stati i veri dominatori di quegli anni. Wayne debutta nel mondiale nel 1984 in 250 con il Team Roberts ed una Yamaha privata gommata Dunlop, Arriverà solo un terzo posto, ma visti il valore della moto e delle gomme e la completa inesperienza dei circuiti, rendono ingiudicabile questa annata, che produce il brutto effetto di ritardare l'ascesa dell'americano nell'elite Mondiale; infatti Wayne preferì tor-



## Wayne Rainey, il Biondo

narsene negli USA dove accettò l'offerta della Honda di correre nell'AMA dal 1985 al 1987 facendo incetta di titoli. Nel 1988 Roberts, che non si è scordato di lui, lo richiama nel Motomondiale ma stavolta in sella ad una 500. Il Team Roberts è uno dei più importanti del circus, in casa Yamaha è secondo solo al Team di Agostini che si avvale dei servizi di Eddie, il pilota più forte del momento. Consapevole delle difficoltà presenti nella guida di una 500, Wayne si sottopone ad una serie di test invernali lunghi e faticosi, ma i cui risultati saranno sotto gli occhi di tutti: in un periodo in cui si riteneva che nell'anno del debutto il miglior risultato possibile potesse essere un podio, Wayne alla sua quarta gara lottò per la vittoria fino a quando le sue Dunlop non furono inferiori alle Michelin, limitarono parecchio i risultati di Wayne, ma la prima vittoria non tardò ad arrivare, in quel di Donington dimostrò che era possibile vincere anche al debutto con una 500. La stagione '88 finirà con Wayne al terzo posto nel Mondiale, un risultato completamente inaspettato visto il poco credito che aveva ed il noviziato. Il 1989 segna la definitiva consacrazione, e già nel primo GP a Suzuka si capisce la «pasta» di cui è fatto Wayne: duella con Kevin giro dopo giro; qui nascerà la «rivalità» tra i due piloti, che in realtà si erano già «conosciuti» nel Transatlantic Trophy (specialità di 7 gare che vede affrontarsi piloti inglesi ed americani), a Laguna Seca Wayne «prende e se ne va» nei primi giri, a gomme fredde, mentre è sempre di quest'anno il celebre sorpasso in staccata su Lawson ad Hockenheim (lo si dimentica troppo facilmente a discapito di un altro, subito). Quell'anno Wayne nonostante dia sempre il 110% è costretto troppe volte a «cedere il passo» sia perché la Yamaha non era a livello della Honda, ma soprattutto perché le gomme Dunlop non potevano reggere in alcun modo il confronto con le Michelin dei suoi avversari. Con tre vittorie all'attivo, arriverà secondo, dietro Eddie, ma a detta di tutti fu lui a «vincere quel Mondiale». Nel 1990 la musica è diversa, il Team Roberts, dopo l'abbandono di Agostini, diventa il 1° team ufficiale Yama-

