

Meeting Internazionale dei Coaching Club

di Cesare Martignoni,
Presidente S.I.A.T.
foto di Andres Furger



Nella foto, Cesare Martignoni

Alla fine di giugno al castello di Engelenburg, nei pressi del villaggio olandese di **Brummen**, il **Private Driving Club** belga ha organizzato una riunione internazionale di Coach in memoria di **Tom Ryder**, uno dei massimi esponenti del Coaching a livello mondiale recentemente scomparso.

Evento eccezionale perché, per la prima volta nella storia, i membri di grandi club come il Coaching Club inglese, il New York Coaching Club e il Private Driving Club belga hanno avuto la possibilità di vivere insieme una grande riunione, confrontandosi su varie tematiche della disciplina e scambiandosi idee e informazioni.

Gli invitati, attentamente selezionati, rappresentavano i più importanti e storicamente esclusivi Coach ed equipaggi attualmente presenti sullo scenario mondiale; infatti erano ammessi **solo coach originali** e i guidatori dovevano aver dimostrato, con la partecipazione a precedenti manifestazioni, di applicare il **sistema di guida Howlett**, quindi niente coach di fattura moderna o sottopo-

sti a radicali restauri e niente guidatori con le redini nelle due mani. I 15 team presenti provenivano da Francia, Inghilterra, Olanda, Lussemburgo, Germania, Danimarca, Belgio e Svizzera e il sottoscritto (ndr. Cesare Martignoni) a rappresentare l'Italia. Per ovvie ragioni logistiche i rappresentanti americani, **Pemberton** e **Piancone**, erano nella veste di invitati-osservatori ma hanno dato un loro prezioso contributo, come vedremo in seguito.

Il venerdì è stata una giornata conviviale nella quale si è tenuta una conferenza sugli aspetti e sulle problematiche del coaching, relatori il presidente del Coaching Club inglese **Bill Ginns** e il **Pemberton** del New York Coaching Club. Il sabato e la domenica i partecipanti, tutti obbligatoriamente in tenuta formale con "morning coat" (tight) hanno eseguito **due percorsi, ciascuno di 30 Km**, con alcuni passaggi impegnativi e resi ancora più duri dai 32 gradi di temperatura; fortunatamente, una sosta per un bicchiere e una per il **picnic** sollievo a cavalli ed equipaggi. Ogni coach doveva



Il "Morning coat" o tight, abbigliamento obbligatorio per tutti i partecipanti



Uno sfavillante corteo di 15 Coach lungo i viali del parco





provvedere autonomamente all'allestimento del ristoro utilizzando tavolini, sedie, piani d'appoggio della carrozze, oltre alle stoviglie contenute nei tipici cesti in vimini per picnic. Nella giornata di domenica ho avuto l'onore di avere ospiti in carrozza i Signori Pemberton e Piancone, dai quali ho avuto informazioni sul coaching in America e che mi hanno fatto comprendere come lo standard d'oltre oceano sia di primissimo livello.

Mi rendo conto che in quello che ho finora esposto vi siano termini, situazioni e aspetti che possono essere compresi con difficoltà da chi è a digiuno in questa specialità; vorrei pertanto cercare di spiegare al grande pubblico di cosa stiamo parlando.

Le difficoltà del percorso

Le carrozze utilizzate sono dei **Park Drag** e dei **Road Coach** con un peso, in ordine di marcia comprensivo di passeggeri, oscillante tra i **2.000** e i **2.500 Kg**, aventi un comporta-

mento di marcia diverso da una normale carrozza in quanto molto scorrevoli su asfalto ma molto pesanti su terreno molle, a causa della ridotta superficie di contatto con il terreno in rapporto al peso, con tempi di arresto lunghi, sempre dovuti all'inerzia della massa, un angolo di sterzata limitato dovuto alla tipologia costruttiva che impedisce alle ruote anteriori di ruotare sotto la cassa e con la conseguente possibilità, in caso di girate maldestre, di spezzare il timone, e infine un sistema frenante non particolarmente efficace che aiuta a rallentare ma non paragonabile all'effetto dei moderni freni a disco. Per questo possiamo dire che si tratta di una carrozza piuttosto impegnativa da condurre; un'espressione che rende l'idea della difficoltà l'ha data durante una discussione il Visconte Pierre de Chezalles: *"c'est comme mener un bateau"* (è come guidare una barca).

Per quanto riguarda i cavalli, si deve cercare di conciliare l'esigenza di andature brillanti

▲ *Sosta davanti al castello di Engelenburg a Brummen*

“*Nel coaching si utilizzano carrozze con un peso tra i 2.000 e i 2.500 Kg, solitamente Park Drag o Road Coach,*”

e distinzione con il comportamento, appena visto, del coach. I cavalli devono dunque prestarsi ai repentini cambiamenti di tiro causati dalla variazione del fondo stradale; quelli di timone devono aiutare la frenata durante le fasi di rallentamento (da notare che l'uso delle braghe non rientra nei canoni classici del coaching) e devono saper fare arretrare 2.500 Kg di vettura in caso di retromarcia utilizzando la sola parte superiore della collana poggiante sul collo davanti al garrese; inoltre, nelle voltate strette, visto il limitato angolo di sterzata del timone, non devono assolutamente girare di spalle.

