

NO SPEED

servizio di **Davide Marta** e **Simona Righetti**

Quando Simone parla della sua attività agonistica, sembra quasi che la consideri un hobby. Eppure lavora tutto l'anno per prepararsi, anche quando mancano parecchi mesi alle gare. Paradossale del mondo degli sport invernali, dove anche le massime imprese sfuggono agli occhi dei media, di conseguenza a quelli del grande pubblico e - ancor più grave per i protagonisti - degli sponsor che contano. «Faccio il maestro di sci e la guida alpina. Poi il chilometro lanciato, certo, ma la definirei più una passione che un lavoro». Ecco **Simone Origone**, un ragazzo delle nostre vallate come tanti altri, che però ha negli occhi una luce particolare, quell'ansia di superare i limiti che spesso caratterizza i grandi. La sua carriera sciistica è quella di tanti giovani atleti: l'esperienza nel piccolo sci club del paese con il papà allenatore, il passaggio in Comitato Regionale a sedici anni, qualche stagione di sacrifici e poi tutto finito: arriva la definizione di 'vecchio' che lo sci italiano assegna a tutti quei diciottenni che per un motivo o per l'altro non rientrano negli standard previsti dalla squadra nazionale. «Pensare che stavo migliorando sempre di più. Peccato aver conosciuto un po' tardi Bruno Seletto, l'allenatore a cui devo quasi tutto. Temo di aver gettato via un paio di stagioni buone, a cavallo tra la categoria Allievi e gli Aspiranti, in cui avessi lavorato diversamente, forse le cose sarebbero andate in un altro modo». Invece niente azzurro, porte chiuse per la Coppa Europa e in più ci si è messo un malessere fisico, scambiato per epilessia, quando Simone faceva parte della squadra B del Gruppo Sportivo Esercito, ultimo treno per cercare l'ingresso nello sci che conta. Congedo immediato e addio sogni di Streif o Lauberhorn. Già, perché la vocazione di Origone è sempre stata per le discipline veloci, per la discesa libera. E non avrebbe potuto essere diversamente con un maestro come Bruno, che ha 'forgiato' fior di discesi, a partire dal figlio Erik. È lo stesso Bruno a presentarci il giovane Origone di quegli anni. «Un ragazzo scorrevole, non aveva paura, interpretava la discesa libera con la giusta filosofia. Peccato sia arrivato un po' tardi, perché le qualità non gli mancavano di certo. È sempre stato un gran lavoratore in allenamento, mi risulta che lo sia ancora: un atleta da prendere ad esempio per i giovani che oggi affrontano la vita di sci club o Comitato». Una descrizione fedele rispetto alla persona che ci siamo trovati di fronte. «Certo, venderei l'anima per essere un atleta di Coppa del Mondo, ma per raggiungere quei livelli devono esserci innanzitutto le qualità e il talento e poi devono andare per il verso giusto un sacco di cose. Comunque non ho rimpianti: sono maestro di sci e guida alpina, due professioni che mi consentono di andare al lavoro nell'ufficio più bello del mondo. E poi non avrei potuto fare il chilometro lanciato...». Già, il KL, altro che speed skiing, come lo chiama la FIS. Un'idea che nasce e matura gradualmente nella fantasia di Simone, in quella sorta di 'brodo primordiale' che è Cervinia. Simone si è allenato e ha gareggiato negli anni più fertili del suo apprendimento agonistico proprio nella culla del chilometro lanciato: negli anni '60 e '70 tutti a Cervinia avevano provato a lanciarsi su quella mitica pista, tutti quelli degni di esser chiamati sciatori, secondo il costume del luogo. Di lì sono passati

