

ТЕХНІЧНИЙ РЕГЛАМЕНТ

проведення змагань з пішохідного туризму

ЗМІСТ

Вступ.....	1
Розділ 1. Визначення термінів.....	2
Розділ 2. Дистанції	5
Розділ 3. Проходження дистанції	6
Розділ 4. Заявки з тактики	7
Розділ 5. Облаштування етапів, дистанцій	8
Розділ 6. Безпека змагань.....	9
Розділ 7. Суддівство	11
Розділ 8. Визначення результатів	24
Розділ 9. Загальні вимоги до подолання етапів та організації страховки	24
Розділ 10. Умови подолання етапів, виконання спеціальних завдань	33
ДОДАТКИ.....	44

Вступ

Основною метою розробки цього Технічного регламенту з пішохідного туризму (далі – Технічний регламент) є сприяння підвищенню безпеки на змаганнях із пішохідного туризму, визначення єдиного підходу до подолання перешкод, дотримання безпеки учасників, суддівства й критеріїв оцінки дій спортсменів при визначенні результатів, спорядження, яке може застосовуватися, і порядок його використання та експлуатації.

Усі неоднозначні моменти й можливі розбіжності положень, описаних в цьому Технічному регламенті, слід розуміти та трактувати в контексті безпеки.

Цей Технічний регламент є обов'язковим для виконання учасниками, представниками та суддями на змаганнях із пішохідного туризму.

Положення про змагання та Умови проведення змагань не можуть суперечити вимогам, що встановлені в цьому Технічному регламенті, або змінювати їх, якщо про це явно не вказано в тексті відповідного пункту Технічного регламенту.

Термін «команда» вживається як синонім термінів «учасник», «зв'язка», і всі положення цього Технічного регламенту стосуються рівною мірою всіх цих термінів, якщо це не суперечить логіці проходження дистанції чи подолання етапу зв'язкою, учасником особисто або якщо про інше явно не сказано в тексті відповідного пункту.

Скорочення, що використовуються в цьому Технічному регламенті, і які рекомендується використовувати в Умовах подолання дистанцій:

Зони та ділянки етапу:

БЗ – безпечна зона етапу
НЗ – небезпечна зона етапу

ВД – вихідна ділянка етапу
ДП – ділянка перешкоди
ЦД – цільова ділянка етапу

Обладнання дистанції та етапів:

ЗСК – заглушений суддівський карабін
к/п – командні поручні
КС – командна страховка

ПКП – пункт кріплення поліспасти
ПС – пункт страховки
ППС – пункт проміжної страховки
ПСП – підвідні (відвідні) суддівські перила
СП – суддівські поручні
СС – суддівська страховка
с/с – самостраховка

Опори:

ЛО – лінійна опора
ТО – точкова опора

Обмеження часу:

ЗЧ – заданий час
КЧ – контрольний час
ОЧ – оптимальний час

Лінії:

КЛ – контрольна лінія
ЛС – лінія старту
ЛФ – лінія фінішу
ОЛ – обмежувальна лінія

Інше:

ГСК – головна суддівська колегія
ІСС – індивідуальна страхувальна система
КВ – контрольний вантаж
КП – контрольний пункт

Розділ 1. Визначення термінів

Вантаж –

- рюкзак, будь-який контейнер, що конструктивно нагадує рюкзак (має принаймні одну наплічну лямку та одягається на плечі);
- вірówka (частина вірówki, бухта) товщиною не менше 6 мм, довжиною не менше 10 м, кінець якої не закріплений на вихідній або цільовій ділянці етапу;
- три й більше основних мотузки довжиною не менше 6 м, кінець яких не закріплений на вихідній або цільовій ділянці етапу;
- третя вірówka, або частина вірówki (яка буде вважатися третьою мотузкою) товщиною не менше 6 мм, довжиною не менше 10 м, або послідовне з'єднання трьох та більше основних мотузок довжиною не менше 6 м кожна (якщо воно буде третьою мотузкою), яку транспортує учасник при русі лише на командній страховці на етапах, де рух із вантажем йому заборонений;
- контрольний вантаж.

Вантажем вважається будь-який елемент із частини першої цього визначення незалежно від того, закріплений (одягнений) він до учасника чи просто транспортується ним без прикріплення до себе.

Вантажем не вважається:

- аптечка, ємності з питною водою, килимок (кареMAT);
- речі, що не відносяться до спорядження (у т.ч. мотузки діаметром менше 6 мм);
- вільний кінець (кінці) вірвовки, що утворився внаслідок укорочування мотузки при здійсненні кільцевої страховки чи кільцевого супроводження;
- бухта, що залишилася в ногах чи голові потерпілого при в'язанні кокона;
- мотузка для зняття перил, закріплена в карабін або вузол їх кріплення до опори, інший кінець якої не закріплений на опорі або закріплений до учасника, що рухається по етапу;
- мотузка, що використовується в якості додаткової опори (у т.ч. при русі по колоді).

Вірвовка (мотузка) допоміжна – вірвовка, яка має діаметр не менше 6 мм і розривне навантаження не менше 4 кН.

Вірвовка (мотузка) основна – вірвовка, яка має діаметр не менше 9 мм і розривне навантаження не менше 18 кН.

Волочіння – процес одночасного руху учасника та пересування ним мотузок (спорядження) по рельєфу між етапами, що може супроводжуватися небезпечним зачіпанням. Не вважається волочінням зняття (скидання) мотузок, якими було обладнано етап та спорядження, приєднаного до цих мотузок у момент їх зняття.

Ділянка етапу вихідна (ВД) – ділянка етапу, з якої починається подолання перешкоди.

Ділянка етапу цільова (ЦД) – ділянка етапу, якої необхідно досягти після подолання ділянки перешкоди.

Ділянка перешкоди (ДП) – ділянка етапу, на якій знаходиться власне перешкода, навколо якої організовано етап.

Етап водний – етап, на якому команда долає реальну або умовну водну перешкоду.

Етап гірський (скельний) – етап, на якому команда долає перешкоди, пов'язані з перепадом висот (схили, скелі різної стрімкості, яри, каньйони тощо) і не пов'язані з подоланням реальної або умовної водної перешкоди.

Етап з самонаведенням – етап, для подолання якого команда застосовує прийоми динамічної страховки або перильної самостраховки з використанням тільки власних мотузок (крім суддівських страховок, передбачених з метою безпеки).

Зона етапу безпечна (БЗ) – визначене місце (територія) на етапі, де учасник має право перебувати без страховки та самостраховки.

Зона етапу небезпечна (НЗ) – визначене місце (територія) на етапі, на якому учасник зобов'язаний бути забезпечений страховкою або самостраховкою.

Зрив – неконтрольований рух, переміщення, падіння, втрата контакту з опорою (вірвовкою, колодою, жердиною, рельєфом) з навантаженням суддівської або командної страховки, самостраховки (відсутність точок опори на рельєфі, мотузці).

Контрольний вантаж (КВ) – набір речей, які команда зобов'язана транспортувати по дистанції. Наявність КВ, його склад та параметри вказуються в Умовах.

Лінія контрольна (КЛ) – лінія, що розділяє безпечну та небезпечну зони в місцях роботи на етапі.

Лінія обмежувальна (ОЛ) – лінія, яка відділяє коридор руху від зони, де знаходиться заборонено навіть на страховці чи самостраховці.

Лінія торкання (намокання) – обов'язкова лінія, що розміщується на рельєфі на переправах, у зоні дії яких виставляється штраф за торкання чи рух по рельєфу. Для всіх учасників, як не долають етап по переправі, крім першого, ця лінія виконує роль обмежувальної.

Опори лінійні (ЛО) – перила, закріплені з обох кінців або з одного кінця, якщо на іншому зав'язаний вузол з групи провідників. Лінійні опори закріплюються тільки до точкових опор.

Опори точкові (ТО) – опори із замкнутим контуром (петлі, карабіни, гаки, металеві кільця тощо) та опори на охоплення (камені, дерева, виступи скель тощо).

Пункт кріплення поліспасти (перил) (ПКП) – визначене суддями місце для закріплення поліспасти систем; перил, які наводяться із застосуванням поліспасти; опорних (транспортних) мотузок при підйомі потерпілого (у тому числі із супроводжуючим), якщо вони виконують роль поліспасти.

Пункт проміжної страховки (ППС) – поодинокі опори на ділянці перешкоди між двома пунктами страховки, яка виконує допоміжну функцію при організації страховки. З ППС не допускається організація страховки чи транспортування потерпілого, закріплення перил для руху або самостраховка учасників, кріплення вантажу.

Пункт страховки (ПС) – визначене суддями місце для організації самостраховки, динамічної страховки; кріплення перил, які наводяться без застосування поліспасти; кріплення опорних (транспортних) мотузок при спуску чи підйомі потерпілого (у тому числі із супроводжуючим).

Самостраховка – різновид страховки, при якому учасник кріпиться до точкової опори чи перил карабіном, схоплюючим вузлом або відповідним технічним пристроєм.

Спорядження – вантаж; основна та допоміжна мотузки; захисний шолом, ІСС, рукавиці, карабіни, петлі й вуса самостраховки зі стропа та інших матеріалів; будь-які технічні пристрої, що застосовуються для подолання етапів.

Страховка – система заходів, спрямованих на запобігання можливості тяжких наслідків падіння учасника з висоти, неконтрольованого або небажаного переміщення, потрапляння в загрозливе становище або в небезпечні для життя умови середовища (вода, сніг, заклинювання в тисняві тощо).

Страховка верхня – різновид динамічної страховки, при якому остання опора в ланцюгу страховки знаходиться вище точки кріплення страховальної вірьовки до учасника, якого страхують (у тому числі останній ППС в ланцюгу страховки при русі вниз на траверсі). Можливість динамічного ривка при постійно натягнутій страховці виключена.

Страховка динамічна – страховка за допомогою вірьовки, гальмівне зусилля на якій контролюється іншим учасником (верхня, нижня страховка).

Страховка нижня – різновид динамічної страховки, в якому остання опора в ланцюгу страховки знаходиться на одному рівні або нижче за точку кріплення страховальної вірьовки до учасника, якого страхують.

Транспортний (перильний) карабін – карабін, що несе основне навантаження при русі учасника по переправі чи спуску по вертикальних перилах. При транспортуванні потерпілого в ношах (коконі) по переправі транспортними вважаються всі карабіни, якими підвішуються ноші (кокон) до перил; при спуску чи підйомі потерпілого в ношах (коконі) транспортним вважається карабін, яким з'єднуються вуса павука (три точки кокона).

Розділ 2. Дистанції

2.1. Змагання з пішохідного туризму проводяться на дистанціях «Смуга перешкод», «Крос-похід», «Рятувальні роботи».

2.1.1. «Смуга перешкод» – коротка дистанція, насичена етапами, які встановлені на природних або штучних перешкодах. Вона може включати виконання спеціальних завдань.

2.1.2. «Крос-похід» – довга дистанція, яка передбачає проходження певного маршруту з подоланням етапів та виконанням спеціальних завдань, які встановлені на природних або штучних перешкодах. Маршрут проходиться з орієнтуванням по мапі або задається іншим способом (за описом, азимутально, маркуванням та інше). Крос-похід може бути багатоденним і здійснюватися в умовах спортивного походу.

2.1.3. «Рятувальні роботи» – коротка або довга дистанція, яка передбачає транспортування умовно потерпілого силами команди на певних ділянках дистанції або через етапи та (або) спеціальні завдання. Як самостійна дистанція «Рятувальні роботи» проводяться на дистанціях III-V класів.

2.2. Клас дистанції визначається параметрами, указаними в додатку 1.

2.3. Дистанція складається з локальних перешкод (етапи, спеціальні завдання) та протяжних перешкод (орієнтування, набір висоти). Перелік етапів та спеціальних завдань, їх параметри наведено в додатку 2.

