

ESPERIENZE DI TREKKING SPINTO

di Lelio Giusti



Immagine dal sito AVELA www.avela.it

Quando si percorrono lunghi tragitti non è nulla di trascendentale, ... ma parliamone! Quando si percorrono in compagnia ed a questa partecipano più equipaggi è bellissimo, ... ma parliamone!

Vi sono alcune componenti indispensabili per rendere una lunga trottata piacevole:

- un buon affiatamento fra gli equipaggi partecipanti;
- un cordiale "capo - carovana" che sia veramente esperto, non solo di cavalli, ma anche di tutti quegli accorgimenti indispensabili per evitare, per quanto è possibile e prevedibile, ogni tipo di incidente a tutti i componenti della carovana ed ai cavalli;
- un'equipe di personale al seguito: autisti degli autocarri e tecnici, generosi e ... bravi!

LA COMPONENTE UMANA

Vi sono persone simpatiche, che ti entrano dentro da subito: meravigliose!

Vi sono persone ricche di un carisma particolare e questi sono i "capi-carovana" che vorresti avere e ai quali senti di affidarti completamente: stupefacenti!

Vi sono esseri nati generosi che in qualunque momento li senti vicini: fantastici!

Vi è gente che sa parlare e tacere al momento giusto: preziosi!

Se si ha la fortuna d'imbattersi in tali esseri il buon esito della "lunga trottata" è assicurato al 90%! Se la buona sorte ci fa incontrare compagni d'avventura con queste doti nascerà fra gli equipaggi un "feeling" fantastico, tale da superare qualunque ostacolo e, senza necessità di odiosi e male accettati ordini (specie se dettati da scarsa esperienza), si supererà ogni difficoltà.

Per rendere coeso un gruppo di partecipanti ad una lunga trottata è necessaria, da parte degli organizzatori, una sapiente distribuzione degli incarichi che ogni partecipante deve assumersi per il buon esito dell'impresa e, per questo, chiave fondamentale sono i "briefing" giornalieri nei quali si espongono i punti salienti della tappa del giorno, le necessità che si presentano e come affrontarle in comune accordo. Il "briefing" più efficace è quello indetto ogni mattina, dopo aver accudito ai cavalli, durante la prima colazione e prima della partenza.

PRECAUZIONI FONDAMENTALI DA TENERE DURANTE IL VIAGGIO

In questa nostra epoca il maggior pericolo che una carovana di attacchi su strada deve affrontare è legato certamente agli automezzi – specie se pesanti – e questo è certamente maggiore su strade di grande traffico; purtroppo non sempre tali strade trafficate si possono evitare nella scelta degli itinerari, anche se studiati attentamente con esperti della zona.

Il pericolo maggiore si presenta in coda alla carovana per la grande differenza di velocità esistente fra un cavallo (che, se pure al trotto, si aggira dai 12 ai 16 Km orari) e un'automobile (che può tranquillamente aggirarsi dai 50 ai 100 Km orari).

Questo è il motivo fondamentale per cui una carovana, costretta a percorrere dette strade, deve avere sempre al suo seguito un automezzo dotato di lampeggiante, collocato in modo ben visibile, e di un cartello, altrettanto ben in vista, sul retro del mezzo stesso recante la scritta "fine carovana" (la stessa dicitura fa intendere al conducente dell'autovettura, in fase di superamento, che innanzi vi sono altri attacchi).

Tale mezzo per nessun motivo può abbandonare la carovana senza prima aver segnalato la necessità che gli si presenta al capo-carovana e da questi aver ottenuto il consenso a lasciare il suo posto (il capo-carovana prenderà poi la miglior decisione, se fermare o no il cammino) e deve seguire fedelmente l'ultimo attacco ad una giusta distanza che non permetta ad un veicolo, in fase di superamento, di infilarsi fra lui e l'ultima carrozza e, di contro, ad una debita distanza per evitare che il rumore del motore arrivi ad infastidire l'equipaggio ed i cavalli che lo precedono.

