

Gare a staffetta nella corsa d'orientamento

Autor(en): **Hanselmann, Erich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gioventù e sport : rivista d'educazione sportiva della Scuola federale di ginnastica e sport Macolin**

Band (Jahr): **33 (1976)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1000840>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Gare a staffetta nella corsa d'orientamento

Erich Hanselmann



1. Introduzione

Nello sport orientistico le corse a staffetta sono affascinanti forme di competizione. La lotta, uomo contro uomo, che decide la vittoria o la sconfitta, entusiasmo e avvincente i concorrenti come pure gli spettatori.

Nelle staffette il concorrente, oltre alle esigenze tecniche delle gare individuali, deve in modo particolare prendere decisioni tattiche. La lotta alla posizione invece che contro minuti e secondi esige dal corridore una costante sorveglianza degli avversari e dei compagni di squadra durante tutta la gara. Il comportamento tattico dello staffettista è dettato dalla situazione che si sviluppa in gara.

La forma delle gare a staffetta ha subito negli ultimi anni decisive modifiche.

In Svizzera si è cominciato con le gare a staffetta attorno agli anni cinquanta. Si era iniziato con campionati universitari aperti però anche alle categorie «extra-accademiche». Da questi scaturì una manifestazione a staffette sul piano nazionale, organizzata per la prima volta dall'OLG di Berna nel 1955. Si trattava di un percorso «in linea» che si snodava da Büren a Soletta; si cominciò con partenze individuali. Questa CO nazionale a staffette si tramutò in seguito in campionato svizzero, organizzato per la prima volta dall'OLK Piz Hasi nel 1968 sull'Hasenberg. Di regola queste staffette si articolavano su tre percorsi e si aprivano con una partenza in massa. Nel 1971, dopo lunghe discussioni, venne introdotta per la prima volta a titolo sperimentale la partenza individuale con sospensione dopo il primo percorso, come già in uso fin dai primi

campionati mondiali nel 1966 (Finlandia). Ai mondiali del 1972 in Cecoslovacchia venne di nuovo introdotta la partenza in massa. Con un certo numero di posti collocati subito dopo la partenza da scegliere liberamente, si sperava di spezzettare il plotone dei partecipanti, ciò che riuscì solo in parte.

Ai mondiali del 1974 in Danimarca s'impose un nuovo sistema di partenza in massa (il metodo Farsta), nel quale tramite «biforcazioni» all'interno dei singoli percorsi parziali è praticamente impossibile farsi «rimorchiare» senza un proprio lavoro sulla carta (vedi punto 6.3).

Il problema «rimorchio» era come una invisibile ombra che inseguiva tutte queste forme convenzionali di staffette. In particolare nel corso di gare con partenza in massa nelle quali sin dal via fino all'arrivo è possibile farsi rimorchiare senza un proprio lavoro sulla carta. Questo problema è stato limitato ma non risolto con la partenza individuale sul primo tracciato. La partenza per la seconda frazione veniva data dopo una sospensione della gara e a intervalli calcolati sulla base dei distacchi registrati al termine della prima frazione. Questa «neutralizzazione» non impediva però la riunione dei vari concorrenti sul secondo tracciato e quindi il «rimorchio» fino alla conclusione della gara.

Molto si è discusso in merito al «rimorchio», in particolare se considerarlo scorretto oppure ammetterlo quale mezzo tattico necessario nelle gare a staffetta. Da un lato si vedeva nella partenza in massa una componente tipica delle gare a staffetta, dall'altro si ponevano in primo piano i problemi di correttezza sportiva.

Con lo sviluppo dei sistemi Farsta e Motala si possono imporre nuove forme che rendono molto difficile o addirittura impossibile il rimorchio pur iniziando la gara con una partenza in massa.

Le definizioni Motala e Farsta corrispondono alle due località svedesi dove queste forme sono state per la prima volta provate e sviluppate.

2. Problemi metodologici nell'istruzione dello staffettista

Corse a staffette pongono il competitore dinnanzi a grosse esigenze. Per partecipare a gare del genere occorre avere un'assoluta padronanza nella corsa individuale. Agli orientisti di punta occorre un'ampia esperienza nelle staffette prima d'affrontare un'analoga prova sul piano internazionale. La formazione dello staffettista deve iniziare presto e aumentata gradatamente indirizzandola verso la competizione.

Già nell'insegnamento preliminare occorre inserire semplici forme di esercizi e d'allenamento. Ciò permette di variare l'insegnamento e favorisce la motivazione per prestazioni speciali.

L'esperienza dimostra comunque la necessità di raggiungere una certa sicurezza nella tecnica con la carta prima d'iniziare l'insegnamento specifico per la staffetta. Chi non sa neppure tenersi in piedi sugli sci, non si troverà certamente a suo agio in uno slalom parallelo.

Il principiante dovrebbe seguire i seguenti gradi di formazione:

1. Lavoro con la carta senza pressione di tempo

Scopo: **trovare**

2. Lavoro con la carta con pressione di tempo

Scopo: **trovare velocemente**

3. Lavoro con la carta contro avversario e con pressione di tempo

Scopo: **trovare velocemente prima dell'avversario**

I neo-orientisti, nella loro prima gara contro il tempo, commettono errori che, considerata l'istruzione ricevuta, non avrebbero dovuto fare. La corsa contro il tempo induce a un lavoro poco preciso con la carta, a errori che con l'istruzione sono da tempo diventati evitabili.

Questo identico «passo indietro» viene registrato anche all'inizio delle gare a staffette. L'avversario visibile confonde il neo-staffettista, viene sopraffatto dal ritmo degli altri, trascura il lavoro con la carta e commette errori che nelle gare individuali non gli succedrebbero più.