2.4. Норми часу на орієнтування (як при виконанні спецзавдання, так і під час подолання дистанції) визначаються в залежності від класу дистанції та рельєфу згідно з таблицею 2.1.

Таблиця 2.1.

НОРМИ ЧАСУ НА ОРІЄНТУВАННЯ

Види орієнтування	Норми часу в хвилинах на 1 км в залежності від класу дистанції		
	I-II	III-IV	V
Заданий напрям, маркований маршрут	14-19	12-18	11-16
Азимутальний, лінійний маршрут	17-22	15-20	13-18

Примітка: на кожні 100 м набору висоти до часу на орієнтування слід додавати 15 хв.

2.5. Положенням або Умовами проведення змагань можуть бути запроваджені етапи або спеціальні завдання, що принципово відрізняються від зазначених в додатку 2. Їх запровадження повинно бути попередньо узгоджено з комісією з пішохідного туризму ФСТУ.

2.6. Склад команди визначається Положенням (Регламентом) про змагання й повинен гарантувати безпеку проходження дистанції.

Розділ 3. Проходження дистанції

3.1. Початок і закінчення роботи (старт і фініш) на етапі, дистанції.

3.1.1. Початком роботи (стартом) на етапі є перетинання лінії старту хоча б одним учасником, а за її відсутності – використання (торкання) учасником або командним спорядженням суддівського обладнання (крім ПС або ПСП на ВД етапу довгої дистанції або першого етапу короткої дистанції, якщо старт відбувається в НЗ етапу), або початок руху через ділянку перешкоди на етапі, або команда судді.

3.1.2. Закінченням роботи (фінішем) на етапі є вихід усіх учасників разом з вантажем та спорядженням за лінію фінішу, а при її відсутності – досягнення цільової ділянки та звільнення суддівського обладнання (крім ПС або ПСП на ЦД етапу довгої дистанції або останнього етапу короткої дистанції, якщо фініш відбувається в НЗ етапу), або по команді капітана, якщо всі учасники досягли цільової ділянки (вийшли за лінію фінішу, якщо така є) і не мають контакту з суддівським обладнанням етапу (крім ПС або ПСП на ЦД, якщо фініш відбувається в НЗ етапу).

3.1.3. Початком роботи (стартом) на дистанції вважається перетин лінії старту дистанції хоча б одним учасником, а за її відсутності – початок роботи на першому етапі.

3.1.4. Закінченням роботи (фінішем) на дистанції вважається закінчення роботи на останньому етапі та перетин усіма учасниками та командним спорядженням (вантажем) лінії фінішу дистанції, якщо така є.

3.1.5. Якщо фініш фіксується по команді капітана, то все спорядження, яке не перетнуло КЛ на ЦД останнього етапу (фінішну лінію дистанції), буде вважатися втраченим.

3.1.6. Команда може працювати на етапі (дистанції), перебуваючи перед лінією старту та за лінією фінішу до оголошення фінішу.

3.1.7. Команда може перетинати лінію старту та фінішу в обох напрямках до оголошення фінішу.

3.2. Дистанції можуть проходитися в заданому суддями порядку, за вибором команди, у вигляді естафети та інше, що визначається Умовами.

3.3. Якщо на дистанціях порядок проходження етапів задається суддями й одна команда наздогнала іншу і створюються перешкоди в проходженні дистанції, то одній з цих команд зупиняється час роботи на дистанції і будь-які дії всіх учасників цієї команди припиняються, крім випадків, пов'язаних з безпекою, до команди судді.

3.4. Починати роботу команди на етапі довгої дистанції дозволяється при наявності на ній не менше двох учасників команди та після того, як судді буде здана командна картка.

3.5. Рух учасників по дистанції (етапі) в зворотному напрямку дозволяється, якщо при цьому буде дотримано умови безпеки, які передбачені для подолання відповідних етапів. Зворотній рух з нижньою страховкою на ділянці підйому заборонений.

3.6. Для регулювання тривалості проведення змагань допускається введення суддівського обмеження часу на дистанцію, частини дистанції та етапи.

3.6.1. Контрольний час (КЧ) встановлюється на частину або всю дистанцію. При перевищенні команда переводиться на спрощений варіант дистанції або фінішує. За всі непройдені етапи та спецзавдання основного варіанту виставляються штрафи за учасників, потерпілих та спорядження.

3.6.2. Заданий час (ЗЧ) встановлюється на частини дистанції (етапи, якщо на них дається окремий старт). При перевищенні команда отримує штраф за непройдені етапи та спецзавдання цієї частини й переходить на наступну частину цієї дистанції або фінішує, якщо ця частина була останньою.

3.6.3. Оптимальний час (ОЧ) може встановлюватися на всю дистанцію, частини дистанції або окремі етапи.

3.7. При перевищенні заданого або контрольного часу етап вважається подоланим тими учасниками (потерпілими), які закінчили рух на ньому й знаходяться на ЦД, урахуваючи й тих, що стоять на самостраховці на відповідних перилах команди.

3.8. Суддівські обмеження часу вказуються в Умовах або повідомляються до першого старту на відповідній дистанції.

3.9. Спорядження, залишене на етапі (частині дистанції), на яких команда працювала на момент закінчення контрольного або заданого часу (у кінці етапу є учасник), повертається команді після її фінішу на цьому етапі (частині дистанції).

3.10. Кількість учасників на фініші дистанції, на проміжних ЛП та КП повинна бути така ж, як і на старті, за винятком випадку розділення команди відповідно до Умов та випадку, коли учасник зійшов з дистанції й залишений на ЛП або КП із судьями з відповідною суддівською відміткою в командній картці та протоколі.

Про неповний склад команди капітан зобов'язаний сповістити суддів етапу до початку роботи.

Розділ 4. Заявки з тактики

4.1. Заявка з тактики заповнюється після перегляду або оголошення дистанції відповідно до роз'яснень, зразків і бланків, заздалегідь розданих командам.

4.2. Заявка з тактики підписується представником (капітаном) команди та подається в суддівську колегію після перегляду (оголошення) дистанції у встановлений термін.

4.3. До старту першої команди капітан має право внести зміни в заявку щодо кількості та виду спорядження, яке буде використано.

4.4. Всі неточності заповнення заявки, а також пропуски в заявці чи її відсутність штрафуються як порушення заявленої тактики.

Розділ 5. Облаштування етапів, дистанцій

Розмітка дистанцій та етапів

5.1. Розмітка виконується:

- лініями старту і фінішу дистанції або етапу;
- контрольними та обмежувальними лініями;
- лініями торкання (намокання);
- маркуванням (лінії, позначки тощо), що спрямовує рух учасників;
- іншими допоміжними лініями, що описані в Умовах.

5.2. Усі лінії повинні щільно прилягати до рельєфу й бути помітними для учасників.

Структура дистанцій і етапів

5.3. ДП може бути обладнана коридором обходу (КОДП). Він виконує функцію безпечного проходу від ВД до ЦД й назад для учасників і суддів. Може бути обладнаний засобами суддівської страховки (перила, верхня страховка), мати обмеження для попередження учасників і суддів про небезпечні ділянки шляху. КОДП може бути використаним для проходження першого учасника (за певних умов), для обходу ДП учасниками команди, які не подолали ДП з різних причин, для руху суддів.

Обладнання етапів

5.4. Етапи, їх ділянки, зони облаштовуються відповідно до Умов розміткою та елементами обладнання, які поділяються на стаціонарні (опори, суддівська страховка) та мобільні.

5.5. Опори поділяються на:

5.5.1. Пункти проміжної страховки (ППС) мають витримувати навантаження не менше 8 кН, позначаються прапорцем, стрічкою синього кольору, організовуються з:

- одинарної основної мотузки (стропи);
- одного гака;
- умовно ненадійного дерева, виступів скель, каменів тощо.

5.5.2. Пункти страховки (ПС): мають витримувати навантаження не менше 20 кН, позначаються на місцевості прапорцем, стрічкою жовтого кольору, організовуються з:

- подвійної основної вірьовки або двох петель зі стропи (кінці можуть з'єднуватись одним карабіном); петлі або гілки мотузки повинні навантажуватись рівномірно;
- заблокованої системи гаків (не менше двох);
- одного карабіна;
- надійного дерева, виступів скель, каменів тощо.

5.5.3. Пункти кріплення поліспасту (ПКП) мають витримувати навантаження не менше 30 кН, позначаються на місцевості прапорцем, стрічкою червоного кольору й організовуються з:

- подвійної й більше основної вірьовки або двох та більше петель зі стропи (кінці повинні бути з'єднані двома карабінами або карабіном із розривним навантаженням 30кН); на стропах не повинно бути жодних вузлів; усі гілки мотузки або стропи повинні навантажуватись рівномірно;
- зблокованої системи гаків (не менше двох груп по два-три гаки);
- двох для одночасного навантаження карабінів (або одним з розривним навантаженням не менше 30 кН);
- одного достатньо товстого та надійного дерева на чорноземних ґрунтах чи двох-трьох зблокованих одне з одним дерев на скелястих, піщаних або кам'янистих ґрунтах;
- відповідного розміру й ваги каменів;
- виступів скель із відповідним закріпленням тощо.

5.6. Суддівська страховка може бути верхня та лінійна (перильна). Суддівська страховка не повинна заважати вільним діям або надавати допомогу учасникам.

5.7. До мобільних елементів відносяться:

- жердина етапу «Рух по жердинах»;
- жердина для триноги на етапі «Переправа по колоді»;
- колода (для вкладання);
- додаткова колода для противаги на етапі «Переправа по колоді»;
- штучний потерпілий.

Розділ 6. Безпека змагань

6.1. Ділянки рельєфу, по яких проходить дистанція, а також місця, де повинні проходити вірьовки суддівської страховки, очищаються від предметів, які можуть становити небезпеку для учасників та суддів. У випадку неможливості усунення всіх небезпечних предметів вони позначаються обмежувальною лінією або іншим чином.

6.2. Ділянка ріки, яка використовується для проведення змагань, повинна мати достатньо рівне дно, безпечні підходи до місця змагань. Рекомендується встановлення поста перехоплення нижче за течією.

6.3. На етапах, де це необхідно, суддями обладнуються (визначаються) пункти страховки.

6.4. Закріплення суддівської страховки до учасника й зняття її виконується під контролем суддів у пунктах, визначених Умовами. Відповідальність за правильність кріплення суддівської страховки несуть учасники. Судді зобов'язані здійснювати страховку згідно вимог до командної страховки (у рукавицях, через гальмівний пристрій).

6.5. Усі судді, що знаходяться на дистанції в місцях, де можливі зриви або падіння каміння, повинні бути забезпечені самостраховкою та захисними касками й не сидіти спиною до схилу.

6.6. Забороняється використовувати обладнання дистанції, не передбачене для її проходження (не позначене суддями), якщо інше не вказано в Умовах.

6.7. Спорядження повинне відповідати вимогам безпеки. Експлуатація спорядження повинна проводитися відповідно до рекомендацій виробника.

6.8. Усе спорядження, яке учасники беруть із собою на дистанцію, повинне бути представлене для контролю судді при учасниках (на вимогу).

6.9. Суддя на етапі повинен заборонити використання пошкодженої мотузки (стропи) у якості перил, транспортних або поліспастих мотузок, страховки, самостраховки чи обладнання для ПС, ППС або ПКП.

6.10. Відповідальність за якість і безпечне використання всього спорядження учасників покладається на представника команди або самих учасників.

6.11. Під час проходження дистанції (від старту до фінішу) учасники повинні перебувати в індивідуальній страхувальній системі, захисному шоломі, призначеному для захисту верхньої частини голови під час роботи на вертикалі, альпінізму, скелелазіння та інших подібних занять, одязі, що закриває лікті й коліна, та у взутті.

Учасники не повинні мати прикрас (біжутерії) на голові, шиї чи пальцях. Довге волосся повинне бути заплетене (зав'язане) та захищене під шоломом.