A sua volta l'ultimo attacco deve seguire quello che lo precede con le stesse modalità e così di seguito – di attacco in attacco – per l'intera carovana.

Mai e per nessun motivo un attacco può abbandonare quello precedente senza averlo prima segnalato al capo-carovana (con la moderna tecnologia tutti sono dotati di cellulare) che provvederà a fermare o a limitare l'andatura degli attacchi che lo precedono.

Un equipaggio che improvvisamente riduce l'andatura dal trotto al passo distanziando i

compagni di viaggio che lo precedono, pone questi in grave pericolo (specie se nel bel mezzo di una curva cieca o quant'altro) e, così facendo, agisce in modo irresponsabile. Questi compagni d'avventura è meglio perderli!

Per fortuna, dopo qualche tempo, fra i cavalli della carovana nasce un "feeling" tale che, da soli, adeguano fra loro il passo, il che facilita l'intera carovana e, comunque, nei primi giorni (specie se in compagnia di nuovi equipaggi con scarsa esperienza) può convenire lasciare gli attacchi più lenti nelle prime posizioni della carovana onde evitare pericolosi spazi vuoti tra un attacco e l'altro.

L'ANDATURA DEI CAVALLI DURANTE UNA LUNGA TROTTATA IN RAPPORTO AI TEMPI DI PERCORRENZA

Una "lunga trottata" è cosa diversa dal solito "trekking domenicale"; il tempo di viaggio deve essere ben calcolato in base al percorso della tappa giornaliera; tale percorso può ovviamente essere pianeggiante, con forte pendenza, ecc. e di conseguenza varia la velocità di andatura modificando il tempo di percorrenza.

Il tempo di percorrenza è fondamentale perché un forte ritardo può significare arrivare a fine tappa nel buio più fitto e ciò senza aver tenuto conto della possibilità di un eventuale imprevisto che potrebbe ancor più accentuare il problema.

Passare da un'andatura al trotto a quella al passo significa (pur considerando un lento trotto a Km 12/ora) raddoppiare i tempi!

Il buon cuore per cui si dice "faccio riposare il cavallo" oppure "mi metto al passo" per arrivare alla meta con il cavallo non sudato può essere fatale se non perfettamente programmato.

Sfatiamo alcune leggende sul cavallo spesso accettate dai più per solo sentito dire e senza averle mai constatate di persona, pur considerando che un fondo di verità vi è sempre in ogni teoria e ognuno rimanga nelle sue convinzioni che qui nulla si vuol dimostrare.

Qui si parla di "trekking spinto" e non delle passeggiate domenicali e pertanto:

- un cavallo che affronta una "1.000 Km" ovviamente deve essere in precedenza allenato e deve poter coprire anche 70 Km al giorno senza alcuna difficoltà (personalmente ricordo che i carrettieri durante l'ultima Grande Guerra percorrevano tranquillamente 80/100 Km al giorno – è pur vero che le ore di lavoro di quei tempi si aggiravano dalle 10 alle 12 ore giornaliere);
- un cavallo mediamente allenato per una "1.000 Km" può certamente percorrere 25 Km senza sosta ad una moderata andatura al trotto di 14 Km/ora
- non è necessario arrivare al ricovero di fine tappa con il cavallo non sudato: una buona coperta immediatamente posta all'arrivo può benissimo rimediare al problema e d'altronde chi vieta di far passeggiare il proprio cavallo prima di essere ricoverato nella scuderia?
- un lungo percorso in forte pendenza può convenire farlo al passo, ma è altrettanto vero che la stessa pendenza, se il percorso non è eccessivamente lungo, può convenire superarla con

un'andatura veloce sfruttando l'ottimo spunto dei cavalli;

IL PERCORSO GIORNALIERO DI CIRCA KM 70 IN DUE TAPPE CON CAMBIO DI CAVALLI ALLA "POSTA MOBILE"

La tappa giornaliera di Km 70 nasce dal fatto che per ricoprire 1.000 Km (per i motivi sotto esposti) s'impiegano:

- 15 giorni ai quali si devono aggiungere:
- 1 giorno per la cerimonia della partenza
- 1 giorno per i festeggiamenti all'arrivo di fine viaggio
- 4 giorni per le debite soste.