Anche percorsi semplici dal punto di vista della tecnica con la carta pongono lo staffettista dinnanzi a relative grosse esigenze. La formazione dello staffettista inizia dunque con semplici esercizi in questa specialità. La difficoltà e la lunghezza del tracciato devono quindi essere adeguate alle capacità dei partecipanti. In questa formazione occorre prestare attenzione affinché non si prechi il tempo principalmente nell'«attesa del cambio». Occorre trovare forme d'esercizi e d'allenamento nelle quali ogni corridore venga impiegato più volte su distanze relativamente brevi. Ottimo sarebbe un tempo d'attesa più o meno identico al tempo di corsa (staffette a due).



Per aver successo nelle staffette occorrono chiare decisioni nella tecnica con la carta.

3. Organizzazione

— La riuscita di ogni gara a staffette dipende in modo preponderante dalla perfezione organizzativa. I relativi problemi devono essere attentamente esaminati e verificati, anche per i più semplici esercizi e allenamenti di gare a staffette.

— Per le staffette, indipendentemente dalla forma e metodo, la regola di base è la seguente: ogni squadra deve percorrere esattamente lo stesso percorso globale (stessa distanza, stesso numero di posti ecc.).

— La partenza in massa crea l'atmosfera di staffetta e facilita l'organizzazione.

— Per la partenza in massa, i concorrenti si appostano ad alcuni metri dalle carte appese a un filo. È raccomandabile non effettuare il conteggio alla rovescia prima del via (5, 4, 3, 2, 1, via) poiché succede spesso che alcuni concorrenti ne approfittino per «rubare». Meglio procedere come segue: «ancora 5 minuti, ancora 2 minuti, mettersi dietro le carte, ancora 1 minuto; ancora 30 secondi! A circa 5 secondi lo starter chiama «pronti», e quando tutti sono in posizione vien dato il «via» con un colpo di pistola, un fischio ecc.

— Le carte sono appese a un filo in modo tale che l'operazione di stacco da parte dei concorrenti avvenga in modo fluido.

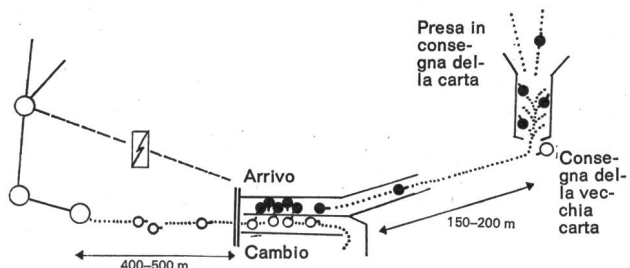
— La partenza in massa rende possibile il «rimorchio» quando tutti i concorrenti iniziano con lo stesso tragitto (forma classica).

- Il fenomeno del «rimorchio» dev'essere combattuto con adeguate forme di staffette e non con minacce. Il «rimorchio» è antico quando la staffetta, se addirittura non l'ha preceduta.
- La partenza individuale nella forma classica permette una gara corretta ma complica il lavoro organizzativo («neutralizzazione»). I primi frazionisti prendono il via come nelle gare individuali a intervalli di 2 o 3 minuti. Quando tutti sono rientrati viene compilata una classifica per il primo percorso. Il compagno di squadra del vincitore della frazione iniziale sarà il primo a partire. Gli intervalli sono determinati dai distacchi registrati tra i vari concorrenti del primo percorso. I cambi successivi avvengono nel modo classico, senza interruzione (colpo di mano).
- Una buona visione globale della zona d'arrivo, di cambio e di presa in consegna delle carte facilita l'organizzazione.
- Un collegamento (radio, visivo) con l'ultimo posto prima dell'arrivo permette al prossimo frazionista di prepararsi a tempo.
- Il cambio avviene di regola con un colpo sulla mano nella zona prevista a questo scopo. Nelle manifestazioni con partecipazione massiccia, è praticamente impossibile controllare il cambio per colpo di mano. Ottime esperienze sono state fatte con il cambio-consegna della carta fra i frazionisti. Il «nuovo» staffettista riceve la «vecchia» carta dal compagno, corre verso il luogo di consegna dove un funzionario la scambia con una «nuova» carta di corsa.

- Il controllo delle perforazioni o dei timbri dev'essere preparato accuratamente di modo che, il giorno di gara, ciò avvenga in modo spedito. Questo vale in special modo per le gare a staffetta secondo il metodo Farsta.
- La restituzione delle carte di corsa ai concorrenti dev'essere organizzata in modo da non favorire alcuna squadra (non troppo presto).



La lotta per la conquista di posizioni contro avversari visibili necessita alte qualità tecnico-tattiche.



4. Tracciamento

Le regole fondamentali per il tracciamento di una gara individuale mantengono la loro validità anche per le staffette. Per alcuni punti occorre prestare particolare attenzione:

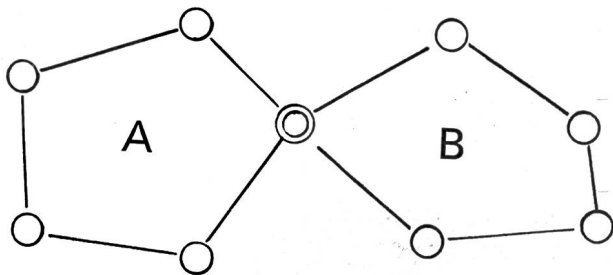
- La zona di partenza non deve «canalizzare» i concorrenti. Al contrario essi dovrebbero poter scomparire subito e non essere sorvegliati su una lunga distanza.
 - I posti di controllo devono essere ben visibili (non come nelle gare individuali) di modo che i primi di un gruppo di corridori non perdano tempo prezioso nella ricerca, riducendo così il vantaggio accumulato.
 - Nelle staffette gli angoli acuti sul percorso risultano più estremi che non nelle gare individuali e devono quindi essere evitati.
 - Di regola nelle gare a staffette occorre scegliere tragitti parziali più lunghi e con molte possibilità di scelta dell'itinerario di avvicinamento. Su tragitti parziali brevi, i diversi itinerari scelti spesso si equivalgono. Anche guadagnando qualche secondo con la scelta di un itinerario migliore, s'arrischia sempre di trovare l'avversario al prossimo posto. Solo su tracciati parziali più lunghi la scelta dell'itinerario può essere determinante per il risultato della competizione.
 - Occorre scegliere ubicazioni differenziate per posti paralleli o di biforcazione (Motala, Farsta).
- La distribuzione dei pettorali può pure contribuire a semplificare il lavoro organizzativo. I numeri di partenza devono poter mostrare chiaramente a quale frazione di gara il concorrente «appartiene». Esempio: la squadra numero 13 avrà il 113 per il primo frazionista, il 213 per il secondo ecc. Una tale distinzione è pure possibile con vari colori dei pettorali.
 - Al luogo di presa in consegna delle carte dev'essere assicurato che ogni concorrente riceva la giusta carta di corsa. Di regola le carte sono contrassegnate visibilmente con il numero di partenza del corridore.
 - Nella compilazione o stampa dei percorsi sulle carte (sovrimpressione) occorre prestare grande attenzione affinché queste non vengano poi scambiate. Questo vale in modo particolare per le competizioni con il sistema Farsta per il quale è bene, immediatamente dopo la stampa, contrassegnarle con un numero o un codice corrispondente alla variante di percorso (per esempio: 78 13 26 = variante 13; 69 02 85 = variante 2).
 - Occorre verificare il numero delle pinze necessarie a ogni posto. La vittoria non dev'essere decisa con una lotta alla pinza di controllo all'ultimo posto.