6.12. Індивідуальна страхувальна система учасника повинна бути заблокована основною мотузкою або сертифікованою синтетичною стропою, що призначена на відповідне навантаження. При використанні нижніх систем, у яких поясний ремінь та ножні обхвати мають незалежне кріплення за допомогою блокувального кільця, прикладення динамічного навантаження допускається у кільце за умови, що воно виготовлене із синтетичної стропи, призначеної на відповідне навантаження, про що вказано в інструкції про використання системи; в іншому випадку навантаження повинно прикладатись також до блокувальної мотузки або стропи. При цьому блокувальна мотузка повинна проходити через петлю поясного ремня та ножних обхватів.

6.13. Якщо команда самостійно організовує петлі зі свого спорядження, вони повинні відповідати вимогам п.5.5. розділу 5. При цьому довжина петель, які організовує команда, повинна бути такою, щоб відстань від опори, навколо якої кріпиться петля, до самої петлі (навантаженої) була не більше, ніж 50 см.

6.14. При переправі вгору дозволено використовувати блоки (тандеми, треки) тільки за наявності верхньої командної страховки; при переправі вниз їх використання заборонено.

6.15. На мотузці, натягнутій поліспастром, забороняється використовувати затискачі кусаючого типу. На похилій переправі вгору забороняється кріпити до себе затискачі, які унеможливають підйом учасника до ЦД у разі виникнення аварійної ситуації.

Розділ 7. Суддівство

7.1. Дії команди, які кваліфіковані як порушення вимог безпеки, обов'язково повинні бути виправлені командою на вимогу судді.

У цьому випадку **судді повинні чітко вказати учаснику, що він порушив та як або що повинен виправити**. При відмові команди виправити таке порушення команда за рішенням головного судді може бути знята з етапу (дистанції) за невиконання вимог безпеки.

7.2. Штраф команді виставляється тільки за дії, порушення, які передбачені (роз'яснені) у таблиці штрафів.

7.3. Якщо учасник на етапі виконує дії, характерні для іншого етапу, то його дії оцінюються згідно з вимогами цього етапу.

7.4. Зняття з етапу, дистанції може бути дисциплінарне й технічне.

7.4.1. Дисциплінарне зняття виникає внаслідок грубого порушення Правил, Положення та Умов у частині норм поведінки, виконання обов'язків учасників, представників чи тренерів команд або відмови виправити порушення на вимогу судді, що пов'язане з безпекою й не стосується технічних дій на дистанції.

7.4.2. Технічне зняття виникає внаслідок грубого порушення Правил, Положення та Умов у частині безпечного подолання дистанції й стосується лише технічних дій.

7.5. Якщо головний суддя приймає рішення про технічне зняття учасника, то в залежності від виду дистанції це матиме такі наслідки:

7.5.1. На короткій дистанції команда припиняє роботу на етапі та дистанції. На тому етапі (спецзавданні), де учасник отримав зняття, і на всіх наступних етапах команда отримує штраф, рівний максимальному штрафу за непроходження етапу (спецзавдання) командою. На попередніх неподоланих етапах та спецзавданнях команда отримує звичайний штраф за непроходження учасника (як при перевищенні ЗЧ).

Якщо дистанція складається з частин з окремим стартом, команда, яка отримала зняття учасника, може продовжити долати наступну частину дистанції. У такому випадку штраф за непроходження ставиться лише за етапи та спецзавдання тієї частини, де було знято учасника.

7.5.2. На довгій дистанції команда припиняє роботу на етапі, але продовжує роботу на дистанції. На тому етапі (спецзавданні), де учасник отримав зняття, команда отримує штраф, рівний максимальному штрафу за непроходження етапу (спецзавдання) командою. Команда продовжує долати дистанцію в повному складі.

7.6. Якщо головний суддя приймає рішення про дисциплінарне зняття, то команда припиняє роботу на дистанції, її результат анулюється й вона займає останнє місце.

7.7. Штраф команді може виставлятися за одне й те ж порушення, якщо воно має місце на різних етапах.

Характер порушень	Пояснення порушень	Відсутність порушення	Примітка
1. Техніка руху			
1.1. Незначне порушення руху – 1 бал			
Заступ контрольної, обмежувальної лінії.	1.1.1. Торкання рельєфу або води за контрольною лінією	Учасник перебуває на командній страховці (крім колоди) або самостраховці в ПС	
	1.1.2. Торкання рельєфу або води за обмежувальною лінією.		
Неправильне застосування жердини (льодоруба, альпенштока).	1.1.3. Жердина (альпеншток) ставиться нижче учасника по течії, схилу.		
	1.1.4. Під час руху жердина (альпеншток, льодоруб) тримається однією рукою.	Учасник знаходиться в стійкому положенні й не рухається.	Потрібно виправити.
	1.1.5. Рух із не закріпленим до учасника льодорубом (траверс) або прикріпленою жердиною (брід).		Потрібно виправити. Виставляється за п.2.6.2., якщо альпеншток (льодоруб) використовується як засіб самостраховки.
	1.1.6. Рух менше ніж з двома точками опори при русі вбхід з жердиною або траверсом з альпенштоком (льодорубом).		
Торкання.	1.1.7. Торкання рельєфу, води рукою, ногою, якщо інша нога (ноги) знаходяться на опорі, жердині, купині. Навантаження однією ногою (рукою) жердини, яка впала з однієї (двох) опор.	Перетягування жердини волоком без навантаження.	При русі по жердинах на одному переході між двома сусідніми опорами учасник не може отримати більше 3 балів штрафу.
	1.1.8. Торкання рельєфу, води під час руху на будь-якій переправі Виставляється за наявності перильної самостраховки.	Торкання спорядженням, що на учасниках.	Не більше 2 балів на етапі. Скасовується при виставленні штрафу за п.1.3. Намокання, рух по рельєфу.
Порушення під час переправи вбхід.	1.1.9. Учасник не тримається за плечі (ІСС, лямки рюкзаків) напарників.		
1.3. Неправильний рух, пристрій – 3 бали			
Два учасники на перилах.	1.3.1. Порушення фіксується по пристібанню карабіна другого учасника. Штрафується кожний учасник більше одного.	Учасник навантажує перила без прикріплення до них.	Потрібно виправити.
Рух з вантажем.	1.3.2. Рух учасника з вантажем (одночасне знаходження на перилах переправ учасника та вантажу) на етапах, де це заборонено Технічним регламентом або Умовами змагань. Порушення фіксується по початку руху учасника.	На особистій дистанції згідно з Умовами. Якщо порожній рюкзак або мотузка використовуються для транспортування потерпілого.	Потрібно виправити. У т.ч. закріплення вантажу в карабін або вузол кріплення перил навісних переправ до опори.

Падіння.	1.3.3. Під час руху на ділянці перешкоди, на якій не вимагається страховка або перильна самостраховка.			
	1.3.4. Опора двома ногами на рельєф або на жердину, яка впала з однієї або двох опор; однією ногою, якщо інша нога у повітрі. Опора жердиною на рельєф на ділянці перешкоди на етапі 16.			На одному переході між двома сусідніми опорами учасник не може отримати більше 3 балів штрафу.
Неправильний рух.	1.3.5. Рух без жердини (альпенштока, льодоруба).	Якщо не потрібно за Умовами.	Потрібно виправити. Виставляється за п.2.6.2. якщо альпеншток використовується як засіб самостраховки.	
	1.3.6. Знаходження одного учасника (вантаж) над іншим під час руху. Фіксується, коли учасник знаходиться ногами вище голови іншого учасника при крутизні рельєфу більше 50° або на відстані більше 2 м при крутизні до 50°.	Якщо верхній учасник не здійснює рух на етапі.		Потрібно виправити.
	1.3.7. Перестрибування з опори на опору на етапі рух по жердинах (за кожен проміжок).			На одному переході між двома сусідніми опорами учасник не може отримати більше 3 балів штрафу.
	1.3.8. Рух по похилій навісній переправі головою в напрямку до низького берега.	Після проходження нижньої точки перил.		Потрібно виправити.
	1.3.9. При спуску по похилій навісній переправі рука нижче перильного карабіна.			
	1.3.10. Спуск по перилах, робота транспортуючих при спуску потерпілого або учасників, які контролюють мотузки при вкладанні колоди без рукавиць (рукавиці). Рукавиці не закривають кисті рук.	Учасник зафіксував себе (або його зафіксував той, хто страхує). Після проходження нижньої точки перил.		Потрібно виправити. Виставляється після попередження, якщо рукавиці не закривають кисті рук.
	1.3.11. Випуск мотузки з регулюючої руки на етапі спуск по вертикальних перилах.	Учасник зафіксував себе (або його зафіксував той, хто страхує).		Потрібно виправити.
	1.3.12. Перильна мотузка провисає нижче ніг учасника між регулюючою рукою й гальмівним пристроєм на етапі спуск по вертикальних перилах.	Учасник зафіксував себе (або його жорстко зафіксував той, хто страхує) і не рухається.		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	1.3.13. Рух по перилах, які натягнуті через допоміжний пристрій (крім власне перил, петель зі стропа й карабінів).			Порушення має бути виправлено, інакше рух учасника заборонений.

	1.3.14. Рух по перилах, які закріплені на опорі, але не заблоковані карабіном (або відкритий клапан карабіна).	При застосуванні вузлів з Регламенту для кріплення до опори.	Порушення має бути виправлено, інакше рух учасника заборонено.
	1.3.15. Рух спиною до скель, схилу на етапах траверс; грудьми вниз під час спуску		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	1.3.16. Під час спуску (підйому) не закріплений нижній кінець перильної мотузки, або відсутній вузол провідник чи йому подібний, або кінці подвійної мотузки не з'єднані вузлом чи карабіном.	Якщо поручнева мотузка закріплена двома кінцями на ВД спуску й учасник рухається по одинарній її частині.	
	1.3.17. Затискач відкритого типу (жумар і т.п.) не підстрахований карабіном або підстрахований неправильно	При наявності верхньої командної страховки.	
	1.3.18. Відсутність (неправильне розташування) протівідкидного пристрою при підйомі по вертикальних перилах.	У випадку кріплення затискачів не нижче закріплення поясного карабіна на ІСС.	
	1.3.19. Неконтрольоване переміщення вантажу, металевого спорядження на етапах з перепадом висот або їх перекидання через ділянку перешкоди.	Менше 2 м.	Уважається втраченим, якщо не мало контролю й потрапило у воду на водних етапах або за ОЛ.
	1.3.20. Рух учасника без використання відповідного пристрою для руху (спусковий пристрій, перильний карабін тощо) на етапах, де він передбачений умовами проходження.		Порушення має бути виправлено, інакше рух учасника заборонений.
Тертя.	1.3.21. Тертя мотузки по мотузці, стропі тощо.	Мотузки, що труться, одночасно рухаються.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Вихід вище перил.	1.3.22. Вихід або рух вище перил відносно течії під час переправи вбхід; ногами вище пункту (перил) самостраховки, перил під час траверсу. Рух по перилах, які знаходяться вище за течією відносно колоди.		Потрібно виправити.
Короткочасна відсутність каски.	1.3.23. Короткочасна відсутність каски (учасник повернув її, не рухаючись із місця).	Якщо каска на голові учасника залишилася, хоч і сповзла.	Потрібно виправити.
Зрив.	1.3.24. Зрив із зависанням на командній страховці, самостраховці в зоні етапу.		
Порушення під час руху.	1.3.25. Інші дії щодо руху, які не відповідають вимогам Правил, Технічного регламенту, Умов.		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.