BIOGRAFIA

Simone Origone è nato l'8 novembre 1979 ad Aosta e vive da sempre a Champoluc, dove la sua famiglia gestisce l'Hotel Villa Anna Maria. Svolge la professione di maestro di sci, guida alpina ed eli-soccorritore, è un atleta della squadra nazionale italiana di KL. Vanta il record mondiale di velocità sugli sci con 251,400 km/h, ottenuto nel 2006 a Les Arcs. Il suo palmarès è ricchissimo: 5 Coppe del Mondo Fis, tre titoli mondiali Fis e 4 titoli mondiali Pro. Info: www.simoneorigone.it



Sfreccia a 251,400 km/h, ma nella vita fa il maestro di sci e la guida alpina. Ogni tanto si diverte a salire a tempo di record le cime oltre i 4000 metri del Monte Rosa. Abbiamo incontrato a Champoluc un personaggio davvero sorprendente





LOW

per people
251,100 KM/H

► **Simone** durante una sessione di test nella galleria del vento della **Pininfarina**

«...certo, venderei l'anima per essere un atleta di Coppa del Mondo, ma non ho rimpianti: sono maestro di sci e guida alpina, due professioni che mi consentono di andare al lavoro nell'ufficio più bello del mondo. E poi non avrei potuto fare il chilometro lanciato...»



► Alcuni momenti della vita sportiva di **Simone**: sopra sulle vette del Monte Rosa, sotto in bici e di corsa durante alcune delle sue imprese, ma anche impegnato nell'attività di eli-soccorritore

tutti i grandi nel corso degli anni, dal leggendario Leo Gasperl a Zeno Colò, dall'uomo tartaruga Luigi Di Marco, ad Alessandro Casse e Pino Meynet, ultimo recordman italiano prima di Origone. Ma erano anche semplici maestri di sci o pisteurs ad avere una storia da raccontare, una foto da mostrare con quegli sci incredibilmente lunghi, come il poster che Bruno Seletto teneva in ski-room. «Durante gli allenamenti mi capitava di alzare lo sguardo a quel pendio. Mi immedesimavo nei mitici personaggi del KL, mi tornava in mente un filmato che era passato in tv quando avevo dieci anni, che mostrava le imprese di Philippe Billy. Un giorno il mio compagno di squadra Marco Colonna mi strappò una promessa: "quando smettiamo di fare gare, proviamo il chilometro"». Qualche anno dopo - era la primavera del 2003 - Simone e Marco si sono presentati ad un test aperto a tutti a Les Arcs: primo tentativo, con materiali di serie e risultato davvero interessante: 179 km/h. La stessa pista che tre anni dopo consegnerà alla storia Simone Origone come uomo più veloce del mondo, con il nuovo record di 251,400 km/h. In meno di sei anni Origone è diventato non solo il recordman, ma anche l'atleta che ha vinto di più nella storia di questo sport: ben cinque Coppe del Mondo. «Se proprio dobbiamo usare degli appellativi, al massimo sono un grande interprete del chilometro lanciato. Le leggende sono altri, quelli che hanno abbassato più volte il limite: Steve McKinley, ad esempio, ci è riuscito cinque volte. È lui il più grande di tutti». È anche vero che più ci si avvicina ai limiti, meno chance si hanno di abbattere le barriere, ma questo non sembra preoccupare Simone. «Certo, con le attuali configurazioni dei materiali e con le piste a disposizione non si potrà andare molto oltre, ma credo che i 255 o