5. Forme d'esercizio e d'allenamento

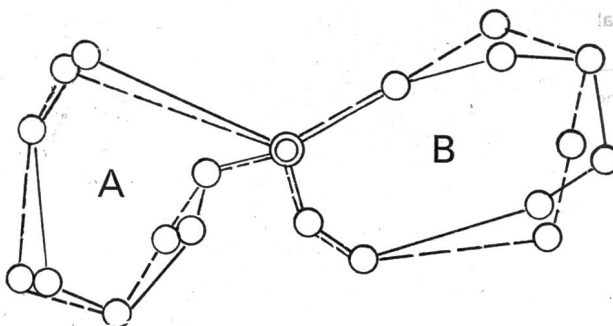
Già semplici forme di staffetta con pochi posti e tragitti brevi creano l'atmosfera di gara e costituiscono un'importante base per la formazione dello staffettista. Parallelamente al livello di formazione del corridore possono essere inserite forme di competizione su brevi distanze.

Forme d'esercizio semplici

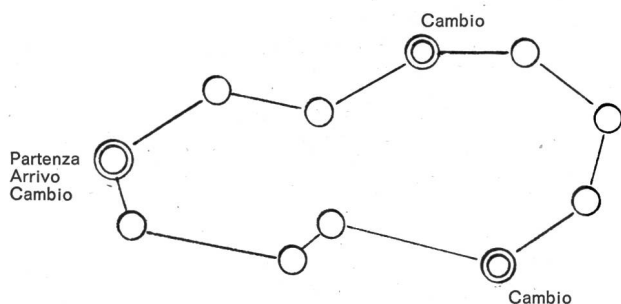
Circuito con un posto di consegna, squadre a due, ogni corridore copre ambedue i tragitti parziali.



Sullo stesso circuito si può utilizzare il sistema Motala, ogni corridore copre i due percorsi.



Circuito con due posti di consegna, squadre a tre, ognuno copre un proprio percorso.

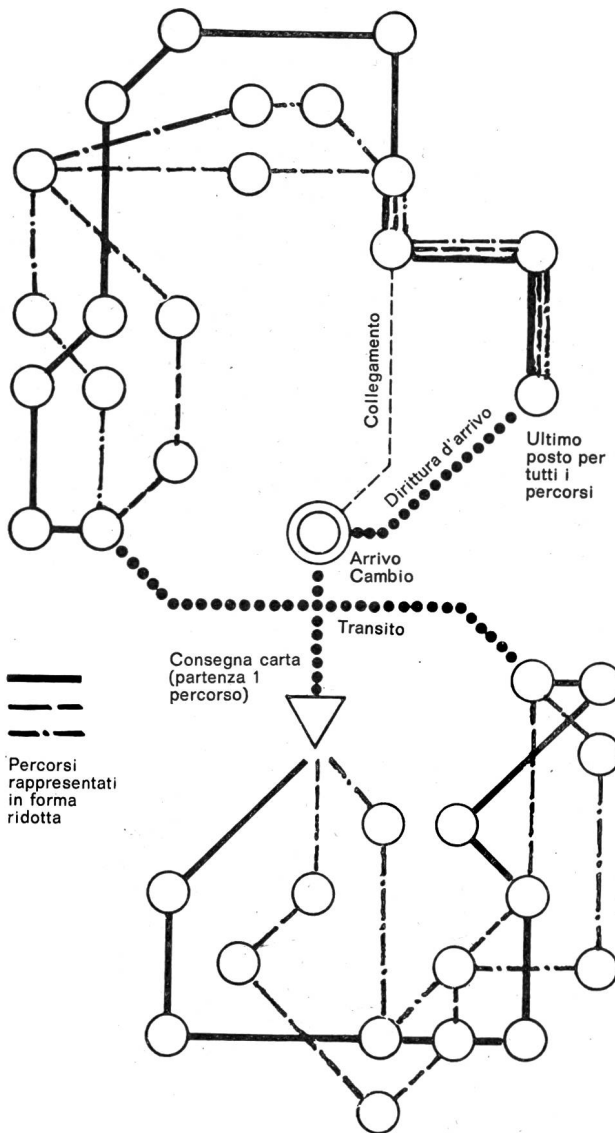


6. Forme di gara

6.1. Forma classica

La corsa comprende due, tre o quattro tragitti parziali, ogni squadra impegna un corridore per ogni tragitto. Quando il primo frazionista arriva al traguardo il secondo può partire ecc. Vince la squadra il cui ultimo frazionista arriva per primo al traguardo. La partenza per la prima frazione può avvenire al luogo di consegna della carta oppure altrove. È possibile utilizzare un percorso per due tragitti parziali. Questi due tracciati devono essere posti direttamente uno dietro l'altro, altrimenti concorrenti che già hanno svolto il loro compito possono fornire informazioni ai compagni che in seguito percorreranno lo stesso tragitto, oppure possono dare consigli ad altri concorrenti (di un'altra squadra ma dello stesso club). E questo è inevitabile.