ha, sponsorizzato dalla Marlboro annovera tra le sue fila anche «il grande Eddie» nonché il giovane talento Kocinski. E' di quest'anno l'introduzione di una nuova regola che vuole aumentare il peso delle 500 di 15Kg, portandolo a 130 totali. Regola che vorrebbe rendere più «guidabili» quei mostri per limitare le cadute, ma in realtà ottiene l'effetto contrario stressando ancor di più i pneumatici che non riescono più a «tenere» per una gara intera. A questo punto Wayne non ha più scuse, fa parte del Team economicamente più forte, con una moto ufficiale e finalmente gommato con le Michelin (grazie all'arrivo di Eddie); ma se ben guardiamo la punta del Team era proprio Eddie, forte dei suoi tre titoli, il quale poteva vantare la fornitura dei pneumatici «ufficiali» mentre a Wayne spettavano le coperture standard di norma in vendita ai privati. Nonostante tutto Wayne non concede nulla agli avversari, fa incetta di pole position, giri veloci e vittorie (saranno 7) e ne piega la resistenza, che per dirla tutta, non hanno attraversato un'annata facile, viste le innumerevoli cadute. Wayne invece rimane sempre in sella, l'unico che gli tiene testa è Kevin che con 5 vittorie e 5 podi deve però cedere l'alloro a causa della sua incostanza nei risultati. A conti fatti la regolamentazione sull'aumento di peso mette fuori dai giochi Eddie, l'ultimo specialista della «guida rotonda e pulita» non riesce più ad essere incisivo per la lotta di un Mondiale, perché ormai la 500 «Se non scivola, non gira» (Mick ndr). Nel 1991 Wayne torna alle Dunlop, visto l'annuncio dell'arresto dello sviluppo della Michelin, annuncio poi disatteso dopo poche gare sotto le pressanti richieste della Honda rimasta fedele ai transalpini, nonostante tutto le Dunlop si dimostrano, se non tecnicamente migliori, sicuramente più affidabili delle gomme transalpine che tradiscono in più di una volta l'astro nascente, Mick. Il titolo resta una questione con Kevin, che può contare sull'introduzione di una nuova regola: viene data la possibilità di scartare i due peggiori risultati nel computo del Mondiale. Nonostante ciò Wayne si laurea Campione del Mondo vincendo sei gare e centrando sette podi, contro le cinque vittorie del rivale, sempre troppo incostante.

In quest'anno Wayne subì, però, il «sorpasso» da parte di Kevin all'entrata del Motodrome di Hockenheim: è da arresto cardiaco vedere la ruota posteriore del texano che balla per quattro volte sull'asfalto, ma l'ultimo «giro di valzer» lo fa a sinistra permettendo l'ingresso nella curva a destra. Qualche gara prima ci fu anche «il girotondo di Donington» in cui Kevin passò all'esterno Wayne. Comincia a girare la voce che Kevin sia superiore, perché ha più classe, è più veloce... Pur non cedendo nel campanilismo di queste diatribe io ho sempre visto questo sorpasso come la dimostrazione di cosa fosse necessario per battere Wayne in pista: Una «sana» incoscienza... oltre naturalmente al talento. Il punto è che per superarlo bisognava essere disposti a sacrificare tutto, perché lui non cedeva mai il passo nemmeno se si lottava per la sesta posizione, Wayne aveva un carattere che avrebbe potuto portarlo a subire parecchie cadute, in realtà lui riusciva sempre a «rimanere in sella» mentre gli altri cadevano «intorno a lui». Tant'è che a domanda: «Quale dei tuoi avversari non vorresti affrontare oggi?», tutti rispondevano «Wayne»... un motivo ci sarà pur stato! Si arriva al 1992, e la Honda tira fuori dal cilindro una «diavoleria» per rendere più guidabili le 500: Il Bing Bang, un motore a scoppi ravvicinati, il principio si basava sulla variazione della fasatura del motore in modo tale da far «scoppiare» tutti e quattro i cilindri in 72° sui 360° disponibili, ottenendo intervalli nell'erogazione della coppia così ampi da permettere al pneumatico di «tirare il fiato». Per ottenere il massimo da questo sistema bisogna però avere le sospensioni a posto, ma la Honda riuscì anche in questo, infatti approntarono un sistema di «sospensioni attive» (era di quegli anni l'uso in Formula 1 di sospensioni attive) che erano praticamente il primo stadio di sviluppo di intelligenza; in pratica modificavano la loro frenatura idraulica in base a parametri pervenuti da una centralina appositamente «mappata», come variazioni nell'apertura del gas, giri del motore, ecc... Iniziato il campionato Mick fece incetta di gare, e Wayne per «non perdere il treno» iniziò a cadere troppo spesso come al Mugello, dove Wayne prese il comando ma a metà gara cadde, re-