1.6. Намокання, рух по рельєфу – 6 балів			
Намокання або рух по рельєфу.	1.6.1. Опускання учасника у воду або опора учасника (у тому числі й спиною) на землю під час переправ.	Якщо переправа (етапи 1–2) обладнана судьями.	Штраф ставиться учаснику один раз. Перила потрібно перетягнути згідно п.9.8.12., крім випадку виставлення штрафу після третього торкання.
	1.6.2. Зрив із зависанням на суддівській страховці.		
1.10. Використання опори за обмеженням – 10 балів			
Навантаження суддівської страховки.	1.10.1. Використання суддівської страховки як опори.	Короткочасне навантаження при кріпленні до неї (відстібанні).	
	1.10.2. Зависання (навантаження) на перилах суддівської страховки під час руху учасника за наявності об'єктивної фіксації такого навантаження (розрив суддівського вуса або відрив СС від фіксуєючої мотузки).	Якщо переправа обладнана судьями.	
Використання опори за обмеженням.	1.10.3. Навантаження опори за обмежувальною лінією будь-якою частиною тіла або спорядження або вихід за ділянку перешкоди.	Якщо опора помічена судьями для використання.	Суддя попереджає про зняття, якщо порушення не буде усунено.
	1.10.4. Рух учасника не по колоді, не по мотузці з перилами, не на плавзасобах після падіння з них.	При поверненні в зворотному напрямку після падіння (зриву).	
1.0. Рух за обмежувальною лінією, рух без каски – зняття			
Рух за обмеженням.	1.0.1. Вихід учасника всіма точками опори за обмежувальну лінію.		Після попередження.
Рух без каски.	1.0.2. Навмисний або вимушений рух (тривале знаходження) учасника без каски. Утрата каски		Після попередження.
2. Техніка страховки			
2.1. Незначне порушення страховки – 1 бал			
Не закручена муфта карабіну.	2.1.1. Не закручена або не зафіксована муфта карабіна.	Під час транспортування та закріплення вантажу й спорядження.	Потрібно виправити на поліспасті, страховці, самостраховці. Відкритий клапан штрафуеться за п.2.6.2.
Порушення під час страховки.	2.1.2. Страховка однією рукою одним із двох, що страхують, під час переправи вбхід або по колоді через річку.		
	2.1.3. Неправильне кріплення командної або суддівської страховки до системи учасника, що рухається зі страховкою.		Потрібно виправити.
	2.1.4. Неправильна довжина самостраховки.		

2.3. Неправильна страховка, супроводження – 3 бали

Неправильна страховка.	2.3.1. Страховка з вантажем на водних перешкодах.		
	2.3.2. Під час руху вбхід або по колоді через річку знаходження страхуючих учасників на самостраховці.		
	2.3.3. Під час руху вбхід через річку (а також в інших випадках заходу у воду зі страховкою) на основній мотузці один учасник, що страхує.		
	2.3.4. Під час руху вбхід через річку основна та/або допоміжна мотузки неправильно закріплені до учасника, якого страхують.		
	2.3.5. Під час руху вбхід або по колоді через річку закріплений кінець основної та/або допоміжної мотузки.		
	2.3.6. Під час руху вбхід або по колоді через річку (а також в інших випадках заходу у воду зі страховкою) бухта (бухти) знаходиться за спиною тих, хто страхує.		Виставляється, якщо після попередження учасники не виправили.
	2.3.7. Під час страховки на вусах при переправі вбхід через річку основна мотузка розміщена нижче по течії від допоміжної.		Потрібно виправити.
	2.3.8. При переправі по колоді через річку страхувальна мотузка розміщується нижче колоди по течії при переході першого.		Потрібно виправити.
	2.3.9. Страховка двома мотузками при переправі по колоді через річку.		Потрібно виправити.
	2.3.10. Учасник, що страхує, працює без рукавиць (рукавиці), рукавиці не закривають кисті рук.		Якщо рукавиця не закриває кисть руки, виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	2.3.11. Страховка однією рукою.	Той, хто страхує, перехоплює страхувальну мотузку (при прийомі учасника) або учасник, якого страхують, зафіксований.	Потрібно виправити. Штрафується за п.2.6.1, якщо єдина рука, якою утримується страхувальна мотузка, знаходиться після гальмівного пристрою (вузла).
	2.3.12. Неправильне положення того, хто страхує: не враховується ривок у випадку зриву того, кого страхують.		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.

	2.3.13. На гірських етапах не закріплений кінець страхувальної мотузки. Не закріплений кінець супроводжувальної мотузки.		
Провисання страховки, перил.	2.3.14. Страхувальна мотузка провисає нижче ніг (при верхній страховці) або набирається в кільце.	Страхівка торкається рельєфу між страхуючим та учасником, що рухається.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	2.3.15. Провисання перильної мотузки нижче ніг учасника, який іде на самостраховці без командної страховки.		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Неправильна самостраховка.	2.3.16. Самостраховка схоплюючим вузлом на горизонтальних перилах.		
	2.3.17. Кріплення самостраховки того, хто страхує, не в точкову опору.		
	2.3.18. Відсутність контролю супроводжувальної мотузки (не тримається руками (рукою)) або руки знаходяться за бухтою супроводжувальної мотузки.		Потрібно виправити.
Неправильне використання опори.	2.3.19. Використання опори не за призначенням. Подвійне використання ПКП, що виготовлений зі спорядження.		Потрібно виправити.
Порушення страховки.	2.3.20. Інші дії щодо страховки, супроводження, які не відповідають вимогам Правил, Технічного регламенту, Умов.		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
2.6. Тимчасова відсутність командної страховки, супроводження – 6 балів			
Тимчасова відсутність страховки.	2.6.1. Якщо учасник (учасники), що страхує (страхують), випустив (випустили) мотузку з рук; утримування страхувальної мотузки лише між учасником, якого страхують, та гальмівним пристроєм.	Під час жорсткої фіксації.	Потрібно виправити, інакше рух заборонено.
	2.6.2. Зняття із самостраховки до організації страховки; відстібання страховки (самостраховки) від себе; відсутність страховки учасника, який знаходиться на ділянці перешкоди; відкритий клапан карабіна, яким кріпиться страховка чи самостраховка; на гірських етапах відсутність самостраховки учасника, що страхує.		Потрібно виправити, інакше рух заборонено.

	2.6.3. Учасники, які працюють із транспортною та поліспастиною мотузками при спуску чи підйомі потерпілого, не знаходяться на самостраховці.	Робота з мотузкою при спуску чи підйомі потерпілого в БЗ, що знаходиться нижче від НЗ.	Потрібно виправити.
	2.6.4. Пропуск ППС при русі з командною страховкою. Фіксується після виходу ногами вище проміжного пункту страховки (підйом) або далі відстані витягнутої руки (траверс).		Потрібно виправити на траверсі перед початком руху останнього, інакше рух заборонено.
	2.6.5. Рух похилими перилами траверсу чи спуску із самостраховкою ковзаючим карабіном.	За наявності верхньої командної страховки.	Потрібно виправити, інакше рух заборонено.
	2.6.6. Страховка без гальмівної системи або неправильне її використання (система знаходиться не на тому пункті страховки, де учасник, що страхує).		Потрібно виправити, інакше рух заборонено.
Небезпечний маятник.	2.6.7. Вихід на небезпечний маятник (при зриві не забезпечується вільне, без розхитування, зависання на мотузці).		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Відсутність супроводження.	2.6.8. Рух учасника по переправі без супроводжувальної мотузки.		Потрібно виправити, інакше рух заборонено.
2.0. Утрата суддівської або командної страховки – зняття			
Втрата страховки.	2.0.1. Самостраховка або страховка учасника відсутня, і її неможливо відновити, стоячи на місці.		
3. Утрата спорядження			
3.1. Незначна втрата спорядження – 1 бал			
Незначна втрата спорядження.	3.1.1. За кожний утрачений на етапі та між ними елемент спорядження (крім основної мотузки не менше 10 м, контрольного вантажу).	Утрата речей, що не відносяться до туристичного спорядження.	Не фіксується, якщо команда змогла дістати (крім спорядження, яке не мало контролю й потрапило за обмеження (лінію намочання) або у воду на водних етапах).
Утрата жердини (альпенштока, льодоруба).	3.1.2. Жердина, льодоруб, альпеншток утрачені під час проходження етапу, де їх використання передбачено Умовами.	Якщо жердина залишена після проходження ділянки перешкоди згідно з Умовами.	

3.10. Утрата основної мотузки або контрольного вантажу – 10 балів			
Утрата основної мотузки.	3.10.1. За кожен залишений на етапі або між етапами основну мотузку. Фіксується після закінчення командою роботи на етапі (дистанції), якщо вона не перевищила заданий (контрольний) час, або по команді капітана.		Штрафується за п.3.1.1, якщо довжина втраченої основної мотузки менше 10 м і вона не використовувалася як перильна або командна страховка.
Утрата контрольного вантажу.	3.10.2. Утрата всього або частини контрольного вантажу. Якщо за Умовами контрольний вантаж складається з окремих частин (наприклад, один рюкзак на учасника), то штрафується кожна частина окремо.		На кожному етапі, де вимагається контрольний вантаж. Фіксується не залежно від того, чи вклалася команда в ЗЧ або КЧ.
3.20. Залишене спорядження після закінчення ЗЧ, КЧ – 20 балів			
Залишене спорядження після закінчення ЗЧ, КЧ.	3.20.1. Фіксується, якщо команда перевищила заданий час за фактично залишене спорядження.		Якщо залишено дві й більше основних мотузок, то штрафуються тільки основні мотузки.
	3.20.2. Якщо етап не подолав хоча б один учасник, виставляється штраф 20 балів не залежно від кількості залишеного спорядження.	На етапах, повністю обладнаних судьями, або на яких використання спорядження не потрібно.	
4. Транспортування потерпілого			
4.1. Незначне порушення при транспортуванні потерпілого – 1 бал			
Торкання потерпілого.	4.1.1. Торкання будь-якою частиною нош, тілом потерпілого землі, води, стовбурів і гілок дерев, рельєфу, скель та ін. (не більше двох) за кожне.	Торкання гнучкої рослинності. Укладання на рельєф потерпілого (нош) під час зупинки після попередження командою.	Більше двох торкань штрафується за п. 4.10.4. (крім транспортування по місцевості).
4.3. Неправильні дії, обладнання транспортних засобів – 3 бали			
Потерпілий надає допомогу.	4.3.1. Незначна допомога потерпілого, яка полегшує роботу команді (усна підказка непритомного, опора на травмовану ногу тощо).	Якщо такі дії не суперечать умовній травмі.	Виставляється за п.4.10.7., якщо дії потерпілого в значній мірі допомагають команді.
Неправильне обладнання нош, кокона.	4.3.2. Поперечини прив'язані неправильно, діагоналі відсутні (не натягнуті) або прикріплені не до внутрішніх кутів каркасу. Ноші не відповідають зросту потерпілого (голова або ноги звисають за поперечини). Відсутність з'єднувального вуса в павука при транспортуванні по переправі.	При транспортуванні в ношах по переправі супроводжувальна мотузка відіграє роль вуса, який з'єднує два транспортних карабіни (вуса павука).	За кожне порушення. Штраф виставляється після початку руху.