addirittura i 260 kmh non siano un obiettivo impossibile». Chilometro lanciato: leggenda, sfida, ricerca dei limiti umani. Nonostante questo resta sempre il cugino povero della discesa libera, quello dove vanno a finire i 'fuori di testa'. Naturalmente stiamo facendo l'avvocato del diavolo, come si usa dire. «La percentuale di incidenti è molto bassa, ancora meno di quelli mortali. Deve essere tutto preparato alla perfezione quando si gareggia, questo è chiaro, ma in fondo si tratta di andare dritto. Basta avere 'pelo' e lasciarsi portare. Se non ci si sente troppo sicuri, si sta un po' rialzati. Non c'è sicuramente paragone con le difficoltà di una discesa libera come Kitzbuehel o Bormio. Certo, se si vuole vincere o fare dei record le cose cambiano». Proviamo a definire il KL per renderlo comprensibile a tutti. «Difficile... Può rendere l'idea il suono che si sente nell'aria al passaggio dell'atleta alla velocità massima, un sibilo, come quello degli aerei. Oppure la 'botta' che si riceve quando ci si alza al termine della discesa. È lì che ti rendi conto della forza dell'aria che sei riuscito a 'bucare' con la tua discesa, se non ti lanci in avanti, finisci schiantato all'indietro. È una delle cose da ricordare assolutamente in partenza: se sbagli sei fregato. Ma è anche il momento in cui capisci veramente quello che sei stato capace di fare». La preparazione di Simone non ha nulla da invidiare a quella degli sciatori: tenere la posizione per 15-18 secondi, totalmente in apnea, senza modificare l'assetto anche quando la velocità cresce vertiginosamente e gli sci tendono a dilatarsi, è uno sforzo importante. Il passaggio da 0 a 200 km/h avviene nello spazio ristretto di cinque secondi e mezzo, una cosa paragonabile alle auto da Formula 1. La



muscolatura deve essere in grado di resistere alle sollecitazioni, senza però caricare troppo sugli sci: il coefficiente di penetrazione nell'aria deve essere massimo. A tal proposito Simone da alcuni anni sviluppa la propria posizione aerodinamica nella galleria del vento della Pininfarina. «Il record l'ho fatto anche grazie al loro contributo. È fondamentale capire come la posizione del corpo, ma anche i vari componenti dell'attrezzatura, abbiano un impatto determinante sull'aerodinamicità». Sci più larghi, gomiti dentro le ginocchia, assetto più schiacciata possibile: questa è la posizione del chilometrista.

Difficilmente potrebbe essere adottato da un discesista, che ha bisogno di reattività sulle gambe per essere pronto alle nuove situazioni che si propongono dopo i tratti di scorrimento. Simone, invece, cerca di 'congelare' il proprio corpo finché non vede la linea rossa passare sotto gli occhi. «In galleria ho capito tante cose. Quella determinante? Mi sono accorto che la posizione della testa andava cambiata: devo tenere il collo dritto, per far sì che lo spoiler del casco diventi una linea continua con la schiena. Abbassando la testa si ha l'impressione di essere più raccolti e quindi aerodinamici, invece si finisce per creare vortici sulla schiena che ti schiacciano sulla neve, rallentando l'andatura. Inoltre ho riscontrato che la conformazione longilinea del corpo è più efficace di quella tozza, un punto a mio favore! Ma ho anche potuto raffinare tutto l'assetto, curando tanti piccoli particolari che poi si tramutano in preziose frazioni di chilometri orari durante le gare». Ricerca, allenamento, ma il budget a disposizione è vicino allo zero: le gare di Coppa del Mondo della Fis sono 'no prize money', la federazione ha un budget quasi nullo per le squadre nazionali e il responsabile Alberto Monticone da anni fa i salti mortali per tenere in vita il gruppo. «Con gli sponsor riesco appena a pareggiare ciò che perdo in ore di lavoro da guida o da maestro di sci. L'allenamento? Faccio come posso. Alla mattina salgo presto, con la funivia di servizio, e scendo in pista con mio fratello quando ancora non c'è nessuno. Lavoro a sensazioni, su tratti di pista limitati e a velocità non troppo elevate; si cerca di capire come risponde lo sci, ma soprattutto si fanno girare gli attrezzi, su cui lavoro praticamente tutti i giorni. Di tanto in tanto con la squadra nazionale riusciamo a prenotare qualche pista per gli allenamenti, allora possiamo fare un po' di discese con le fotocellule e si ha un'idea più o meno chiara del proprio stato di forma. Diversamente sono le gare il vero banco di prova e le varie run prima della finale devono essere sfruttate anche come allenamento. La preparazione fisica ognuno di noi la cura come meglio crede. Io lavoro molto con i pesi, non mi serve la reattività e l'esplosività di uno sciatore, mi basta la forza per stabilizzare la posizione e resistere alle sollecitazioni: parte alta, dorsali e addominali, gambe. Per l'equilibrio ultimamente sto utilizzando la slackline, divertente