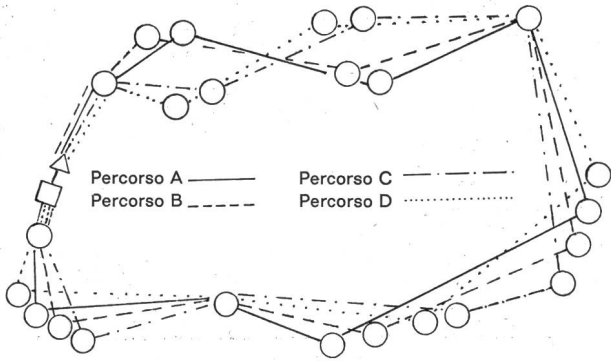
Onde permettere agli spettatori e ai compagni di squadra di osservare direttamente l'andamento della gara, alcuni o tutti i tragitti parziali dovrebbero transitare, circa a metà, al luogo di consegna (percorso obbligato fra due posti).



6.2 Metodo Motala

Con questo metodo le squadre coprono i tre o quattro percorsi parziali in diversa successione. Al termine della gara tutte le squadre hanno percorso gli stessi tragitti parziali. Questi ultimi devono dare tutti lo stesso identico miglior tempo e sono strettamente intrecciati gli uni agli altri e presentano comuni ubicazioni dei posti. Questi posti comuni devono essere collocati in successione irregolare, di modo che il corridore non realizza subito quali sono. A questi posti comuni, dove tutti i concorrenti transitano, torna utile disporre di un collegamento radio. Nel sistema Motala il primo posto viene spesso mantenuto identico per i tre o quattro percorsi, oppure i primi posti di tutti i percorsi si trovano molto vicini gli uni agli altri. Dopo una partenza in massa non sarà quindi chiaro chi copre tale o tal'altro percorso, tutti i corridori vanno nella stessa direzione e non possono vedere subito chi si dirige verso un determinato posto a che quindi ha lo stesso percorso fino al traguardo. Farsi «rimorchiare» risulta quindi difficile. Questi posti comuni devono disporre di sufficienti perforatrici o timbri di controllo.

Esempio per staffette a quattro (4 percorsi)



Nella staffetta a tre ci sono sei possibilità di combinazione. Questa forma è adatta soprattutto per staffette con pochi partecipanti.

Combinazioni di percorso per staffetta a quattro (4 percorsi)

- In una staffetta a quattro con quattro percorsi si hanno 24 diverse possibilità di combinazione.
- In base alla tabella l'organizzatore può scegliere combinazioni in successione progressiva per un massimo di 72 squadre di 4 concorrenti.
- Nel caso un club si presenti con più squadre, due, tre o quattro, queste dovrebbero essere impegnate nello stesso gruppo di varianti.
- Nel caso un club si presenti con più di quattro squadre, quelle da 5 a 8 saranno impegnate nel gruppo di varianti a destra accanto alle squadre 1 a 4; ovvero, squadre 1 a 4 gruppo di varianti 3, squadre 5 a 8 gruppo di varianti 9.

Combinazioni per staffette a tre (3 percorsi)

- 1) A B C 3) C A B 5) B A C
 2) B C A 4) A C B 6) C B A

Combinazioni di percorsi per staffette a quattro (Metodo Motala)

Variante di percorso	Successione				Gruppo di varianti	Variante di percorso	Successione				Gruppo di varianti	Variante di percorso	Successione				Gruppo di varianti
	1. percorso	2. percorso	3. percorso	4. percorso			1. percorso	2. percorso	3. percorso	4. percorso			1. percorso	2. percorso	3. percorso	4. percorso	
1	A	B	C	D	①	25	A	C	B	D	⑦	49	A	D	C	B	⑬
2	B	C	D	A		26	B	D	C	A		50	D	C	B	A	
3	C	D	A	B		27	C	A	D	B		51	C	B	A	D	
4	D	A	B	C		28	D	B	A	C		52	B	A	D	C	
5	A	B	D	C	②	29	A	D	B	C	⑧	53	A	C	B	D	⑭
6	B	D	C	A		30	B	C	D	A		54	C	B	D	A	
7	D	C	A	B		31	D	A	C	B		55	B	D	A	C	
8	C	A	B	D		32	C	B	A	D		56	D	A	C	B	
9	A	C	B	D	③	33	A	B	C	D	⑨	57	A	D	B	C	⑮
10	C	B	D	A		34	C	D	B	A		58	D	B	C	A	
11	B	D	A	C		35	B	A	D	C		59	B	C	A	D	
12	D	A	C	B		36	D	C	A	B		60	C	A	D	B	
13	A	C	D	B	④	37	A	D	C	B	⑩	61	A	B	C	D	⑰
14	C	D	B	A		38	C	B	D	A		62	B	C	D	A	
15	D	B	A	C		39	D	A	B	C		63	C	D	A	B	
16	B	A	C	D		40	B	C	A	D		64	D	A	B	C	
17	A	D	B	C	⑤	41	A	B	D	C	⑪	65	A	C	D	B	⑱
18	D	B	C	A		42	D	C	B	A		66	C	D	B	A	
19	B	C	A	D		43	B	A	C	D		67	D	B	A	C	
20	C	A	D	B		44	C	D	A	B		68	B	A	C	D	
21	A	D	C	B	⑥	45	A	C	D	B	⑫	69	A	B	D	C	⑲
22	D	C	B	A		46	D	B	C	A		70	B	D	C	A	
23	C	B	A	D		47	C	A	B	D		71	D	C	A	B	
24	B	A	D	C		48	B	D	A	C		72	C	A	B	D	
Squadre da 1 a 24						Squadre da 25 a 48						Squadre da 49 a 72					

Preparativi

- I tre o quattro diversi percorsi vengono disegnati o impressi (vantaggio nei confronti del metodo Farsta).
- Le carte e naturalmente le carte di controllo, se queste sono separate, devono essere munite di un numero-codice onde permettere all'organizzatore di vedere subito di quale percorso si tratta (controllo delle perforazioni).
- Per ogni percorso occorre una relativa descrizione dei posti; quindi stessi tipi di descrizione dei posti quanti i percorsi (tre o quattro), stampati o ciclostilati.