	4.3.3. При використанні штормівок жердини не протягнуті через рукави, які вивернуті всередину штормівок; застібки розміщені зверху ложа; використання менше двох штормівок.		
	4.3.4. Неправильно застосовані вузли при в'язанні нош із мотузок; відстань між вузлами на поздовжніх жердинах або між витками кокона більше 20 см.		
Неправильні дії.	4.3.5. Транспортування потерпілого на ношах (на всіх етапах) таким чином, що його голова знаходиться нижче ніг.		
	4.3.6. Під час спуску потерпілого по схилу стрімкістю більше 50° робота зі спусковою мотузкою однією рукою до гальмівного пристрою.		Потрібно виправити.
Неправильне кріплення потерпілого до нош.	4.3.7. Кріплення потерпілого до нош менше ніж у трьох точках (грудині, стегнах, ногах); відсутня фіксація мотузок до жердин нош.		Потрібно виправити (крім транспортування по місцевості).
Неправильне кріплення потерпілого.	4.3.8. Неправильне кріплення нош, кокона до транспортної мотузки, перил; неправильна послідовність кріплення.		
	4.3.9. Потерпілий не прикріплений до перил при транспортуванні в ношах, коконі.		
	4.3.10. Потерпілий та супроводжуючий не з'єднані вусом між собою.		
Неправильне нарощування спускової мотузки.	4.3.11. Утримування спускової мотузки напряму руками, а не через технічний пристрій при нарощуванні мотузок.		Потрібно виправити.
Неправильне обладнання транспортних засобів.	4.3.12. Використання схоплювальної петлі з одинарного репшнура для підстраховки транспортних мотузок при спуску чи підйомі потерпілого із супроводжуючим.	Якщо таких петель дві й при можливому зриві вони рівномірно навантажуються.	Потрібно виправити.
	4.3.13. Кінці підйомної (спускової) мотузки не закріплені чи закріплені не в опору або підйомні (спускові) мотузки не зв'язані спільним вузлом.		
	4.3.14. Транспортування потерпілого без транспортної петлі, бухти мотузки, рюкзака.		

	4.3.15. Неправильне кріплення супроводжувальних та/або страхувальних мотузок при транспортуванні потерпілого в ношах (коконі).		
	4.3.16. Дії, від яких потерпілий може отримати травму.		Виставляється після попередження. Потрібно виправити.
Порушення транспортування потерпілого.	4.3.17. Інші дії по транспортуванню потерпілого, які не відповідають вимогам Правил, Технічного регламенту, Умов.		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
4.10. Відсутність потрібних транспортних засобів, обладнання – 10 балів			
Відсутність транспортного обладнання.	4.10.1. Транспортування потерпілого із супроводжувачем по одинарних перилах чи одинарній спусковій або підйомній транспортній мотузці; транспортна мотузка не закріплена до супроводжувача або потерпілого.		Порушення має бути виправлено, інакше рух учасників заборонений.
	4.10.2. Відсутність фіксувального пристрою для транспортної мотузки, або цей пристрій не працює.		Порушення має бути виправлено, інакше рух учасників заборонений.
	4.10.3. Розпадання нош (відсутність хоча б одного кріплення поперечин) або розв'язування кокона.		
Намокання або падіння нош, потерпілого.	4.10.4. Рух чи більше двох торкань потерпілого, нош по воді або рельєфу на ділянці перешкоди.		
	4.10.5. Падіння потерпілого або нош із потерпілим на етапі або при транспортуванні (перенесенні), у т.ч. між етапами.		
	4.10.6. При індивідуальному транспортуванні потерпілого учасник, що його несе, упав або притискав потерпілого до рельєфу чи предметів (дерев, каменів).		
Допомога потерпілого.	4.10.7. Потерпілий надає допомогу, яка значно полегшує роботу команди (чіпляє або знімає мотузку, самостраховку при травмі рук тощо).	Якщо такі дії не суперечать умовній травмі.	
5. Туристські навички, орієнтування			
5.1. Незначне порушення (туристські навички) – 1 бал			
Помилка під час в'язання вузлів.	5.1.1. Відсутність контрольних вузлів або вони зав'язані не навколо мотузки (за кожен).	Наявність зайвих контрольних вузлів.	На етапах потрібно виправити.

	5.1.2. Перекручування мотузок у вузлі.	На етапах, крім схоплюючого.	
	5.1.3. Несформований вузол (вузол, що не був затягнутий або розпустився під час роботи учасників); довжина кінця, що виходить із вузла, менша 5 см.		На етапах виставляється, якщо після попередження учасник не виправив. Потрібно виправити, якщо вузлом кріпиться страховка або перила.
	5.1.4. Неправильний вибір діаметрів мотузок, в'язання вузлів для зв'язування мотузок одного діаметра з мотузок різного діаметра.		
Незначна помилка.	5.1.5. Помилка (неточність) під час надання долікарської допомоги.		Не більше 6 балів.
	5.1.6. Помилка при виконанні завдань із топографії та геодезії; за кожні 3° понад перші 2° під час руху за азимутом, визначенні азимуту; за кожний повний метр понад перші 10% визначення відстані або висоти на місцевості; за кожен 1 мм понад перші 2 мм при нанесенні КП на маркованому маршруті орієнтування або визначенні місця знаходження (за кожне).		Не більше 6 балів.
	5.1.7. Наявність зайвих проколів при визначенні місця знаходження на орієнтуванні (за кожен).		
5.3. Неправильна відповідь, помилка – 3 бали			
Не зав'язаний вузол.	5.3.1. Не зав'язаний або неправильно зав'язаний вузол.		
Помилка.	5.3.2. Неправильне надання долікарської допомоги (у т.ч. дії команди по наданню допомоги, від яких потерпілий може отримати травму).		
	5.3.3. Помилка при виконанні спецзавдання з топографії та геодезії.		
Неправильне використання.	5.3.4. Неправильне використання карабіна, пристрою, вузла.		
5.3. Не взятий КП – 6 балів			
Не взятий КП.	5.6.1. Не взятий КП орієнтування.		
6. Порушення Умов та суддівського обмеження часу			
6.1. Перевищення оптимального часу.			
Порушення часу.	6.1.1. Перевищення оптимального часу.		Штрафуються кожні повні чи неповні 30 с.

6.10. Вимушене порушення Умов – 10 балів			
Вимушене порушення Умов.	6.10.1. Вимушена одноразова зміна Умов виконання технічного прийому або обладнання технічного пристрою, засобу, якщо безпека при цьому не порушується, у тому числі коли команда ліквідує непередбачену ситуацію, наприклад, зачеплення мотузки й т.п.		Суддя попереджає про зняття, якщо учасник повністю пройде етап (перетне КЛ на іншому боці етапу). Якщо команда повторно спробує змінити Умови проходження етапу, вона буде знята.
6.20. Учасник, який не подолав етап – 20 балів			
	6.20.1. При перевищенні заданого або контрольного часу.		
6.40. Потерпілий, який не подолав етап – 40 балів			
	6.40.1. При перевищенні заданого або контрольного часу.		Заборонено залишати потерпілого самого, необхідно залишити одного учасника при транспортуванні в системі і двох при транспортуванні в ношах або в коконі по переправах.
6.0. Порушення Умов – зняття			
Порушення Умов.	6.0.1. Повна зміна умов виконання прийому або обладнання технічного пристрою, засобу, навіть якщо безпека при цьому не порушується; черговості проходження етапів і КП дистанції, там, де цей порядок проходження встановлено.		Після попередження. Команда рухається далі під протестом. Рішення приймає головний суддя.
Неетична поведінка.	6.0.2. Неспортивна поведінка учасника під час подолання дистанції.		Після попередження. Команда рухається далі під протестом. Рішення приймає головний суддя.
Невиправлення порушення.	6.0.3. Відмова команди виправити порушення, пов'язані з безпекою учасників змагань.		
Порушення Правил, Положення.	6.0.4. Грубе порушення Правил, Положення, Технічного регламенту.		
7. Зміна заявленої тактики			
	7.1.1. Незначне порушення.		
	7.3.1. Зміна способу транспортування, страхування, заявленого спорядження.		
	7.6.1. Відхилення від маршруту.		
	7.10.1. Зміна способу транспортування потерпілого, місця застосування технічного прийому.		
	7.0.1. Повна зміна заявленого маршруту.		Якщо дозволено Умовами, штрафується відповідно до Умов.

Розділ 8. Визначення результатів

8.1. Положенням або Умовами може бути передбачено будь-який порядок визначення результатів, але він не повинен суперечити Правилам.

8.2. Штрафні бали переводяться в час за співвідношенням, яке вказується в Положенні або Умовах, при чому вартість 1 штрафного балу не повинна бути меншою за 10 с. Якщо таке співвідношення не вказано, то вартість 1 штрафного балу для особистих дистанцій становить 10 с, для групових – 30 с.

Розділ 9. Загальні вимоги до подолання етапів та організації страховки

9.1. Початок та закінчення руху на етапі

9.1.1. Початком руху на етапі є:

9.1.1.1 зняття з перил (петлі) самостраховки на етапах, де вони передбачені на вихідній ділянці;

9.1.1.2 перетинання контрольної лінії (вертикальної проекції контрольної лінії на перила) на етапах без підвідних перил (петлі) самостраховки на вихідній ділянці:

- перильним карабіном при русі учасника по навісних переправах;
- будь-яким із транспортних карабінів нош (кокона) при транспортуванні потерпілого по переправі;
- ногою на всіх інших етапах.

9.1.2. Закінченням руху на етапі є:

9.1.2.1 кріплення карабіна учасника до перил (петлі) самостраховки на етапах, де вони передбачені на цільовій ділянці;

9.1.2.2 перетинання контрольної лінії (вертикальної проекції контрольної лінії на перила) на етапах без відвідних перил (петлі) самостраховки на цільовій ділянці:

- перильним карабіном при русі по навісній переправі (у т.ч. і похилій);
- усіма транспортними карабінами нош (кокона) при транспортуванні потерпілого по переправі;
- обома ногами на всіх інших етапах.

9.2. Загальні вимоги до організації страховки

9.2.1. Учасник повинен бути забезпечений безперервною страховкою або самостраховкою протягом перебування в небезпечній зоні.

9.2.2. Страховка здійснюється основною мотузкою.

9.2.3. Суддівська та командна страховки кріпляться (кожна окремо) до учасника, якого страхують, одним із таких способів:

- вузлом провідник вісімка;
- карабіном із гвинтовою муфтою або муфтою, що фіксується (щоб відкрити клапан потрібно здійснити щонайменше три різні дії);
- двома будь-якими карабінами з муфтою, які закріплені назустріч.

9.2.4. Самостраховка учасників забезпечується:

- на горизонтальних перилах та петлях самостраховки за допомогою карабіну;
- на вертикальних та похилих перилах (крім похилих переправ) за допомогою схоплюючого вузла або технічних пристроїв (відповідно до рекомендацій виробника та допущених ГСК).

9.2.5. Додаткові вуса, які не є продовженням блокування ІСС, повинні кріпитися до ІСС (у блокування або в місці на ІСС, визначене виробником для кріплення страховки) та не дозволяти перекидання учасника.

9.2.6. Схоплюючий вузол в'яжеться петлею, що виготовлена з допоміжної мотузки, діаметр якої менший за діаметр перильної мотузки не менш ніж на 4 мм.

Дозволяється використовувати замість схоплюючого вузла сертифіковані затискачі закритого типу та затискачі відкритого типу, які повинні бути підстраховані карабіном (можна без муфти) через два отвори у верхній частині затискача. Перильна мотузка повинна проходити всередині цього карабіна.

В'язати схоплюючий вузол зі стропа заборонено.

9.2.7. Схоплюючий вузол кріпиться до верхньої передньої частини блокування ІСС учасника.

9.2.8. Довжина самостраховки (з урахуванням карабіна та технічного пристрою) при русі по перилах не повинна перевищувати довжину витягнутої вгору руки (короткий вус). При закріпленні до пунктів страховки та до суддівської перильної страховки довжина самостраховки не повинна перевищувати 2 м (довгий вус).

9.2.9. Забороняється вихід ногами вище місця прикріплення до опори самостраховки.

9.2.10. Учасник, який страхує, повинен знаходитися в такому місці, щоб його не міг збити у випадку зриву учасник, якого страхують, та в стійкому положенні в бік можливого ривка при такому зриві.

Стійким положенням при цьому буде вважатися таке, коли учасник, який страхує, стоїть грудьми до ПС, із якого він здійснює страховку (при страховці через воду – до учасника, якого страхує), або сидить, упершись ногами в напрямку цього ПС.

9.2.11. Учасник, який здійснює страховку, не може одночасно брати участь у будь-яких інших діях.