## Wayne Rainey, il Biondo

galando la vittoria a Kevin. Cade pesantemente anche in Germania e decide di saltare Assen per rimettersi; ormai il campionato è andato, con una sola vittoria a metà di una stagione costellata di cadute, ma la dea bendata torna a baciarlo proprio sulla pista olandese, quasi a volergli restituire il titolo che gli ha tolto nel 1989, dove una banale scivolata mette fuori gioco Mick per quattro gare grazie anche allo scellerato intervento dei medici che rischiano di fargli perdere un arto. Inoltre in gara Lawson falcia Schwantz che era in testa. L'animale da gara torna: Wayne annusando la possibilità di far suo anche questo titolo, torna a fare incetta di vittorie (tre, in totale quest'anno) e di podi come solo lui sa fare e grazie anche alla «solita incostanza» di Kevin recupera tutto lo svantaggio da Mick; si arriva così all'ultima gara in Sud America dove un Mick che stenta anche solo a reggersi in piedi tenta una strenua difesa del Mondiale, ma arrancando nelle retrovie nulla può contro Wayne che chiude al terzo posto e vince il suo terzo Mondiale consecutivo. Mick rimane fuori gioco anche nel 1993, non essendosi ripreso del tutto dai «postumi della sfortunata operazione», tanto che a fine anno si opererà di nuovo; così il Campionato rimane una faccenda a due, ma qualcosa è cambiato: Kevin assecondato come non mai da una Suzuki anche lei con «motore Bing Bang» ottiene una costanza di risultati tale da porlo in testa al Mondiale. Prova della bontà del «progetto Suzuki» ne sia la serie di exploit dell'eterna promessa Barros che conclude comunque poco per eccesso di foga.

La Yamaha è invece come al solito in «ritardo di preparazione» avendo spesso tutto l'inverno nell'invana preparazione della moto «elettronica», tanto che poco prima di metà stagione arriverà un nuovo telaio vista la totale inefficienza del precedente. Wayne proprio quest'anno, guida alla Kevin, e sin dall'inizio del Campionato porta la sua Yamaha a dei limiti che in quel momento non erano i suoi, prova ne sia la sfilza di lamentele che Luca elargisce sulla sua moto, almeno fino all'arrivo del nuovo telaio. Si arriva così a Donington dove Mick, complice un errore di valutazione, fa fuori il Team Suzuki al completo e Luca, compagno di Wayne, gli gioca

uno scherzetto andando a batterlo in gara, cosa alquanto insolita, Wayne da sempre era stato il migliore pilota su una Yamaha, solo nel 1988 Eddie (poi battuto nel 1990) era riuscito a stargli davanti grazie a pneumatici di ben altra caratura, da allora Wayne fu sempre il pilota di Iwata più veloce e non c'era mai stato bisogno di «ordini di scuderia» per far vincere Wayne. Kevin, uscito malconco dall'ennesimo incidente, accusa il colpo e comincia ad arrancare, Wayne capisce che è il momento di recuperare e comincia a «martellare» la classifica, si arriva così a Misano, con Wayne in vantaggio di undici punti su Kevin, ma davanti a lui, per soli 21 millesimi, c'è Luca il suo compagno di squadra. Poco male, alla partenza Wayne scatta alle spalle di Luca con Kevin terzo, che perderà contatto dopo pochi giri. Al primo passaggio al tramonto Rainey infila Luca come solo lui sa fare: sorpasso netto, deciso, pulito; Luca sembra tenere il passo, ma perde terreno a poco a poco, ormai Wayne sembra avviato alla quinta vittoria in gara ed alla conquista del suo quarto titolo, si arriva così all'undicesimo giro quando una banale scivolata si traduce in tragedia: il biondo dominatore della 500 cade e non si rialza più, rimane steso sulla sabbia con la spina dorsale fratturata, concludendo così la sua carriera sulla sedia a rotelle. Ripensandoci quella caduta «pareggiava» i conti con quella di Kevin a Donington: a fine anno i due americani avranno messo nel carniere 4 vittorie a testa, ma Kevin proprio nell'anno della consacrazione «non fu degno» di questo risultato oltre che da Wayne (che in quell'anno vinse addirittura a Suzuka, pista del texano) fu battuto troppe volte dagli «altri»: Beattie, Cadalora, Barros e Mick.

Come il Mondiale piloti, anche quello Costruttori fu «illusorio» vedendo la Yamaha davanti a Suzuki, Honda, Cagiva.