► Uno spettacolare scatto di **Origone** in azione sulla pista di Verbier qualche stagione fa



► La perfetta posizione aerodinamica di Simone

e molto utile». Durante la discesa Simone è completamente in apnea, motivo per cui va allenata anche la capacità aerobica. «Incredibile, dopo le prime gare mi domandavo come mai avessi un fiatone del genere per pochi secondi di discesa. Questo comunque non è un problema, amo gli sport di resistenza, per i quali sono sempre stato portato». Simone Origone, infatti, oltre essere l'uomo più veloce del mondo non spinto da un motore, è anche un grande alpinista: suo il record di 17 ore e 40 minuti per concatenare tutte le vette del Monte Rosa, più il Cervino, per un totale di 21 cime oltre i 4000 metri, mentre ha dovuto arrendersi solo per un dolore al ginocchio - quando era in netto vantaggio sulla tabella di marcia - nel tentativo di completare in ventiquattr'ore la salita di Monte Bianco, Cervinio e Monte Rosa con collegamento in bici tra una base e l'altra. «Vivo la montagna a 360°, è la mia vita: pratico arrampicata, alpinismo, freeride e naturalmente

scio ogni volta che posso. Mi rattrista quando vedo colleghi maestri di sci che nelle ore libere giocano a carte o stanno al bar. Appena posso metto gli sci ai piedi». Gli obiettivi non mancano per il futuro. «Mi piacerebbe lasciare un segno nella storia di questo sport: vorrei migliorare ancora il mio record di velocità, per noi del chilometro lanciato è la vera 'medaglia d'oro', dato che non possiamo gareggiare alle Olimpiadi. E vincere altre Coppe del Mondo. Ingemar Stenmark è quello che ne ha conquistate di più nell'ambito delle discipline Fis. Se riesco ad arrivare a 9 potrei superare una vera leggenda». Le possibilità non mancano, la determinazione c'è, la caparbietà anche. Il dettaglio più curioso è che l'unico avversario che sembra realmente in grado di sbarrare la strada a Simone è suo fratello Ivan: otto anni più giovane, già capace di superare i 250 kmh, da quest'anno è entrato a far parte del team Red Bull e può godere di un trattamento assolutamente privilegiato nell'approvvigionamento di materiali. «Certo, se devo perdere è meglio che sia mio fratello a battermi. È vero però che quando si gareggia si diventa avversari e non si guarda più in faccia nessuno: gli ho insegnato tutto ciò che avevo imparato, ho sempre curato i suoi materiali, in un certo senso si è trovato la strada spianata. Una volta eravamo inseparabili, ora il rapporto tra di noi è cambiato. Ma credo sia una cosa normale». ↙

«... mi piacerebbe lasciare un segno nella storia di questo sport: vorrei migliorare ancora il mio record di velocità, per noi del chilometro lanciato è la vera 'medaglia d'oro', dato che non possiamo gareggiare alle Olimpiadi. E vincere altre Coppe del Mondo...»