Queste ultime, dovute ad una più che collaudata tabella di marcia, prevedono un giorno di riposo ogni tre giorni di cammino, che sono impiegati per "riferrare" i cavalli, per la pulizia delle carrozze, per mantenere i rapporti con le autorità dei paesi ove si è transitato e, perché no, visitare i meravigliosi luoghi attraversati e che poi rimangono scolpiti nella memoria quindi, in totale 12 giorni, ma non è finita: a questi si devono aggiungere i giorni impiegati per recarsi con i mezzi al luogo di partenza e, al termine del viaggio, per ritornare a casa

E purtroppo la vacanza non può essere infinita!

LA POSTA MOBILE

Per la "1.000 Km", sin dalla prima edizione, si è scelto di operare il cambio dei cavalli a metà del percorso giornaliero e per questo in effetti i cavalli percorrono circa 35 Km al giorno.

La "posta mobile" è sostanzialmente un punto d'incontro prestabilito del percorso (a guisa delle vecchie "poste" dei tempi passati dove veniva effettuato il cambio dei cavalli ed i passeggeri di una diligenza scendevano per riposarsi); qui ci s'incontra con l'autocarro che trasporta i cavalli per il loro cambio e, durante detta sosta, gli equipaggi si riposano interrompendo il viaggio e rifocillandosi alla mensa denominata (sin dalla prima edizione della "1.000 Km) "mensa galoppo".

Pertanto è in funzione del cambio dei cavalli che ogni equipaggio deve disporre di un numero doppio dei cavalli attaccati, infatti se un equipaggio dispone di un attacco "a singolo" dovrà disporre di due cavalli (uno per il cambio), se dispone di una "pariglia" di quattro cavalli (due per il cambio), se dispone di un "tiro a quattro" di otto cavalli (quattro per il cambio).

I CAVALLI - NOSTRI GRANDI E GENEROSI AMICI

Dei cavalli, su come governarli, su come attaccarli, su come condurli, se ne è parlato tanto e tutti sono convinti di saperne più degli altri: il buon Dio ci scampi da quelli che credono di

sapere tutto!

Per non cadere nello stesso errore di cui sopra, a chi partecipa per la prima volta ad una lunga trottata del tipo "la mille chilometri" non si può che rammentare, in una specie di elencazione da spuntare sul modello di quella che viene impiegata dai piloti d'aereo prima del decollo, tutto ciò di cui è opportuno dotarsi per evitare che poi, lungo il cammino, se ne senta la mancanza.

Documenti dei cavalli

Tutti i cavalli partecipanti ad una "lunga trottata" devono essere muniti di passaporto e di Coggin's Test vidimati nell'annata in cui si effettua la trottata stessa; se il passaporto porta l'iscrizione "Coggin's Test" questo è sufficiente a tutti gli effetti.

L'allenamento dei cavalli per partecipare ad una "1.000 Km"

- E' bene tener presente che allenare il cavallo non vuol dire solo "fare fiato e gamba" (cosa che si può ottenere facilmente anche mettendolo semplicemente per più ore al giorno in una giostra ad un moderato trotto), ma principalmente fargli "fare callo al petto".

- Per questo, specie se si abita in pianura, può convenire attaccare il cavallo ad un qualsiasi carro carico e farlo trainare possibilmente su un prato che lo rende ancor più faticoso. Personalmente attacco il cavallo ad una maratona ed a questa attacco a sua volta un carrello (del tipo "appendice" per autovettura) con un carico di 5 quintali e lo faccio trottare a lungo su un prato.