9.2.12. Учасник, який страхує, повинен здійснювати страховку двома руками.

Допускається страховка однією рукою лише в таких випадках:

- якщо учасник, що страхує, перехоплює вірвовку руками при прийомі учасника, якого страхує;
- при використанні технічних пристроїв згідно з рекомендаціями виробника.

Забороняється будь-яке перехоплення страхувальної мотузки при видачі без попередньої фіксації учасника, якого страхують.

Допускається розташування рук з обох боків від гальмівного пристрою (вузла).

9.2.13. Учасники, що страхують, рухаються вниз по перилах (у тому числі по похилих переправах), укладають колоду за допомогою мотузки, працюють із транспортною вірвовкою при спуску потерпілого, повинні бути в рукавицях,

призначених для роботи з мотузкою, які закривають кисті рук зверху і знизу від зап'ястя до кінчиків пальців.

9.2.14. Будь-які вірьовки не повинні перетирати нерухомі мотузки або стропи (перила, вуса самостраховки й т.п.), у тому числі суддівське обладнання етапу, навіть якщо в цей момент вони не навантажуються (не використовуються).

Допускається, щоб страхувальна мотузка перехрещувалася в гальмівному пристрої типу «вісімка».

9.2.15. Одинарну мотузку (одинарний вузол), одинарний карабін можна використовувати для страховки (або самостраховки), супроводження тільки одного учасника. Один карабін (вузол) не може забезпечувати одночасно страховку, самостраховку або кріплення перил.

9.2.16. Допускається використовувати один карабін для подвійної поручневої мотузки (для одночасного руху учасника з потерпілим) у ППС на траверсах та в з'єднанні системи з потерпілим та супроводжувачем при підйомі та спуску.

9.2.17. Допускається використання одинарного вузла (карабіна), який одночасно буде виконувати роль кріплення страхувальної та супроводжувальної мотузки (частини мотузки) до одного учасника.

9.2.18. Частина мотузки, які виконують кілька функцій (страховка, самостраховка, перила), повинні бути розблоковані двома вузлами «вісімка» з одинарної мотузки, або одним вузлом «вісімка» з подвійної мотузки.

9.2.19. Можливість організації та порядок використання підвідних (відвідних) перил командою визначається Умовами.

9.2.20. Забороняється витягування учасників страхувальною мотузкою.

9.3. Фіксація

9.3.1. Якщо під час руху на етапі учаснику або тому, хто страхує, необхідно виконати якісь дії (одягти рукавиці, розправити мотузку, поправити каску й т.п.), він повинен зупинитися та зафіксувати себе на перилах (відповідно до специфіки етапу) або його повинен зафіксувати той, хто страхує.

9.3.2. Фіксація може бути жорстка і не жорстка.

9.3.2.1. При жорсткій фіксації мотузку, яка забезпечує зупинку учасника, може не контролюватися рукою будь-якого учасника. При такій фіксації дозволяється відпустити страхувальну, супроводжувальну та транспортну мотузку (якщо це не суперечить методу фіксації), а також не контролювати перила при спуску по вертикальних перилах. При використанні технічних пристроїв для фіксації заступник головного судді з безпеки визначає, чи буде це жорсткою фіксацією.

9.3.2.2. При нежорсткій фіксації зупинка учасника забезпечується ним самим або іншим учасником, при цьому необхідний постійний контроль мотузки, якою учасника було зафіксовано. При такій фіксації контроль страховки, транспортної мотузки та супроводження повинен бути постійним.

9.3.3. Відповідно до специфіки етапів, учасник може зафіксувати себе одним із таких способів:

9.3.3.1 на похилій навісній переправі:

- учасник однією рукою (під час руху вниз – у рукавиці) тримається за перила й закинув на них ногу;
- учасник стоїть ногами на землі (поличці) біля верхньої опори не далі витягнутої руки;
- транспортний карабін (ноги) учасника впирається в точку нижнього кріплення перильної мотузки (жорстка фіксація);

9.3.3.2 на спуску по вертикальних перилах (у тому числі й самовипуском із потерпілим):

- учасник завів регулюючу руку (у рукавиці) за спину;
- учасник завів регулюючий кінець перил за спину й тримає перед собою рукою в рукавиці;
- учасник намотав перильну мотузку на різки гальмівного пристрою (не менше 2 обертів) і тримає регулюючу руку;
- учасник намотав перильну мотузку на різки гальмівного пристрою (не менше 2 обертів) і затиснув нижній кінець перильної вірьовки між гальмівним пристроєм та навантаженими перилами (жорстка фіксація);
- учасник закріпив перильну мотузку вузлом з групи провідників на гальмівному пристрої (жорстка фіксація).

9.3.3.3 на спуску по схилу:

- схоплюючий вузол розправлений і витягнутий на повну довжину та навантажений (жорстка фіксація);
- схоплюючий вузол вперся в нижню точку кріплення перил чи у зав'язаний вузол (жорстка фіксація);
- учасник однією рукою в рукавиці тримається за перила і стоїть на місці;

9.3.3.4 на будь-якому етапі при русі з використанням технічного пристрою – згідно рекомендацій виробника.

9.3.4. Учасник, який страхує, може зафіксувати того, хто рухається, такими способами:

- при страховці через гальмівний пристрій страхувальна вірьовка намотана на різки не менше 2 обертів і утримується за регулюючий кінець хоча б однією рукою;
- страхувальна мотузка натягнута від учасника, якого страхують, до місця закріплення її кінця (жорстка фіксація);
- страхувальна мотузка зафіксована вузлом із групи провідників на гальмівному пристрої й натягнута (жорстка фіксація);
- при використанні технічних пристроїв згідно з рекомендаціями виробника.

9.3.5. Під час спуску потерпілого із супроводжуючим чи без нього фіксацію можна здійснити такими способами:

- транспортна мотузка намотана на різки гальмівного пристрою не менше 2 обертів і утримується за регулюючий кінець двома руками (допускається, щоб обидві гілки були затиснуті двома руками);

- транспортна мотузка натягнута від супроводжуючого та потерпілого до місця закріплення її кінця (жорстка фіксація);
- транспортна мотузка жорстко закріплена вузлом із групи провідників на гальмівному пристрої й натягнута (жорстка фіксація);
- схоплюючий вузол (пристрій), яким підстраховано транспортну мотузку, навантажений і зтягнутий;
- потерпілого та супроводжуючого зафіксували страхувальними мотузками;
- при використанні технічних пристроїв згідно з рекомендаціями виробника.

9.3.6. Під час фіксації учасник (потерпілий) не повинен здійснювати переміщення. Початком руху після фіксації вважається зміна хоча б однієї точки опори на рельєфі або перилах.

9.4. Організація страховки при подоланні водних етапів

9.4.1. При швидкості течії річки від 2,5 м/с (при глибині до пояса) до 4 м/с (при глибині до коліна) рух убрід здійснюється з командною страховкою та із жердиною в три такти. Жердина розміщується вище за течією й утримується двома руками. Забороняється її закріплення до учасника. При меншій швидкості течії та/чи глибині можливий рух без жердини.

9.4.2. При переході вбрід (у тому числі із жердиною) учасник забезпечується страховкою та допоміжною мотузкою. Мотузки повинні бути тільки одинарними, ніякі інші мотузки до нього кріпитися не можуть. Страхувальна мотузка розміщується вище за течією, страхують двоє в рукавицях. На допоміжній може працювати один учасник без рукавиць. Кінці основної та допоміжної мотузок не повинні бути закріплені.

9.4.3. При переході по колоді командна страховка здійснюється згідно п.9.4.2., однак застосовується лише одна одинарна мотузка, яка має знаходитися вище за течією відносно колоди.

9.4.4. Страховка кріпиться в перехрестя страхувальної системи на спині або ковзаючим карабіном в бокову частину поясу верхньої частини системи.

9.4.5. Учасники, що страхують, повинні знаходитись із зовнішнього боку мотузок обличчям до того, кого страхують. Бухти мотузок, якими здійснюється страховка, не повинні розташовуватись позаду тих, хто страхує, та на шляху їх можливого переміщення у випадку зриву учасника. Вантаж теж не може знаходитися на цьому шляху. Відстань між учасниками, які працюють із страхувальними мотузками, має бути не менше половини ширини річки. Учасники, що страхують, повинні бути без вантажу, і самостраховка їм заборонена.

9.5. Організація страховки при подоланні гірських етапів

9.5.1. Страхувальна мотузка одним кінцем кріпиться до блокування вище вузла блокування ІСС учасника, якого страхують. Інший кінець страхувальної мотузки повинен бути закріплений будь-яким карабіном з муфтою або вузлом на точковій опорі або на учаснику, який перебуває на самостраховці (не обов'язково на тому пункті страховки, з якого здійснюється страховка).

При транспортуванні потерпілого в ношах по похилій переправі страхувальна мотузка закріплюється до транспортного карабіну нош зі сторони голови або до петель, до яких приєднаний цей карабін.

У всіх інших випадках транспортування потерпілого страхувальна мотузка кріпиться згідно першого абзацу цього пункту.

9.5.2. Страхувальну мотузку може бути закільцьовано. Вона повинна проходити через два ПС (початок та кінець етапу), або лише через верхній ПС, коли той, хто страхує, здійснює страховку із цього ПС, або лише через нижній ПС при русі учасника з нижньою страховкою.

9.5.3. При страховці застосовуються або:

- гальмівний пристрій;
- вузол УІАА (Мунтера), вузол Гарда.

9.5.4. Гальмівний пристрій кріпиться до точкової опори на тому ПС, біля якого знаходиться той, хто страхує. Дозволяється організація нижньої динамічної страховки з гальмівного пристрою, який закріплений на нижній системі страхуючого (страховка із себе). При цьому мотузка від страхуючого до учасника, якого страхують, має проходити через карабін, що закріплений у пункті страховки в точковій опорі.

9.5.5. При здійсненні динамічної страховки учасник, що страхує, повинен знаходитися на самостраховці в точковій опорі та займати стійке положення в напрямку пункту страховки.

9.5.6. Допускається, щоб страхувальна мотузка не проходила всередині карабіна, яким кріпиться гальмівний пристрій типу «вісімка» (згідно рекомендацій виробника).

9.5.7. Дозволяється здійснювати страховку через ПС іншого етапу, якщо ПС, через які проходить страхувальна мотузка, не розділені безпечною зоною. Страхувальна мотузка повинна проходити через ПС, від якого або до якого рухається учасник, якого страхують. Інші ПС не обов'язкові.

9.6. Організація супроводження

9.6.1. Супроводження може здійснюватися допоміжною вірьовкою.

9.6.2. Кріплення супроводжувальної вірьовки до учасника, якого супроводжують, у ІСС в будь-якому місці блокування або у вус самостраховки. Забороняється кріпити супроводження в транспортний (перильний) карабін учасника на переправах.

9.6.3. При транспортуванні потерпілого по переправах у ношах супроводжувальні мотузки закріплюються окремими карабінами до транспортних карабінів або до петель, до яких приєднані ці карабіни.

При транспортуванні потерпілого по переправах у коконі супроводжувальні мотузки закріплюються окремими карабінами до середнього транспортного карабіну, або до петлі, до якої приєднаний цей карабін, або згідно п.9.6.2.

9.6.4. При транспортуванні пасивного потерпілого по переправах супроводження здійснюється з обох берегів. При транспортуванні потерпілого по похилій переправі супроводження здійснюється лише з цільової ділянки.

9.6.5. Супроводжувальна вірвовка повинна бути закріплена там, звідки здійснюється супроводження, на точковій опорі або до учасника, який перебуває на самостраховці.

Супроводжувальна мотузка може кріпитися в карабін або вузол кріплення переправи (може бути мотузкою для скидання перил) або бути продовженням перильної мотузки. Розблокування окремими вузлами при цьому не потрібне.