In realtà la moto migliore, come nel 1992, fu la Honda seguita dalla Suzuki che si mostrava più a suo agio nei circuiti guidati. Wayne «lascia» dopo tre titoli consecutivi, potevano essere di meno, come potevano essere di più, «lascia» a Mick ed «alla sua Honda» il dominio incontrastato della classe regina per cinque anni ... se ci fosse stato Wayne, chissà ...

«Lascia» Kevin, l'amico-rivale che v

a vincere il suo primo mondiale, una vittoria di cui nemmeno lui gioirà mai, lo stesso che da lì in poi diventa la controfigura di se stesso, come se avesse perso le motivazioni, abbandonerà dopo un anno e mezzo ormai incolori. Aveva perso il suo compagno di giochi, la sfida non aveva più senso senza Wayne. Chiusa la parentesi di pilota, per «il nuovo» Rainey, si apre quella da team manager, ma qui non ottenne i risultati «sperati», il suo proverbiale carattere, utile per superare le difficoltà di guida di una 500 era di ostacolo nella gestione di piloti, il suo unico vero errore fu il tentativo di voler cambiare lo stile dei suoi rider in quello che gli aveva permesso di vincere tre Mondiali di fila. Riconoscendo però i suoi errori, decide che quella non poteva essere «la sua carriera» e si ritirò dal mondo delle corse a vita privata. Rainey fu un uomo modesto, sportivo e disponibile con tutti, quasi antieroe. Nessuna somiglianza con «l'animale da gara» in cui si tramutava una volta entrato in pista; un personaggio di cui adesso, in un'era di piloti sempre più attenti alla propria immagine, si sente molto la mancanza. Un pilota che alla domanda di un giornalista su cosa gli mancava di più da quando aveva perso l'uso delle gambe rispondeva in lacrime «andare in moto!».

Gp degli USA 1993: «Wish you were here, Wayne».



In sole 6 stagioni di 500 tutte corse con la Yamaha Wayne ha ottenuto:

**83 Gp disputati**  
**3 Titoli mondiali**  
**24 Gp vinti**  
**40 podi**  
**15 pole position**  
**22 giri veloci**

LumacOne



Politically Scorrect!!

La Momy!!

Anno 5, Numero 4

Luglio 2007

## Segnali di fumo

In questo mondo impazzito, dove la corsa alle tecnologie più sofisticate ci rende sempre meno liberi e sempre più spinti, vorrei accendere una fiamma di speranza tornando alle origini di quel che era la comunicazione umana, con i suoi tempi lunghi e placidi. Pensate ad oggi, dove per esempio l'ultimo modello di antifurto satellitare non vi permette nemmeno una scappatella romantica con l'amica/o; voi vi appartate, il maledetto lancia il segnale antifedifrago/a alla Centrale, questa lo smista sul cellulare radar di ultima generazione di vostra/o moglie/marito ed all'ASI - Associazione Suocere Inviperite - ed in meno di cinque minuti vi trovate assediati da una Task Force Estrogeno-distruttiva che vi annichilisce.

Secoli fa invece si comunicava in tutt'altra maniera; gli indiani con i segnali di fumo, altri popoli con i piccioni viaggiatori o le staffette a cavallo. Insomma, non venivano stressate le parti intime con sms, mms, mail e chissà quale altra diavoleria e tutti vivevano più tranquilli e sereni..

Passeggiando per Internet stavolta mi sono imbattuto in una notizia sconvolgente, che mi ha riportato indietro alle origini della comunicazione.. Nuovo mondo.. indiani.. segnali di fumo.. Dunque..