Ferratura dei cavalli

- Prima della partenza fare ferrare i cavalli da un maniscalco professionista raccomandandogli di non limare eccessivamente la ribattitura dei chiodi in modo che questi non abbiano a sfilarsi battendo lo zoccolo a lungo sul duro asfalto; l'asfalto ormai lo si trova ovunque, anche sulle piccole strade interpoderali, è un male a cui abituarsi e a tutte le andature se si vuole viaggiare negli anni duemila, è pertanto necessario adottare tutti quegli accorgimenti che sono necessari per facilitare il cammino sull'asfalto e contenere il più possibile i danni che questo può provocare (secondo un vecchio, saggio adagio: "o così, o niente").

- Impiegare ferri con applicati n. 4 widiams per ogni ferro (siamo al corrente di tutte le dissertazioni che si possono fare a tal proposito); resta il fatto che l'esperienza ha dimostrato come un cavallo così ferrato possa anche galoppare sull'asfalto (ad eccezione di alcuni vecchi tipi di asfalto vetrificato) e come i ferri che battono a lungo sull'asfalto, battendo sulle punte dei widiams anziché sul ferro, si consumino infinitamente meno e possano durare anche per 500 Km;

- dotarsi, come riserva, di un gioco di ferri già adattati agli zoccoli dei propri cavalli con i buchi nei quali inserire i widiams, recuperati da quelli usurati, il che facilita la nuova ferratura di normale ricambio o soccorso.

FINIMENTI

- Impiegare morsi "Liverpool" che son ben registrabili e la mano del conducente farà poi il resto (siamo ben al corrente di tutte le dissertazioni a tal proposito); resta il fatto che unico mezzo di comunicazione – nelle redini lunghe – tra il guidatore ed il cavallo sono le redini ed i relativi morsi - ed il cavallo deve potersi fermare in qualunque modo.
- Lasciare la "cavezza" (non partecipiamo ad un concorso di eleganza) a cui attaccare la longhina, sotto la briglia, per evitare che un eventuale strappone della testa del cavallo possa rompere la briglia stessa (non sempre potrete avere un'altra briglia a portata di mano da sostituire);
- lasciare la longhina sempre attaccata alla cavezza ed al sellino, a portata di mano (alla moda della cavalleria degli Stati Uniti d'America) perché potreste avere bisogno di trattenere il cavallo durante un difficile passaggio e magari sul ciglio di uno strapiombo.
- Non mettersi assolutamente in viaggio senza aver applicato al pettorale una striscia di neoprene perché un'eventuale fiaccatura del petto del cavallo rende il cavallo inservibile: e qui ci si riporta a quanto detto in precedenza a proposito dell'allenamento: è necessario far fare al cavallo "il callo al petto";
- in genere, in un lungo viaggio, s'impiega il finimento a pettorale perché più pratico, ma certamente l'impiego della collana, a tal proposito, è certamente migliore.
- Portarsi un finimento di riserva in caso di rottura.
- Munirsi di una scarpetta per zoccolo che è assolutamente necessaria, qualora si dovesse perdere un ferro e fosse necessario continuare il cammino, anche se per breve tratto, prima di poter "riferrarlo" per evitare di rovinare lo zoccolo stesso.
- Munirsi di para-nocche o para-stinchi che sono necessari se il cavallo si dovesse ferire

LE SCUDERIE FISSE E LA SCUDERIA MOBILE

- Le scuderie fisse sono quelle che a sera, al termine della tappa, si trovano presso gli agriturismi, i maneggi o presso qualche ospitale azienda agricola e possono essere in più box o in un unico vano quali le tradizionali stalle per bovini o ancora "di fortuna" sotto un ampio, riparato porticato.
- La scuderia mobile è data da un'apposita attrezzatura autotrasportata che segue la carovana e che deve essere montata per l'uso dal personale al seguito e dagli stessi equipaggi

Attrezzatura per il ricovero dei cavalli nella scuderia mobile e nelle scuderie di fortuna in genere

- Portare coperte per cavalli dotate di fascione per la notte per evitare problemi polmonari in notti fredde con cavalli scuderizzati non perfettamente asciutti e in ricoveri non sempre ben riparati e del tipo della "scuderia mobile".
- Munirsi di tappeto di linoleum (o materiale similare) da porre nella "scuderia mobile" o in box dove non esiste un'efficiente lettiera che ha il compito di togliere umidità e dona maggior

conforto al cavallo che si sdraia.