9.6.6. Супроводжувальну мотузку може бути закріплено. При цьому вона повинна проходити через опори на ВД та ЦД етапу або лише через одну опору на тому березі, звідки здійснюється супроводження.

9.6.7. Учасник, який супроводжує, повинен тримати вірвовку в руках (руці). Бухта супроводжувальної вірвовки або запас розправленої вірвовки має знаходитися позаду його рук.

Дозволяється відпустити супроводжувальну мотузку, якщо учасник жорстко зафіксований і не рухається.

9.6.8. Дозволяється супроводжувати учасника, якщо супроводжувальна мотузка проходить через ПС іншого етапу й біля цього ПС є принаймні один учасник, який у будь-який момент міг би виконувати супроводження (не задіяний у страховці іншого учасника, спуску потерпілого тощо).

9.6.9. При русі по похилій переправі вниз для останнього учасника обов'язкова супроводжувальна мотузка знизу. Її роль може виконувати закріплена страховка, окремий учасник на цій мотузці в цьому випадку не обов'язковий. Супроводжувальна мотузка не має провисати.

9.7. Транспортування вантажу, спорядження

9.7.1. Якщо на будь-якому етапі вантаж транспортується окремо від учасника, то повинно контролюватися його переміщення вірвовкою, яка закріплена на цільовій та/або вихідній ділянках етапу. На етапах, що мають перепад висот, швидкість переміщення вантажу (спорядження) має контролюватися зверху або контролююча вірвовка проходить через верхній ПС. Це не стосується зняття чи скидання розправлених вірвовок.

Перекидання металевих спорядження або вантажу (крім вірвовок, які закріплені або які утримуються рукою) через ділянку перешкоди заборонено. Використання перекинутого металевих спорядження не дозволяється.

9.7.2. Будь-яке спорядження, яке не має контролю з цільової або вихідної ділянки й при падінні потрапило за обмежувальну лінію або у воду на водних етапах, вважається втраченим.

9.7.3. Транспортування вантажу заборонено:

- учасникам, які проходять на командній страховці підйом по скелях (при нижній командній страховці), переправи вбхід, уплав або по колоді, траверс скельної ділянки;
- усім учасникам при подоланні навісних переправ;
- потерпілому; учаснику, що несе потерпілого; супроводжуючому при підйомі та спуску потерпілого;

- на ношах із потерпілим (дозволяється покласти потерпілому під голову одну мотузку або рюкзак із м'якими речами чи однією мотузкою) та з потерпілим у коконі (крім бухти, що залишилася від мотузки, якою зав'язано кокон, якщо вона закріплена окремим карабіном до транспортного карабіна);
- усім учасникам при подоланні водних етапів при швидкості течії більше 2,5 м/с (або за умовами етапу). При цьому вантаж транспортується по перилах. При меншій швидкості течії рюкзаки транспортуються з розслабленими лямками та розстібнутим поясным та грудним ременями.

9.7.4. На навісних переправах (етапи 1-2) вантаж повинен транспортуватись окремо від учасників по перилах.

На інших переправах вантаж повинен транспортуватися на учасниках (якщо немає інших заборон) або по перилах.

9.7.5. Умовами особистих змагань може бути передбачена можливість та порядок транспортування вантажу разом із учасником.

9.7.6. При роботі в небезпечній зоні на етапах з перепадом висот (усі гірські етапи) вантаж або спорядження, не задіяне в організації подолання етапу, повинне бути на учасниках (у руці чи на собі) або закріплене до опори чи ПСП.

Якщо учасник відмовляється виправити порушення після попередження судді, таке спорядження вважається втраченим, штрафується по факту й вилучається в команди (повертається після фінішу).

9.7.7. Забороняється волочіння вантажу, мотузок між етапами на відстань більше 10 м, якщо інше не вказано в Умовах.

9.8. Наведення перильних мотузок

9.8.1. Наведення основної мотузки для переправи чи перил здійснюється будь-яким способом. Забороняється використання для кріплення поліспасту при натягуванні переправ пристроїв із гострими зубцями (жумарів, кролів тощо) та одинарних схоплюючих вузлів, а також наведення переправи за допомогою інших технічних засобів (домкрат, гаки відкритого типу тощо).

9.8.2. З метою дотримання безпеки дозволяється натягування вірьовки (див. додаток 3):

- через поліспаст (2:1) – п'ятьма учасниками;
- через поліспаст (3:1) – чотирма учасниками;
- через поліспаст (4:1) – трьома учасниками.

Застосування поліспастів більш високого рівня або складних поліспастів не допускається.

9.8.3. Натягування перил через поліспаст (4:1) п'ятьма учасниками допускається за умови, що поліспастом будуть натягуватись одночасно дві перильні вірьовки й поліспаст буде закріплено до схоплюючого вузла (пристрою), який одночасно затискає обидві перильні вірьовки.

Якщо кріплення поліспасти до подвійних перил здійснюється окремими пристроями (вузлами) до кожної мотузки, то натягування здійснюється відповідно до вимог п.9.8.2.

9.8.4. На момент початку руху учасників по переправі елементами, що несуть навантаження, можуть бути тільки карабіни, перила та поліспасти петлі.

9.8.5. Кріплення перил, у тому числі й переправ, дозволяється карабіном із вузлом із групи провідників навколо опори або будь-якими вузлами з Технічного регламенту, що призначені для кріплення мотузки до опори, без кінцевого підстрахування вузлом з групи провідників.

9.8.6. У випадку застосування вузлів, що не перераховані в Технічному регламенті, при остаточному кріпленні перил переправ на момент початку руху учасників цей вузол має бути підстраховано вузлом із групи провідників. Довжина петлі, що може проскочити через такий вузол, не повинна бути більшою за 50 см.

9.8.7. При подоланні навісних переправ (етапи 1-2) команда наводить подвійну перильну віршовку. Якщо на етапі наявна суддівська перильна страховка, Умовами змагань може бути дозволено наведення одинарної перильної командної віршовки.

9.8.8. Подвійна перильна віршовка може бути закріплена (дві окремих віршовки проходять через дві опори на протилежних ділянках етапу). У цьому випадку учасник, що переправляється, може приєднуватися як до всіх чотирьох гілок перил, так і до двох гілок, але ці дві гілки повинні бути з різних закріплених віршовок.

9.8.9. Подвійні перила, які наводяться за допомогою поліспасти, кріпляться до петлі або ЗСК (напрямку) двома карабінами з розривним навантаженням не менше 20 кН або одним, що витримує не менше 30 кН. Кількість карабінів, які закріплюються до петлі в поліспасти системі, сумується.

Подвійні перила, які наводяться за допомогою поліспасти, кріпляться навколо ПКП (дерева, ЗСК тощо) одним карабіном із розривним навантаженням не менше 20 кН.

9.8.10. У поліспасти системах можуть застосовуватись одинарні карабіни, які витримують навантаження не менше 20 кН.

9.8.11. Команді при проходженні етапу забороняється розрізати вузли й обрізати навішені основні мотузки. В особливому випадку, з дозволу судді етапу, допускається зрізати на етапі мотузку, якщо команда фінішувала й не можливо іншим способом зняти спорядження.

9.8.12. При незадовільному стані переправи (провис, ослаблення кріплення на опорах, унаслідок якого відбувається занурення (відрізнати від торкання поверхні води) учасника у воду (навіть не повністю), небезпечне зачіпання рельєфу або предметів, що виступають) або якщо перила переправи по колоді та по мотузці з поручнями провисають нижче ніг учасника, який стоїть на початку переправи, наступний учасник може переправлятися тільки після перетягування переправи (вузол кріплення перил повинен бути перев'язаний). На особистих змаганнях та змаганнях зв'язок учасник в такому випадку повертається на ЦД й перетягує переправу, якщо інше не передбачено Умовами.

9.9. Рух самовипуском

9.9.1. Цим способом тільки на особистій дистанції дозволяється здійснювати спуски будь-якої крутизни, долати підйом по схилу, траверс схилу або скель, похилу навісну переправу. На дистанції зв'язок таким чином організується спуск потерпілого із супроводжуючим.

9.9.2. Основна мотузка пропускається навколо опори на ВД, один її кінець закріплюється до учасника до блокування вище вузла блокування ІСС, а інший може бути закріплений до учасника в будь-якому іншому місці, і на цій же гілці мотузки в'яжеться схоплюючий вузол або кріпиться технічний пристрій.

Під час руху на підйомі або траверсі учасник пропускає через суддівські карабіни в ППС гілку мотузки, яка приєднана до грудної частини блокування ІСС.

9.9.3. Також можливий рух самовипуском на підйомі чи траверсі з двома окремими схоплюючими вузлами (технічними пристроями) на обох гілках мотузки, пропущеної через опору на ВД. Кінці обох гілок мотузки можуть не бути прикріплені до учасника. При цьому через ППС може проходити будь-яка з гілок.

9.9.4. При русі самовипуском на підйомі чи траверсі можливе використання поручневої мотузки, яка кріпиться за допомогою карабінної удавки до опори на ВД. Тоді схоплюючий вузол (пристрій) в'яжеться до цієї ж мотузки й тільки вона пропускається через ППС. Кінець мотузки до учасника кріпити не обов'язково.

9.9.5. Якщо стрімкість спуску більша 50° , нижче схоплюючого вузла (пристрою) повинен розташовуватись гальмівний пристрій чи вузол УІАА (крім випадків використання технічних пристроїв із функцією контролю швидкості).

9.9.6. Спуск потерпілого із супроводжуючим самовипуском здійснюється за допомогою подвійної транспортної мотузки, кінці якої зв'язані спільним вузлом із групи провідників або з'єднані карабіном. У зв'язаний кінець мотузок потерпілий та супроводжуючий приєднуються за допомогою двох окремих вусів зі спільним вузлом, або вусів, що є продовженням спускових мотузок, або своїми короткими вусами самостраховки. Транспортна мотузка підстраховується схоплюючим вузлом із подвійної допоміжної мотузки або відповідним технічним пристроєм. Решта вимог відповідно до п.9.9.2. та п.9.9.5. Схоплюючий вузол (технічний пристрій), гальмівний пристрій (за наявності) та вільні кінці транспортної мотузки кріпляться до супроводжуючого.

Розділ 10. Умови подолання етапів, виконання спеціальних завдань

Етап 1 «Навісна переправа через річку, яр»

Перший учасник рухається на протилежний берег способом, визначеним в Умовах.

Решта учасників переправляється по наведеній навісній переправі із супроводженням.

Кріплення учасника до перил навісної переправи здійснюється одним транспортним карабіном.

При наведенні подвійної командної мотузки учасник приєднується до перил карабіном короткого вуса самостраховки. При організації суддівської перильної страховки довжина самостраховки учасника не повинна перевищувати 2 м. Можливе використання блоків.

Етап 2 «Похила навісна переправа через річку, яр» (униз або вгору)

Перший учасник рухається на протилежний берег способом, визначеним в Умовах.

Решта учасників переправляється по наведеній похилій переправі з верхньою страховкою. Учасники переправляються ногами в напрямку до низького берега.

Кріплення учасника до перил переправи здійснюється одним транспортним карабіном.

При наведенні подвійної командної мотузки учасник приєднується до перил карабіном короткого вуса самостраховки. При організації суддівської перильної страховки довжина самостраховки учасника не повинна перевищувати 2 м.

Етап 3 «Переправа по віршовці з перилами через річку, яр»

Перший учасник рухається на протилежний берег способом, визначеним в Умовах.

Решта учасників переправляється по наведеній переправі ногами по нижній мотузці, навантажуючи її по всій довжині (використовуючи як опору для руху), із супроводженням.

Кріплення учасника до верхньої мотузки переправи здійснюється карабіном самостраховки.

Нижня перильна мотузка може бути одинарною, верхня перильна мотузка має бути подвійною.

Етап 4 «Переправа по колоді через річку, яр»

Колода укладається згідно з Умовами будь-яким способом.