"Quasi una tonnellata di marijuana (907 chili) contenuta in un magazzino è stata bruciata da un incendio che ha colpito la struttura. Le cause sono ancora da stabilire e la polizia di Edinburg, nel Texas, con l'aiuto degli agenti federali sta cercando di scoprire a chi appartenesse. Per spegnere le fiamme sono intervenuti 35 pompieri. "Adesso non passerebbero un test anti-droga" ha detto il loro Comandante. Shawn Snider, alla guida dei vigi-

li del fuoco che hanno spento l'incendio "stupefacente", ha precisato che l'intero stoccaggio è andato distrutto e molto importante sarà adesso individuare il padrone del silos, per chiedergli spiegazioni. E' infatti probabile, secondo la polizia texana, che possa essere implicato nello spaccio di sostanze stupefacenti." Innanzi tutto vorrei proporre un minuto di silenzio per una così grave perdita; poi, "annusando" la notizia, vorrei fare alcune semplici considerazioni.. iniziamo da Shawn Snider. Ma chi ce l'ha messo lì a dirigere le operazioni??? Questo pompiere, dopo essersi fumato gran parte del



silos (furbetto) è stato intervistato ed ha rilasciato queste perle di dichiarazioni: prima perla: "... sarà importante individuare il padrone del silos per chiedergli spiegazioni". Ora, ammesso che mai si trovi il proprietario, volete che quello confessi di essersi messo in casa una tonnellata di mariagiovanina????????? Seeeeeeeeeeeeeee.. piuttosto dirà: "Ma no guardi Signor poliziotto quella roba mica è

mia.. avevo ordinato erba medica per le mie vacche e devono aver sbagliato la spedizione.. ora telefono a quei bricconi e mi sentono! AH se mi sentono!!!" Col Sig. Snider l'avrebbe fatta franca sorbendosi una paternale circa il riscontro della merce in arrivo con le bolle di consegna..

Seconda perla: "... forse il proprietario del silos era implicato nello spaccio di stupefacenti.." (maddaiiiiiii perspicace 'sto tipo); ed il proprietario: "macosadicemai Signor poliziotto.. ma non lo sa che negli USA tenere una tonnellata di erba in un silos è considerato consumo personale?????". Ve la immaginate che ondata anomala di immigrazione negli States??? No dico 907 kg di marijuana a testa!!!

E poi un dubbio.. ma come faceva Shawn Snider a sapere che c'erano esattamente 907 kg di roba nel silos??? Secondo me era sua e visto che aveva preso fuoco ha detto ai suoi "Daje rega' bruciamola tutta.. famose 'st aerosol e poi tutti a nanna pe' du settimaneeeeeeee"

Non volendo ulteriormente infierire sul tapino e pervaso da questo senso di pace che mi dà l'aroma del silos in fiamme, vorrei infine invitarvi a pensare al grande messaggio di pace e fratellanza che evoca quest'immagine spettacolare.. Un Totem\_Silos a forma di megacannonegalattico che sparge su tutto il mondo il suo messaggio di fratellanza.. "FATE L'AROMA NON FATE LA GUERRA!!!".

Ora mi vado a vergognare una decina di minuti per queste righe, dopodiché corro a fare domanda di ingresso negli USA, tanto con tipi come il povero Snider siamo tutti in una botte di ferro!!!!

Alohaaaaaaaaaaaaaaaaa  
Ziotoposky



# FAZERITE



## SUEGLIAAAA!!!!

Ore 03:45 gli occhi si aprono....speri che sia un orario decente, ma niente da fare: la sveglia con la proiezione sul soffitto ti disillude in tempo zero... non è un orario decente per alzarsi... provi a girarti nel letto, rivolti e sodomizzi il cuscino, ma niente...gli occhi rimangono spalancati nel buio... cominci a contare di tutto e di più. Pecore, buoi, conigli...pure le zanzare che stanno bussando alla zanzariera... ma niente da fare...l'unica cosa che riesci a contare sono i secondi che mancano alla sveglia ufficiale....troppi.... troppi.... Ronf ronf

Ore 06:25 ammazza oh! Ma quanti sono sti secondi...nel contarli mi sono addormentato, ma tra l'alba che sta salendo, la tapparella alzata, le finestre aperte ti accorgi che sta benedetta proiezione della sveglia sul soffitto la vedi a malapena. Ed allora spalanchi gli occhi per vederla meglio.. patatrack ... sei fregato: hai spalancato gli occhi e sei sveglio come un grillo... ma che cavolo avranno da fare sti grilli di mattina presto me lo chiedo da secoli...cerchi di far funzionare il mononeurone al meglio... e nell'ordine prima stacchi la suoneria della sveglia che avrebbe svegliato la moglie da lì a 5 minuti, poi con movimenti e passi stile ninja cerchi di guadagnare l'uscita della stanza...ed eccolo il secondo patatrack, stavolta di entità assai grave: la coda del cane non l'avevo considerata...abbaiata, guaito, solite scuse di rappresentanza, biscotto riparatore, ma niente ormai il danno è fatto... dall'altra parte del letto i brontolii ti fanno capire che è meglio attuare una fuga repentina...