► Le fasi di vestizione della tuta da gara



► Non solo ski-room: palestra e deposito di attrezzature nella stanza privata di Simone all'interno dell'albergo Anna Maria



LA LEGGENDA DEL KILOMETRO LANCIATO

La storia del Kilometro Lanciato affonda le sue origini negli anni '30, quando i primi temerari provarono a sfidare i limiti di velocità con attrezzature davvero pionieristiche. Altrettanto improvvisati erano i sistemi di rilevamento, per cui si può immaginare un po' di approssimazione a proposito dei risultati più datati. È documentato che fu l'austriaco Gustav Lantschner il primo a superare la soglia dei 100 km/h, con 105,675. Poi fu la volta del mitico Leo Gasperl, che nel 1931 a St.Moritz fece segnare i 136 km/h, record che restò inviolato per 13 anni a causa della guerra. Nel 1947 toccò a Zeno Colò ritoccare il record, con 152,292 km/h: fu il primo, si dice, ad utilizzare la posizione 'a uovo'. Da lì in poi si sono susseguiti nel Guinness dei primati tutti i nomi leggendari di questo sport: il tedesco Alfredo Plannger (168, 224 km/h), Luigi Di Marco (174,757 km/h), poi è stata la volta dei giapponesi con Masaro Morishita nel 1970 (183,392 km/h), superato un anno dopo da Alessandro Casse (184,144 km/h), che nel 1973 ritoccherà ancora il suo primato a quota 184,237 km/h. Nel 1974 si affaccia sulla scena lo statunitense Steve McKinley che proprio a Cervinia strappa il record a Casse portandolo a 189,473 km/h. Nello stesso anno Pietro Albertelli fissa lo speciale primato con materiali di serie a quota 164,281 km/h. L'anno 1975 segna l'ultimo primato fatto da un italiano: Pino Meynet sfreccia a 194,384 km/h. 1976: è lo statunitense Simons a bruciare di poco il primato di Meynet, con 194,489 km/h. Il 1978 vede il crollo del muro dei 200 km/h: è Steve McKinley ad abbattearlo, con i 200,22 km/h fatti segnare sulla pista cilena di Portillo. McKinley riuscirà ancora a migliorarsi a 201,230 km/h, ma sulla pista di Silverston in Colorado verrà superato dall'austriaco Franz Weber con 203,916 km/h, che si migliorerà due volte, fino a 208,937. Nel 1987 a Les Arcs l'inglese Graham alza l'asticella a 212,514 km/h, presto superati dall'austriaco Michael Pruffer con 217,680 km/h. Pruffer si migliorerà due volte, portando la soglia a 229,299 km/h. Siamo al 1993, quando il francese Philippe Goitschel a Les Arcs stabilisce il record di 233,610 km/h. Due anni dopo Jeffrey Hamilton sale a 241,448 km/h, ma nel 1997 sarà Philippe Billy a superarlo con i 243,902 km/h fatti segnare sulla pista da lui ideata a Vars. Il record torna in Austria con Harry Egger, che nel 1999 a Les Arcs ottiene i 248,105 km/h. Nel 2002, a nove anni di distanza dal suo precedente record, il francese Philippe Goitschel a Les Arcs sfonda il muro dei 250 km/h con il nuovo record di 250,700 km/h. Nessuno riuscirà a fare meglio fino al 2006, quando Ivan Origone riesce ad eguagliare il record di Goitschel a 250,700 km/h. Ma soprattutto è l'anno in cui Simone Origone ritocca il primato, portandolo agli attuali 251,400 km/h.

Simone cura in prima persona tutti i dettagli tecnici e il set-up dell'attrezzatura

ski people
251.000 KM/H

► Stefano Macori impegnato nella valutazione dello scarpone di Origone

TECNICO E SKIMAN

Parafrasando la nostra storica rubrica sugli atleti di Coppa del Mondo, si può dire che 'Tutti gli uomini di Simone Origone' sono... Simone Origone! «È vero, mi sono sempre preso cura dei materiali, è una grande passione per me. Sono estremamente meticoloso, voglio avere tutto sotto controllo». In uno stanzino dell'hotel Anna Maria di Champoluc, gestito da sempre dalla sua famiglia, c'è il regno di Simone: ski-room e palestra. Tutto un po' artigianale, ma a lui va bene così. «Mi piace costruirmi le cose da solo, capire come funzionano, fare esperimenti». L'attrezzatura, naturalmente, per un chilometrista è fondamentale: in media Simone ci mette tre quarti d'ora per prepararsi prima di ogni gara.