- Dotarsi di longhine con contrappeso per legare i cavalli nella "scuderia mobile" o in scuderie del tipo tradizionale, senza box.
- Portare un secchio per ogni cavallo per abbeverarlo e che potrà servire anche per somministrargli la biada.
- Munirsi di una "vassola" o "mastello" (del tipo usato dai muratori) per ogni cavallo per la somministrazione del fieno o del mangime pellettato. Un capitolo a parte merita il grosso problema dell'alimentazione dei cavalli, cavalli a cui serve una ben qualificata "razione di lavoro" oltre a quella di "mantenimento", capitolo delicato, anche perché spesso fa capo alle ditte mangimistiche che sponsorizzano in genere imprese come la "1.000 Km" e che sono certamente le benvenute.

GLI ATTACCHI

- Gli attacchi devono essere corredati della regolamentare "targa" rilasciata dal Comune di appartenenza e dotati dei previsti fanali (due bianchi anteriori e due rossi posteriori) e dei catarifrangenti (due bianchi anteriori, due rossi posteriori e due arancioni laterali).
- I fanali possono essere accesi mediante un impianto di illuminazione elettrico centralizzato che può essere alimentato da una sola batteria o da singoli fanali dotati di lampade "leds" con batterie autonome (in questo caso è opportuno portare varie batterie di riserva).
- I fanali tradizionali con illuminazione a candela possono essere utilizzati solo nelle ore notturne, ma non in quelle diurne come prevede il codice della strada; nelle ore diurne le candele, riscaldate dal sole, si sciolgono e schizzano via spinte dalla molla sottostante.
- Controllare che il freno della carrozza sia perfettamente efficiente; in una discesa con forte pendenza la rottura della braga e la mancanza dei freni può essere fatale.
- Munirsi di un telo di plastica per ricoprire carrozze e finimenti nelle notti umide, nebbiose o, ancor più, piovose; non sempre si può disporre di una rimessa per le carrozze!
- E' più che opportuno portarsi un completo da pioggia personale e molto valido; per il guidatore, nulla è meglio di un mantello in tela cerata del tipo "poncho" e un paio di stivaletti in gomma, ovviamente per chi possiede una carrozza dotata di mantice il tutto è molto facilitato.

Tutti vorranno darvi consigli, di tutto e di più: ascoltateli attentamente, vi è sempre da imparare, ma fate ciò che l'esperienza di tanti anni vi ha insegnato! ... ma parliamone!

I N V I T O

rivolto a tutti gli amatori delle redini lunghe

a partecipare alla "lunga trottata nella Trinacria"

la 3a edizione della "1.000 Km" - dal 4 al 25 ottobre 2009

GLI ORGANIZZATORI

Per la prima volta in stretta collaborazione G.I.A. (Gruppo Italiano Attacchi) e A.V.E.L.A. (Amatori Veneti, Emiliani, Lombardi Attacchi) organizzeranno una manifestazione di "trekking estremo".

IL PERCORSO

Il percorso, allo studio nei più piccoli dettagli dagli amici siciliani, prevede il periplo del vulcano Etna (il più alto d'Europa) ed il tragitto da Catania a Palermo – o viceversa – toccando Capo Passero, l'ippodromo "Mediterraneo" a Cassibile di Siracusa, Agrigento, Sciacca, Mazza del Vallo, Marsala, Trapani, Castellammare del Golfo, Terrasini.