Esempio di classifica

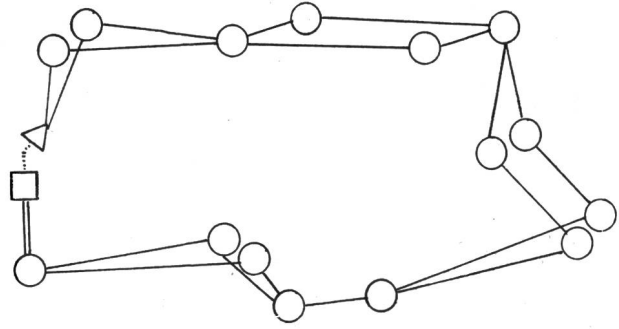
Rango	Club	1. percorso	2. percorso	3. percorso	Tempo totale
		Nome, tempo, percorso (A, B, C)			
1.	SCO Tesserete	Riva M. 1.04.00 A, 2	Salvi T. 1.02.38 B, 2	Gambi R. 1.02.01 C, 2	3.08.39
2.	VIS Comano	Dotti A. 58.59 A, 1	Molla I. 1.08.24 C, 5	Fotti A. 1.01.22 B, 1	3.08.45
3.	CCO Corippo	Belli C. 1.04.06 B, 3	Imola U. 1.05.16 A, 3	Buzzini C. 59.36 C, 1	3.08.58



Esempio di staffetta internazionale Motola a tre, Burgenland, Austria 1974.

6.3 Metodo Farsta

In questo metodo non c'è la suddivisione in differenti percorsi «indipendenti» (A, B, C, D) bensì vengono scomposti in tragitti parziali diversi che vengono opportunamente assegnati ai concorrenti. Le squadre percorrono questi tragitti in differente successione. Al termine tutte le squadre avranno percorso esattamente gli stessi tragitti parziali. In questo modo si hanno, già con pochi posti, molte possibilità di combinazione. Anche con un gran numero di partecipanti, il concorrente può contare solo su se stesso. Farsi rimorchiare è un rischio poichè presto o tardi ciò porterà a un posto «sbagliato».



Esempio di una semplice staffetta a coppie

In questo esempio troviamo quattro biforcazioni (A 1, 2/ C 1, 2/E 1, 2/H 1, 2). Questi tragitti vengono scambiati a vicenda e verranno percorsi da ogni squadra esattamente una sola volta. Il nostro esempio prevede 16 diverse varianti di percorso. Per il corridore la situazione è questa: su ogni biforcazione si trova il 50 per cento del totale dei partecipanti. Questo è praticamente visibile solo dopo la partenza in massa.

Più tardi il plotone si allunga e si scompone. Grazie ai posti ravvicinati sulle biforcazioni e i posti comuni, i concorrenti restano continuamente in contatto e possono così rendersi conto della loro posizione. Tracciando il percorso si porranno i posti sulle biforcazioni in modo irregolare. Il ritmo dovrebbe essere interrotto da doppi posti sulle biforcazioni o disseminando posti comuni. Nei pressi dell'arrivo il contatto fra i concorrenti deve risultare più stretto ciò che permetterà loro di situare il proprio piazzamento ed eventualmente migliorarlo.

Combinazioni di percorso per staffette a coppie (Schema)

Squadra	Successione dei percorsi		Varianti	Numero delle biforcazioni	Diagramma del percorso											
	1. percorso	2. percorso			S	A 1	A 2	B	C 1	C 2	D	E 1	E 2	F	G 1	G 2
1	1	2	1	1	S	A 1	B	C 1	D	E 1	F	G 1	H	Z		
2	2	1	2		S	A 2	B	C 2	D	E 2	F	G 2	H	Z		
3	3	4	3	2	S	A 1	B	C 2	D	E 1	F	G 1	H	Z		
4	4	3	4		S	A 2	B	C 1	D	E 2	F	G 2	H	Z		
5	5	6	5	3	S	A 1	B	C 1	D	E 2	F	G 1	H	Z		
6	6	5	6		S	A 2	B	C 2	D	E 1	F	G 2	H	Z		
7	7	8	7	4	S	A 1	B	C 2	D	E 1	F	G 2	H	Z		
8	8	7	8		S	A 2	B	C 1	D	E 2	F	G 1	H	Z		
9	9	10	9	4	S	A 1	B	C 1	D	E 1	F	G 2	H	Z		
10	10	9	10		S	A 2	B	C 2	D	E 2	F	G 1	H	Z		
11	11	12	11	4	S	A 1	B	C 2	D	E 1	F	G 2	H	Z		
12	12	11	12		S	A 2	B	C 1	D	E 2	F	G 1	H	Z		
13	13	14	13	4	S	A 1	B	C 1	D	E 2	F	G 2	H	Z		
14	14	13	14		S	A 2	B	C 2	D	E 1	F	G 1	H	Z		
15	15	16	15	4	S	A 1	B	C 2	D	E 2	F	G 2	H	Z		
16	16	15	16		S	A 2	B	C 1	D	E 1	F	G 1	H	Z		