GLI SCARPONI

In un primo tempo Simone utilizzava Nordica, poi è passato a Salomon. «La maggior parte degli atleti utilizza i vecchi Salomon 7S a calzata posteriore, per una questione di aerodinamica e di comodità. Io ho scelto uno scarpone da gara tradizionale, che ho completamente trasformato per le mie esigenze». Il punto di

riferimento per questa operazione è Stefano Macori: presso il suo laboratorio di Aosta, probabilmente il più qualificato in Italia per il boot-fitting, il piede di Simone, che è un 43 e mezzo, equivalente a un 27,5, riesce ad entrare in uno scafo di misura 25. Abbiamo chiesto a Macori di spiegarci i segreti di questa scarpa. «Abbiamo impostato un lavoro completamente diverso rispetto a quelli che sono abituato a fare con gli atleti di alto livello nello sci alpino. Innanzitutto siamo passati da una mescola soft ad una medium, vista la dimensione molto ridotta dalla scarpa e il peso dell'atleta. Il grosso lavoro è stato quello di allungamento: sulla punta lo scafo è talmente deformato che guardandolo dall'alto non si vede quasi la sporgenza per infilarlo nell'attacco. Nella zona del tallone ho dovuto fresare al limite per creare un vero e proprio alloggiamento. Siamo al limite con la plastica, non si possono rischiare rotture a 250 km/h, ma ne è venuto fuori un buon lavoro, il piede di Simone ci entra giusto giusto. Un'altra operazione anomala è la fresatura interna all'altezza dei malleoli: solitamente si usa 'bombare' la scarpa, qui le esigenze di aerodinamica ci hanno fatto optare per la prima soluzione».

Naturalmente viene eliminato il primo gancio verso la punta, fresato via il copri-gancio esterno, mentre il secondo gancio viene chiuso e

- 1 - La parte anteriore dello scafo ampiamente deformata per alloggiare il piede
- 2 - Le evidenti fresature interne all'altezza del malleolo

- 3 - I ganci del gambetto spostati sul retro
- 4 - Lo spoiler posteriore



1



2



3



4



«...gli sci veloci nascono così, è una questione di talento, è un po' come per gli uomini. Ci sono modelli su cui si può lavorare per anni, ma non saranno mai veloci, altri che lo sono fin dalla prima volta che li metti nei piedi...»

GLI SCI

poi nastrato. Sul gambetto la chiusura viene fatta con delle fascette collegate al gancio, che viene così spostato sul retro. Una volta chiuso lo scarpone, viene appoggiato lo spoiler sul retro e la tuta in PVC copre il tutto.

In un primo tempo Simone aveva ideato lo stratagemma di chiudere lo scarpone con del fil di ferro, quindi svitare completamente i ganci e nastrare il tutto. Gli avversari, però, hanno fatto reclamo e la Fis ha vietato l'utilizzo di scarponi privi di ganci.

Il nastro è uno degli 'strumenti più utilizzati da Simone nel setup prima della gara: ne usa un tipo particolare, rosso, gommoso, perfettamente aderente. Lo vendono solo in Svizzera e tutti gli atleti fanno rifornimento da un collega elvetico che quando arriva alle gare ne porta grandi quantità. «Sarebbe bello trovare uno sponsor che ci rimborsi almeno il nastro, visto che nei preparativi ne utilizziamo chilometri». Gli spoiler sono stati sagomati secondo le indicazioni della galleria del vento, Simone li ha tagliati su misura. La parte esterna è in materiale plastico, l'interno in schiuma isolante.