Una questione di allenamento

In considerazione di tutte queste difficoltà risulta evidente che i cavalli devono avere un lavoro di addestramento particolare, specialmente i timonieri. Come già in passato ho avuto modo di scrivere, personalmente utilizzo per l'addestramento una carrozza molto spartana, in ferro, di mia costruzione che come peso e caratteristiche riproduce il comportamento di un coach, perché non è possibile preparare un team di cavalli per il coaching utilizzando una carrozza normale. L'importante è avere i cavalli psicologicamente preparati alle sopracitate situazioni e con **spalle ben allenate**. Per ottenere ciò occorre prepararli con calma, con molto lavoro al passo (utilizzando le collane e non i pettorali) e con assennata progressione: la fiaccatura di una spalla dovuta a lavoro affrettato comporta la perdita del lavoro fatto in precedenza e lunghe attese per la guarigione.

Altro grande fattore da considerare è dato dalla **bocca dei cavalli**. Con il sistema di guida Howlett le quattro redini vengono tenute nella mano sinistra secondo un certo ordine e la mano destra è utilizzata solo per correzioni e cambi di direzione; risulta evidente che per avere una guida piacevole occorre che i cavalli non siano sulla mano perché se si appoggiano pesantemente al morso, avendo le quattro redini nella mano sinistra, rischiano di fare diventare un supplizio quello che dovrebbe essere un piacere, per cui occorre avere cavalli "ben imboccati", rispettosi del morso e condotti da una mano leggera. Quest'ultima affermazione, che potrebbe apparire una banalità, è, senza forse, la cosa più difficile da realizzare. Innanzitutto c'è modo e modo per "imboccare" bene un cavallo e la mano leggera e sensibile è una cosa che pochi possiedono per natura. Normalmente la si ottiene nel tempo, educando se stessi, con concentrazione e autocontrollo, riflettendo su quello che si sta facendo, imponendosi un'auto-disciplina in cui l'azione della mano deve essere progressiva e non influenzata dalla situazione e dagli occhi. Non mettetevi a ridere, forse mi sbaglio, ma potrebbe esserci qualche vaga affinità con le discipline ginniche - spirituali orientali.



“ Nel coaching si richiede l'applicazione della tecnica di guida Howlett: le redini si tengono nella mano sinistra mentre la destra viene utilizzata solo per correzioni e cambi di direzione ,,

Altro fondamentale elemento nel coaching è rappresentato dalla **tecnica di guida Howlett** che prende il nome all'omonimo maestro e grande guidatore vissuto a Parigi alla fine dell'800. Trattasi di un modo di guida sopraffino che negli ultimi decenni è andato, particolarmente nel continente, in disuso e che recentemente sta destando un nuovo interesse in quanto, se ben applicato, permette di eseguire qualsiasi tipo di manovra con estrema precisione, ma vista la sua complessità necessita di un buon istruttore. Personalmente ho avuto l'onore e la fortuna di avere come maestro il **Barone Albert Moyersoen** che è una delle, ahimè, poche persone a conoscere alla perfezione i dettagli e le sfumature di questo stile di guida.

Il brivido del coaching

Ora il lettore si può domandare come si possa essere **appassionati di coaching** con tutte queste difficoltà. La risposta è semplice: la sensazione che si prova quando si guida a 2,5 metri di altezza con quattro cavalli che trottono bene, leggeri in mano,

▲ *Sotto l'ombra degli alberi ognuno prepara il "suo" pic-nic*

finimenti luccicanti, coach sfavillante, suono di rotolamento delle ruote e una bella signora al fianco, è qualcosa di unico, che ci fa comprendere come i nostri antenati fossero buongustai della vita: recarsi con il proprio coach, trainato da un buon team, all'ippodromo o arrivare alla residenza di campagna dopo chilometri di buona guida era sicuramente più appagante che non l'uso di una Isotta Fraschini.

Un altro fattore importante per poter partecipare al coaching sono le **risorse umane**, ovvero gli amici appassionati che con il loro aiuto consentono il lavoro di preparazione, la movimentazione del materiale occorrente, il lavoro di pulizia e tutto quello che comporta la partecipazione ad un concorso. Vorrei porgere un pubblico ringraziamento agli amici **Christian e Margherite de Fleurieu, Gianni Bova, Sharon Corner e Christine Bibermaier** per la loro disponibilità: il fatto che nel nostro gruppo si parlino 4 lingue non rappresenta un problema quando si è legati da un comune interesse e dalla vera passione!

Con queste note spero di avervi trasmesso la "febbre da coaching" e di essere stato sufficientemente comprensibile anche per i non addetti ai lavori.