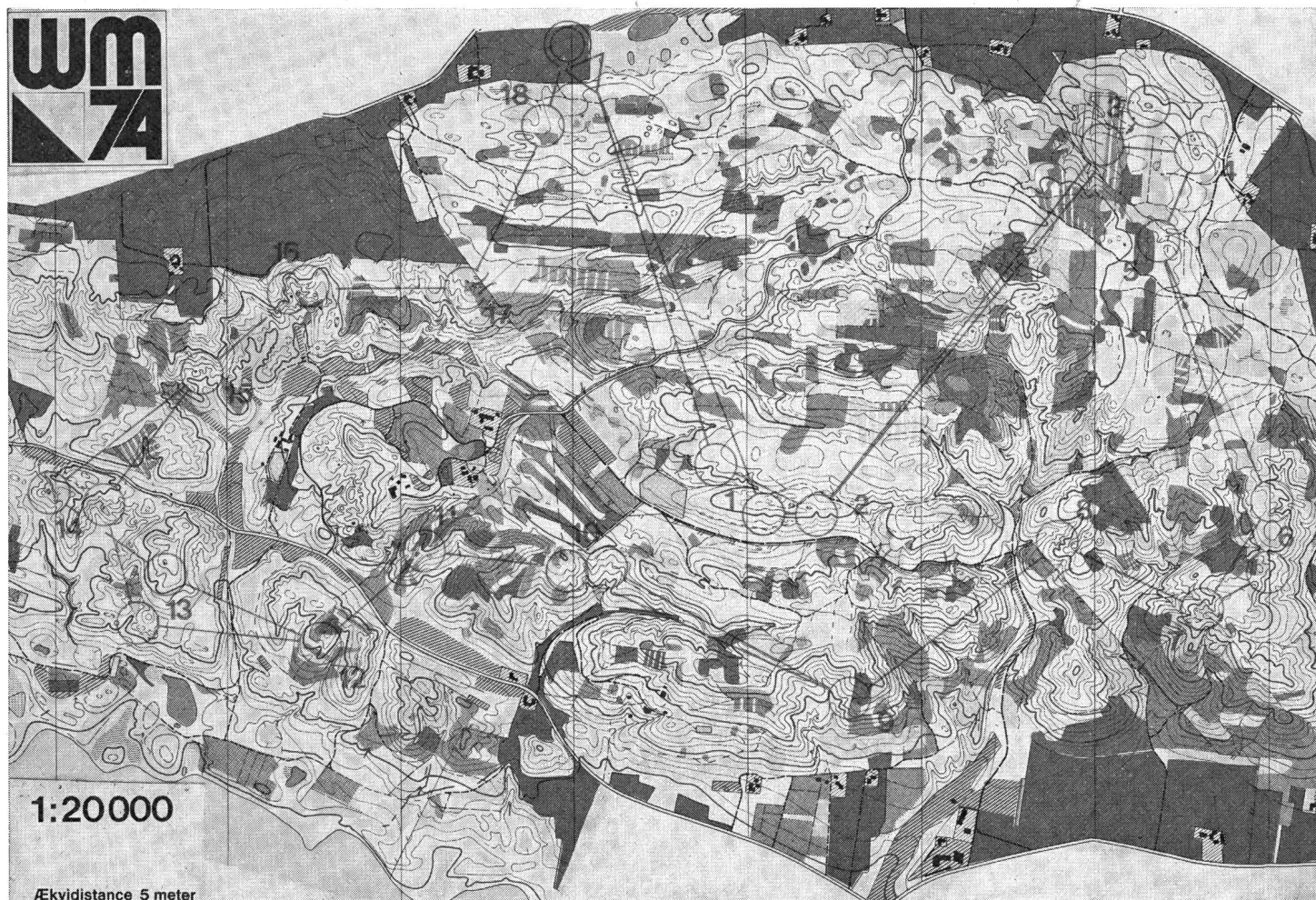
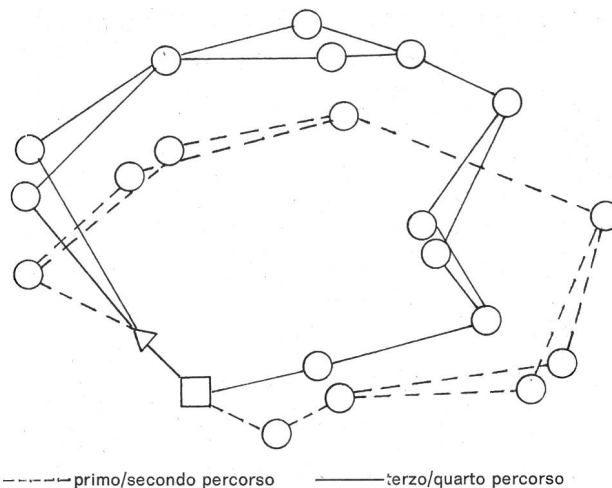
Da questo schema risulta evidente come già con pochi posti sono possibili numerose varianti. Aggiungendo una quinta biforcazione si otterranno 32 varianti. Le varianti 1, 2 oppure 9, 10 oppure 13, 14 ecc. assieme costituiscono sempre un percorso completo 1 e 2 sul quale

tutte le biforcazioni fanno la loro apparizione una volta: A 1 + A 2, C 1 + C 2, E 1 + E 2 e G 1 + G 2. Questo metodo di staffetta è utilizzato principalmente per le gare a coppie oppure per staffette il cui numero dei tragitti è divisibile per due.