Ore 06:30 apri la porta di casa per prendere il quotidiano che ti

consegnano ogni mattina alle 03:45, entri in bagno e ti sovviene un dubbio... sveglia + consegna del giornale... che sia un complotto???

Ore 06:55 dal bagno senti che i brontolii continuano, ed arrivano pure dall'altra stanza... azz che danno, pure il piccolo s'è svegliato... esci dal bagno, bello soddisfatto per tutto, doccia compresa... ennesimo patatrack... ma sto beeeeeep di cane sempre nei posti più assurdi si deve mettere? Povero... dopo la pestata sulla coda si becca pure una pedata... altri brontolii arrivano dalle stanze... solite scuse di circostanza e solito biscotto consolatore...

Ore 07:00 entri con passo felpato modello elefante discinetico nella stanza del piccolo per farlo calmare.... Ti guarda con un sorriso c h e d i c e t u t t o "abbellllllllllloooooooooooooooooo qui si dormeeeee".... Esci dalla stanza... a mò qui sto cane? Però lo eviti, il mononeurone sta cominciando ad intraprendere una nuova giornata lavorativa... mezzo salto carpiato in avanti che ti sarebbe valso l'oro in tuffi sulla ceramica e lo eviti... ma non eviti l'atterraggio di tallone sulle piastrelle... e poi parlano male dei fachiri...tze dilettanti!

Ore 07:10 sei bello (si insomma si scherza sul bello eh) vestito e cominci a pensare a quello che devi fare nella giornata.... Si ok devi andare a lavorare ma prima cosa devi fare??? Aggià, devo portare giù il cane...

Ore 07:15 sei giù col cane... le

zanzare fanno combriccola con i grilli? A questi orari sono attivissime... ti sovviene il dubbio che nel pratone davanti a casa ogni sera si tengano dei rave parti fra grilli e zanzare... sono ancora tutti svegli, mannaggia a loro... e ti sei dimenticato pure l'Autan a casa

Ore 07:45 rientri a casa. Trovi la famiglia al completo ad aspettarti... apri la porta grattandoti a causa delle zanzare trovate... "ma con tutto il casino che hai fatto non hai preparato ne il caffè per me e nemmeno il latte per il piccolo?" .... Finalmente il silenzio regna sovrano in casa, un silenzio quasi irreale... rotto solo dal rumore dei preparativi del caffè e del latte...e dai borbottii

Ore 08:00 caffè e latte pronti... pronti, partenza via... egià sembra facile... cosa mai ti stai dimenticando? Portafogli e cellulare presenti, auricolare pure, GPS già acceso sia mai che ti perdi in ascensore... scendi, attraversi il cortile, arrivi alla macchina... azz... e le chiavi? Dimenticate! Risali, prendi le chiavi, risaluti... e via...

Ore 08:30 in coda in tangenziale... chiami l'ufficio ed avvisi che sarai un filo in ritardo... meno male che non sanno che alle 03:45 eri già sveglio... per fortuna alle 16:45 stacchi dal lavoro... non si può vivere sempre in ritardo!

### Motorana

**Sito web, Mailing List, Chat, Forum e Tessera**

**Clicca su:**





# Gli Amici di FazerItalia

Anno 5, Numero 3

Maggio 2007

Questo spazio

è disponibile

per sponsorizzazioni.

**Per info: [convenzioni@fazeritalia.it](mailto:convenzioni@fazeritalia.it)  
[redazione@fazeritalia.it](mailto:redazione@fazeritalia.it)**