Una trentina di Atomic sono stipati in un angolo della ski-room, tutti denominati 'Tarzan', con un numero progressivo e un'iniziale del nome di una donna. Tarzan è il soprannome che gli aveva 'affibbiato' Bruno Seletto per via della stazza fisica e delle spalle larghe. «Una volta Bruno scrisse questo nome su uno sci, la gara andò particolarmente bene e da allora è diventata una tradizione, trasferita poi al chilometro lanciato. Il Tarzan 2 è del 2004, ormai è 'alla frutta', però è sempre lo sci più veloce. È quello che tiro fuori nelle grandi occasioni, nelle manche decisive. Gli sci veloci nascono così, è una questione di talento, è un po' come per gli uomini. Ci sono modelli su cui si può lavorare per anni, ma non saranno mai veloci, altri che lo sono fin dalla prima volta che li metti nei piedi». Simone utilizza sci Atomic, lunghezza 238 cm, molto rigidi e con punte ribassate. Non sono completamente dritti, hanno una leggerissima sciancratura. «Quando mi alleno, per migliorare la sensibilità provo ad accennare qualche curva ad alta velocità. Non è affatto semplice, credo potrebbe essere un ottimo esercizio anche per i discesisti per migliorare la sensibilità

► Il casco ufficiale più alcuni prototipi da test



► Lo spoiler coperto dalla tuta e nastrato



e la scorrevolezza». Gli sci vengono improntati ad Altenmarkt da Sepp Kuppelwieser, skiman altoatesino di Peter Fill, con cui Simone ha un ottimo rapporto da anni. «Preferisco impronte fini, al contrario di quanto si creda, anche se non ho la possibilità di testare più di tanto. Mi fido delle mie sensazioni». Le lamine sono affilate a 90°, con angolo pulito e costante, in punta e coda vengono leggermente arrotondate e abbassate con un tuning di 2 gradi. «Credo che gli sci con il 'filo' siano più difficili, ma anche più precisi e tengano meglio la direzione. Nonostante questo la grande maggioranza dei miei avversari gareggia con le lamine arrotondate». L'attacco è tarato a 150 kg, importante che si sganci in caso di caduta. Simone si occupa personalmente delle solette, con cura maniacale. È quasi un rituale quotidiano per lui: sciolina, spatola, spazzola, poi a turno qualche giro sulla neve. Utilizza prodotti Holmenkol, l'azienda che da anni lo sostiene per le scioline.

LA TUTA

Rigorosamente rossa, come da tradizione dell'azienda francese Jonathan Fletcher, specializzata in tessuti di alto livello (produce le tute anche per Goldwin, Haldi e Bogner, utilizzate in Coppa del Mondo da Svezia, Finlandia e Germania), che da più di quindici anni realizza un tessuto con il giusto compromesso tra elasticità e penetrazione dell'aria. «Le caratteristiche? Zero passaggio d'aria, sono realizzate con uno speciale tessuto bielastico verniciato in PVC. È una seconda pelle, consente appena di muoversi, ma è estremamente efficace in fatto di aerodinamica. Il difetto? Non traspira per nulla, si fanno delle vere e proprie saune, specialmente in primavera».

IL CASCO

Si tratta di prototipi in vetroresina, costruiti da un artigiano svizzero. La parte esterna è fondamentale per l'aerodinamica, ma è previsto che si stacchi in caso di impatto con la neve. All'interno esiste una calotta protettiva che si estende anche al viso e che deve proteggere l'atleta. «Si potrebbe lavorare molto sui caschi in galleria del vento, il problema sono i costi: per le aziende non c'è mercato e difficilmente investono in questo settore. La calotta interna del mio casco, ad esempio, me la sono fabbricata da solo».

ALTRI ACCESSORI

I bastoni sono simili a quelli da discesa libera, ma molto più arcuati: aiutano a tenere correttamente la posizione e favoriscono l'equilibrio durante la discesa. Sono piuttosto corti, solo nelle gare in cui c'è da spingere alla partenza Simone ne sceglie un paio più lunghi. I guanti, infine, molto fini, sono dello stesso tessuto della tuta. «Quelli li metto solo nelle manche decisive. Devo tenere qualcosa in serbo per sorprendere gli avversari, no?»