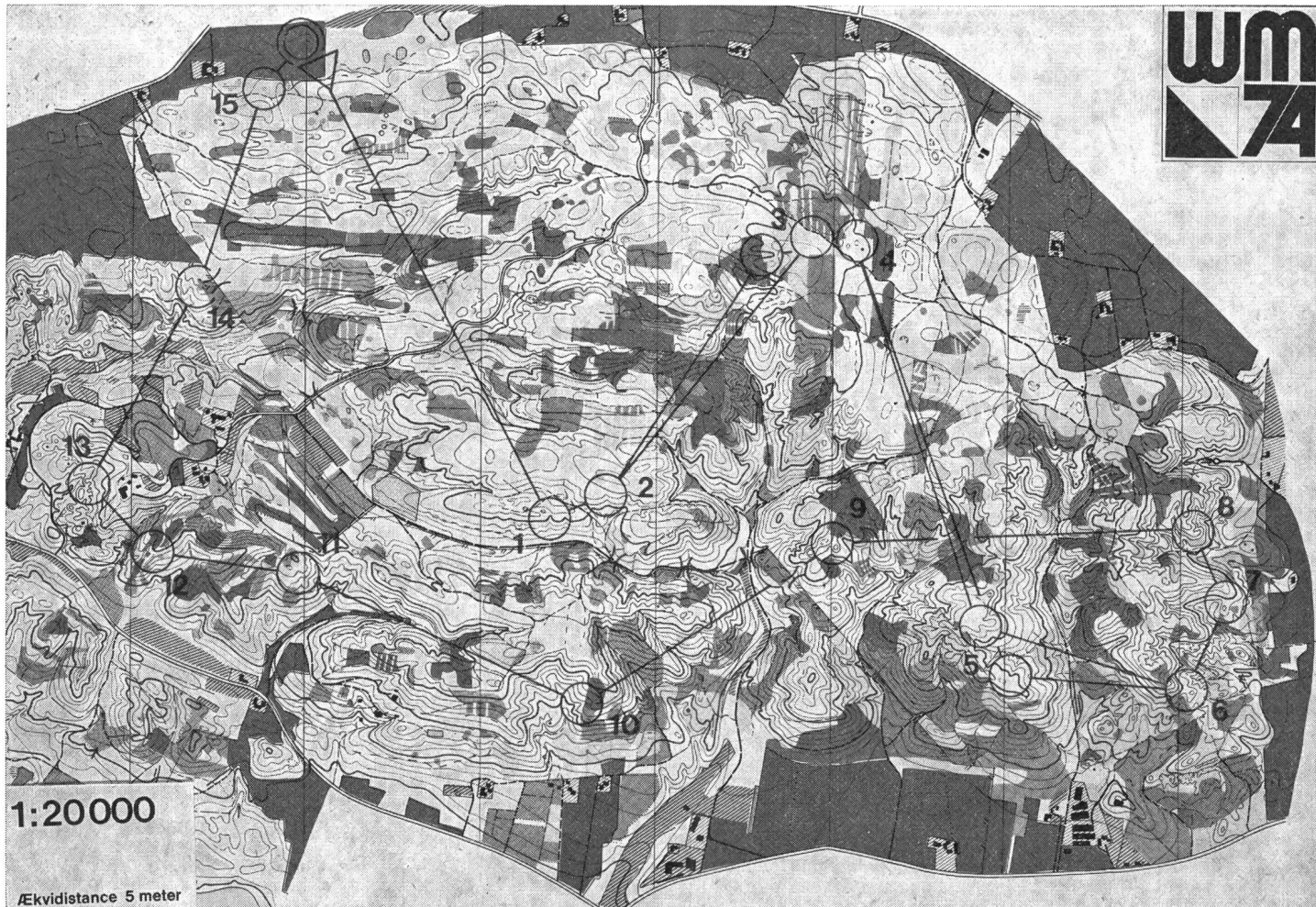
Dopo due tragitti, su biforcazione, è possibile accertare la precisa situazione di gara. Questi tragitti dovranno avere più o meno la stessa lunghezza (cioè tempo di corsa) così che i tempi su tutte le varianti si scosteranno poco fra di loro.

Esempio di una staffetta a quattro

Si tratta in questo caso del raddoppio di una staffetta a coppie. Per il terzo e quarto percorso bisognerà badare a che i tracciati si avvicinino e si congiungano verso il traguardo. Questo permetterà ai concorrenti di entrare in contatto e prepararsi alla volata finale.



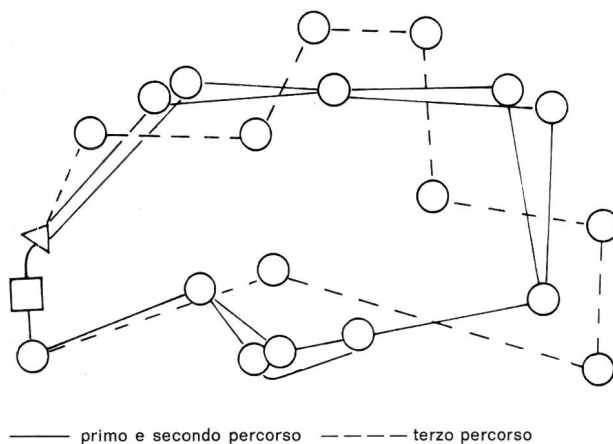
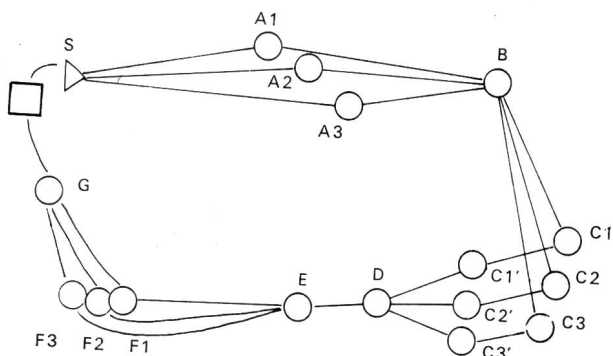
Campionati mondiali Danimarca 1974: staffetta Farsta uomini, 1.-2. percorso, 10,4-10,7 km.



Campionati mondiali 74 Danimarca: staffetta Farsta uomini, 3.-4. percorso, 9,6,9,7 km.

Esempio di una staffetta a tre

C'è pure la possibilità di suddividere in tre un percorso. Si otterrà un numero maggiore di varianti che non con il procedimento delle biforcazioni della staffetta a coppie. Questa forma rende relativamente difficile il lavoro di tracciamento e d'organizzazione.



Preparativi

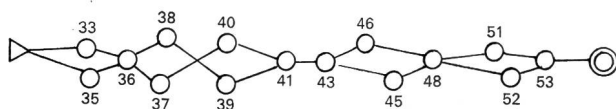
Carte

I preparativi per una staffetta Farsta sono particolarmente esigenti e devono svolgersi con cura.