LE TAPPE GIORNALIERE

Si prevede che il viaggio sarà percorso in 17 tappe giornaliere interrotte da 4 giornate di sosta ed una all'arrivo dedicata ai festeggiamenti.

Circa a metà del percorso di ogni tappa giornaliera è previsto il "cambio" dei cavalli al punto d'incontro con la "posta mobile".

I cavalli di cambio verranno trasportati al succitato punto d'incontro con apposito autocarro predisposto dall'organizzazione: pertanto i partecipanti dovranno disporre di un numero doppio di cavalli rispetto al "tiro" con il quale si presenteranno alla partenza. Un esempio per tutti: se un partecipante si presenterà con un attacco a pariglia dovrà poter disporre di 4 cavalli.

IL RICOVERO DEI CAVALLI

Al termine di ogni tappa giornaliera sarà predisposto un ricovero di fortuna che sarà possibilmente al coperto, in box o scuderia tradizionale ove si troverà acqua, foraggio o mangime.

I cavalli dovranno essere accuditi dagli stessi equipaggi.

E' prevista la presenza di un maniscalco.

ALLOGGIO PER GLI EQUIPAGGI

Gli equipaggi troveranno asilo presso aziende agrituristiche o alberghi nelle vicinanze dei ricoveri dei cavalli.

I pasti degli equipaggi saranno consumati: la 1a colazione del mattino e la cena in albergo, il frugale pranzo a mezzogiorno alla "mensa galoppo" allestita presso la "posta mobile" al cambio

dei cavalli. Tale mensa di fortuna è così denominata sin dalla 1a edizione della 1.000 Km ed il nome chiarisce perfettamente il menu servito.

DETTAGLIATE NOTIZIE

Ogni preventivo chiarimento si può ottenere telefonando o scrivendo a:

dott. Lelio Giusti, Piazzale Risorgimento 7, 41100 Modena – tel. 059 244504 (ore serali) o cell. 348 3926397

ACCETTAZIONE DELLE DOMANDE DI ADESIONE

Le domande di adesione scritte dovranno pervenire al dott. Lelio Giusti all'indirizzo sopra esposto, entro il 31 maggio 2009 e verranno rigorosamente accettate in base alla data in cui sono pervenute.

Il numero dei possibili partecipanti verrà definito in base alla disponibilità dei ricoveri dei cavalli necessari al termine delle tappe giornaliere e che gli amici organizzatori siciliani potranno predisporre.

RIUNIONE DEI PARTECIPANTI

In un'apposita riunione con tutti i partecipanti, che sarà indetta al termine dell'accettazione delle domande di adesione, verranno illustrate dettagliatamente tutte le condizioni economiche più favorevoli di cui i partecipanti potranno beneficiare e ciò in rapporto anche alle eventuali sponsorizzazioni che si potranno ottenere da Enti e/o ditte private.

In questa riunione il Capo-carovana illustrerà agli equipaggi tutte le documentazioni necessarie, l'equipaggiamento indispensabile di cui dotarsi e tutte le norme a cui si dovranno attenere.

NON MANCHI IL CORAGGIO

Un'esortazione al termine del presente invito:

- bandite, grandi amatori delle redini lunghe di tutta Italia, ogni pretesto per non aderire all'iniziativa che vi viene proposta
- non vi manchi il coraggio!

I PARTECIPANTI DOVRANNO ESSERE IN POSSESSO DEL "PASSAPORTO CON COGGIN'S TEST" PER I CAVALLI CON CUI SI PRESENTERANNO ALLA MANIFESTAZIONE ED UN'ADEGUATA COPERTURA ASSICURATIVA RC.

GLI ORGANIZZATORI NON SARANNO RESPONSABILI DI EVENTUALI DANNI CHE I PARTECIPANTI O I LORO CAVALLI ED ATTACCHI POTRANNO SUBIRE O PROVOCARE A TERZI DURANTE L'INTERO CORSO DELLA MANIFESTAZIONE.