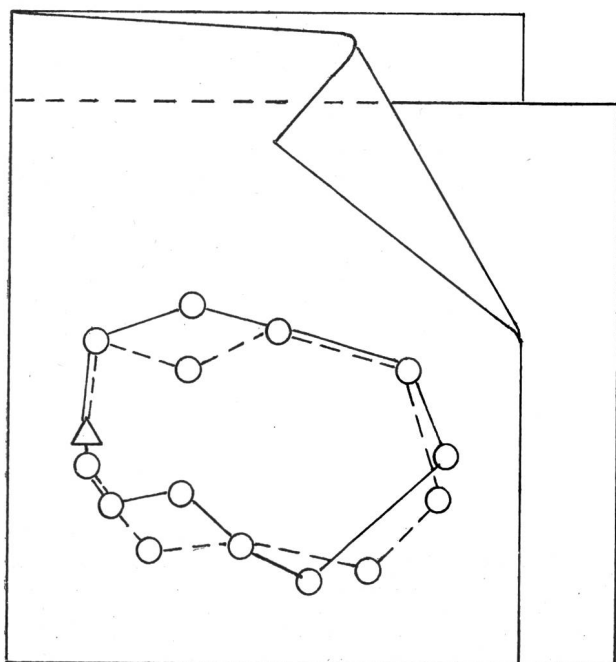
- I percorsi devono essere disegnati sulla carta; una stampa non è possibile poiché solo pochi percorsi sono esattamente identici. È teoricamente possibile imprimere i posti comuni, come partenza e arrivo, e disegnare «a mano» solo le biforcazioni. Ciò svela però il percorso e il sistema Farsta, di conseguenza, viene svalutato.

V'è pure la possibilità d'impiegare solo sui due primi percorsi il sistema Farsta a due, mentre il terzo sarà identico per tutti i concorrenti. Questa forma comporta però lo svantaggio delle classiche forme di staffetta, e cioè che il «rimorchio» senza proprio lavoro con la carta è di nuovo possibile sul tracciato determinante conclusivo.

Concorrenti sperimentati nel «Farsta» lo intravedono subito e scoprono lo «stampato», ovvero quali sono i posti comuni. Per la trascrizione è raccomandabile trasformare chiave e tabelle in cifre di riferimento dei posti nel terreno.



- Ciò facilita il lavoro e previene errori. Torna vantaggioso trascrivere dapprima le combinazioni di percorso sulla carta di controllo ponendo la cifra di riferimento nell'apposito spazio di controllo. Un grosso ausilio per un veloce e giusto controllo, poi, delle perforazioni o dei timbri.
- Disegnare dapprima tutti i posti comuni come pure partenza e arrivo su tutte le carte.
- Un secondo disegnatore segnerà tutti i posti sulle biforcazioni, secondo le cifre di riferimento, sugli spazi destinati al controllo. Nelle gare semplici si può tralasciare la numerazione e iscrivere direttamente le cifre di riferimento sulla carta. Lo svantaggio che ne consegue è costituito dal fatto che i concorrenti comunicano velocemente fra di loro quali posti devono raggiungere.
- I percorsi disegnati devono essere muniti del corrispondente numero di partenza e ordinati secondo i singoli frazionisti delle squadre. È consigliabile camuffare in codice la variante «da qualche parte sulla carta».
- È assolutamente necessario verificare con precisione il percorso disegnato. Questo controllo può essere fatto con un modello su foglio di plastica trasparente:



Descrizione dei posti

Nelle manifestazioni internazionali, i partecipanti ricevono prima della gara la descrizione con la cifra di riferimento di tutti i luoghi possibili dei posti (lista). Inoltre ogni corridore in gara riceve, assieme alla sua carta, la descrizione precisa dei posti che si trovano sul suo percorso (con la carta in una mappa di plastica).

Nelle gare minori, con pochi posti, una lista generale con tutti i posti è più che sufficiente. Essi sono senz'altro meglio visibili e la descrizione è d'importanza minore.

Quando vengono distribuite queste liste generali, è assolutamente necessario che il concorrente trovi la cifra di riferimento direttamente sulla carta o sugli spazi di controllo. Nel caso venissero distribuite solo liste generali e le cifre di riferimento iscritte negli spazi di controllo, il concorrente farà fatica a trovare le corrispondenti descrizioni dei posti.

Controllo

Occorre calcolare esattamente quante perforatrici o timbri necessitano ai singoli posti. Il conio dev'essere scelto con cura. Posti sulle biforcazioni (A 1/A 2) non devono assolutamente essere muniti dello stesso conio.

Se le cifre di riferimento sono iscritte negli spazi di controllo prima della gara, il controllo avverrà secondo queste cifre di riferimento. Un lavoro che può essere svolto anche dai meno esperti del sistema Farsta.

7. Riassunto

Lo sviluppo e la specializzazione ha portato a una trasformazione anche delle forme di staffette. La forma classica, che iniziava un tempo con una partenza in massa, si apre ora per motivi sportivi con partenze individuali. Il continuo perfezionamento delle carte CO permette nuove possibilità di gare a staffette. Su piccoli spazi possono essere collocati più posti, la posa di percorsi paralleli o intrecciati è stata resa possibile.

In seguito a diversi esperimenti si sono sviluppate due forme particolari, affermatesi ormai sul piano internazionale, denominate staffette Motala e Farsta. Si sono trovate forme che permettono nuovamente la classica partenza in massa che in pari tempo rendono difficile o addirittura impossibile il «rimorchio». Queste nuove forme sono più difficili delle classiche gare per quanto concerne il tracciamento, i preparativi e l'organizzazione.

Semplici gare a staffette arricchiscono l'insegnamento della CO, costituiscono motivo di divertimento e di tensione. La formazione dello staffettista deve avvenire gradualmente e mirare allo scopo preciso. Le gare a staffetta pongono grosse esigenze tecnico-tattiche ai concorrenti ed esigono grande esperienza.

Bibliografia:

Claesson, L.; Kaill, B.; Lindgren, H. Relay Orienteering, Stokholm, for the international Forsakar Conference in Orienteering, 1974.