При укладанні через вертикаль підйом та укладання колоди повинні контролюватися відтяжками з основної мотузки (не менше двох), закріпленими за тонкий кінець колоди, і утримуватися в руках (у рукавицях) не менше ніж одним учасником на кожній. Забороняється закріплювати вільні кінці відтяжок на учасниках, а також намотувати навколо рук, корпусу тощо. У момент укладки колоди не можна знаходитися під нею або в зоні можливого відскоку комеля.

Перший учасник рухається на протилежний берег по колоді способом, визначеним в Умовах. Решта учасників переправляється по колоді із супроводженням. Кріплення учасника до перил переправи здійснюється карабіном самостраховки.

Необхідність наведення подвійної перильної мотузки визначається Умовами. При переправі через річку по колоді перила кріпляться нижче за течією від колоди.

Етап 5 «Переправа через річку вбхід із використанням перил»

Перший учасник переправляється на протилежний берег вбхід згідно з Умовами.

Решта учасників переправляється вбхід із використанням перил із супроводженням.

Кріплення учасника до перил переправи здійснюється карабіном короткого вуса самостраховки. Переправа учасників по перилах – обличчям до течії.

Дозволяється наводити одинарну перильну мотузку.

Етапи 6-7«Переправа через річку вбхід», «Переправа на плавзасобах»

Етап долається відповідно до Умов.

Етап 8 «Переправа за допомогою підвішеної мотузки (маятником)»

Мотузка підвішується до точкової опори. На ній можуть бути зав'язані вузли. Можлива організація маятника командою. Наявність самостраховки та супроводження учасників визначається Умовами.

Самостраховка забезпечується карабіном або схоплюючим вузлом (технічним пристроєм) до маятнкової мотузки не нижче рівня місця закріплення самостраховки до ІСС учасника, коли він знаходиться на межі небезпечної зони берега, із якого стартує. На маятнику може знаходитися не більше одного учасника.

Горизонтальний маятник застосовується на відносно безпечних ділянках або як допоміжний прийом при переході першого учасника по колоді. Горизонтальний маятник долається ногами по колоді або натягнутій мотузці з використанням опорної мотузки, за яку учасник притримується руками. Наявність командної страховки чи самостраховки визначається Умовами. Можлива організація суддівської лінійної страховки на висоті не менше 2 м від мотузки/колоди, по якій рухається учасник, до якої він кріпиться суддівським фалом самостраховки довжиною до 2 м.

Етап 9 «Підйом по схилу»

Перший учасник піднімається лазінням із нижньою командною та (за необхідності) верхньою суддівською страховками з використанням ППС. Умовами змагань може передбачатися пункт зміни ведучого (ПС).

Можливість транспортування вантажу першим учасником визначається Умовами.

Усі інші учасники піднімаються лазінням із верхньою командною страховкою або із самостраховкою по перильній мотузці. Можливість паралельного підйому двох учасників визначається Умовами. При цьому учасники не повинні знаходитись один над одним.

Етап 10 «Підйом по скельній ділянці»

Перший учасник піднімається лазінням із нижньою командною та верхньою суддівською страховками з використанням ППС. Умовами змагань може передбачатись пункт зміни ведучого (ПС).

Усі інші учасники піднімаються лазінням із верхньою командною страховкою.

Можливість наведення додаткових опорних перил або штучних точок опори визначається Умовами. Паралельний підйом учасників заборонено.

Етап 11 «Підйом по вертикальних перилах»

Перший учасник піднімається згідно з Умовами. Можливість транспортування вантажу першим учасником визначається відповідно до способу його підйому.

Усі інші учасники піднімаються по командній перильній мотузці з верхньою командною страховкою. Учасник повинен бути прикріплений до перильної мотузки схоплюючим вузлом або затискачем.

У випадку кріплення затискачів нижче рівня закріплення поясного карабіна на ІСС обов'язкове використання протівідкидного пристрою до верхнього блокування ІСС (схоплюючим вузлом або карабіном).

Етап 12 «Траверс скельної ділянки або схилу»

Траверс може включати в себе горизонтальні, похилі й вертикальні ділянки. Вимоги до подолання вертикальних ділянок збігаються з вимогами до проходження етапів «Підйом по скельній ділянці», «Підйом по схилу», «Спуск по вертикальних перилах» і «Спуск по схилу» відповідно до стрімкості схилу.

Перший учасник рухається лазінням (у т.ч. і вниз по похилих та вертикальних ділянках) із командною страховкою з використанням ППС.

Можливість транспортування вантажу на траверсі схилу першим учасником визначається Умовами.

Усі інші учасники рухаються по перильній мотузці із самостраховкою. Останній учасник рухається по перилах або вільним лазінням із командною страховкою (при русі вниз – верхньою).

Етап 13 «Траверс схилу (з альпенштоком, льодорубом тощо)»

Етап організується на схилах стрімкістю до 50°, які можна долати без командної страховки. Умови змагань визначають необхідність використання альпенштока або льодоруба для самостраховки. Учасники долають ділянку перешкоди, не рухаючись один над одним. Альпеншток (льодоруб) має знаходитися вище учасника по схилу та утримуватися двома руками. Льодоруб має бути прикріплений до учасника.

Етап 14 «Спуск по схилу»

Усі учасники спускаються по наведеній перильній мотузці із самостраховкою схоплюючим вузлом чи затискачем. Положення спускової вірьовки відносно учасника – довільне. Забороняється спуск спиною до схилу (грудьми вниз). Можливість паралельного спуску двох учасників визначається Умовами. При цьому учасники не повинні знаходитись один над одним.

Етап 15 «Спуск по вертикальних перилах»

Усі учасники спускаються по перильній мотузці з використанням спускового пристрою (вузла УІАА) на транспортному карабіні в рукавицях та з верхньою командною страховкою. Можливість паралельного спуску двох учасників визначається Умовами. При цьому учасники не повинні знаходитись один над одним.

Етап 16 «Рух по жердинах»

Кількість жердин на команду визначається Умовами. Використання жердини як опори на рельєф не дозволяється.

На одному проміжку між двома сусідніми опорами учасник не може отримати більше 3 балів штрафу під час руху по жердині.

Етап 17 «Рух по купинах»

Учасники перестрибують з купини на купину.

Етап 18 «Транспортування потерпілого»

Загальні вимоги

Транспортування умовно потерпілого (далі – потерпілого) здійснюється по пересіченій місцевості або по етапах, на яких може бути дотримана безпека транспортування.

Порядок транспортування потерпілого (на ношах, у коконі, із супроводжуючим чи без нього тощо) визначається Умовами.

Потерпілий може бути активним (легка травма) та пасивним (важка травма, завжди непритомний), про що вказується в Умовах.

Активний потерпілий може надавати допомогу відповідно до травми.

Укладання та зняття потерпілого на ноші (кокон) здійснюються відповідно до умовної травми. Активний потерпілий може сам лягти на ноші (кокон) чи встати з нош (кокона), якщо це не суперечить травмі; пасивного потерпілого двоє учасників піднімають та вкладають або знімають з нош (кокона). У залежності від специфіки травми може задаватися інший принцип укладання та зняття потерпілого з нош, що повинно бути вказано в Умовах.

Ноші (кокон) повинні транспортуватися так, щоб на похилих ділянках маршруту (етапу) голова потерпілого знаходилася вище ніг.

Під час транспортування потерпілого на ношах на будь-якому етапі потерпілий повинен бути прикріплений до них в трьох точках (груди, стегна, гомілки) мотузками діаметром не менше 6 мм (стропами), які зафіксовані до жердин для попередження перевертання потерпілого на зворотну сторону нош.

Забороняється ставити потерпілого на ношах (коконі) вертикально або так, щоб він стояв на своїх ногах, чи звисав на прив'язках.

При транспортуванні по етапах (крім перенесення по місцевості) супроводжуючі учасники повинні бути з'єднані з потерпілим коротким вусом.

Транспортування потерпілого на етапах, не описаних у цьому пункті, повинно відповідати вимогам безпеки. Порядок транспортування визначається Умовами. Довжина будь-якої самостраховки штучного потерпілого може бути не більшою 2 м.

Засоби для транспортування потерпілого

Для виготовлення нош використовуються:

- дві поздовжні (2,5-3 м) жердини;
- три поперечні (0,6-1 м) жердини;
- мотузка допоміжна або основна;
- штормівки (не менше двох) чи спеціальний чохол (полотнище), зшитий із міцної тканини тощо.

Чохол (полотнище) повинен бути допущений ГСК або технічною комісією.

Крайні поперечні жердини прив'язуються до поздовжніх жердин зверху, а середня – знизу (на відстані 20-50 см від поперечної жердини зі сторони голови).

При виготовленні нош повинно бути забезпечено не менше двох обертів по кожному куту перехрестя жердин, якщо використовуються петлі із сертифікованої стропи, основна або допоміжна мотузка (див. додаток 5).

Для зв'язування використовуються вузли відповідного призначення, передбачені Технічним регламентом.

Ноші повинні бути обладнані натягнутими діагоналями (мотузка діаметром не менше 6 мм або петлі із сертифікованої стропи), які закріплюються до внутрішніх кутів каркасу нош.

Якщо наповнення нош в'яжеться з мотузок, кріплення їх до поздовжніх жердин здійснюється за допомогою вузлів стремено або напівсхоплюючих, відстань між якими повинна бути до 20 см.

Якщо наповнення нош виготовляється зі штормівок, то поздовжні жердини повинні бути протягнуті через рукави, які вивернуті всередину. Усі гудзики та блискавки повинні бути застібнуті. Застібки повинні знаходитися на нижній стороні нош.

Ноші повинні бути зав'язані відповідно до зросту потерпілого: голова повинна лежати на крайній поперечині, а інша крайня поперечина повинна знаходитися між колінами й п'ятою (але не під колінами).

М'які ноші (кокон) виготовляються з основної мотузки. Допускається будь-який спосіб виготовлення, описаний у методичній літературі. Кількість витків повинна відповідати зросту потерпілого (від грудей до щиколоток). Відстань між витками – до 20 см.

При навантаженні будь-якого місця переплетення петель кокон не повинен зтягуватися.

Кінці мотузки повинні бути жорстко зафіксовані в найближчому до відповідного кінця переплетенні петель.

Необхідність підтримувальної косинки визначається Умовами.

Кріплення кокона здійснюється не менше ніж у трьох точках за петлі кокона (плечі, стегна, коліна):

- до жердини – будь якими мотузками (стропами),
- до транспортної мотузки, перил – тільки основними вірьовками або стропами.

Потерпілий у ношах транспортується на килимку; потерпілий у коконі транспортується на килимку та/або в спальному мішку.

Для транспортування активного потерпілого із супроводжуючим(-и) по етапах може використовуватись бухта мотузки, рюкзак, спеціально пошита петля (яка повинна бути допущена ГСК чи технічною комісією). Потерпілий (відповідно до умовної травми) повинен сидіти в петлі (бухті, рюкзаку) за спиною супроводжуючого, якому ця петля одягнена на плечі. Пристрій для транспортування потерпілого повинен легко одягатися та зніматися при необхідності. Використовувати для перенесення страхувальну систему (прикріплювати до неї) супроводжуючого або потерпілого забороняється.

Перенесення по місцевості

Транспортування потерпілого по пересіченій місцевості може здійснюватися способом, визначеним Умовами. Допускається підміна транспортуючого.

Ноші (кокон) повинні переноситися по місцевості не менше ніж двома учасниками команди. Необхідність супроводжуючого учасника визначається Умовами змагань. Супроводжуючий учасник повинен знаходитися поруч із ношами на відстані, яка дозволяє контролювати стан потерпілого й тримати в полі зору обличчя потерпілого.

На горизонтальних ділянках положення потерпілого головою вперед.

Активного потерпілого в ношах можна не прикріплювати до них, якщо інше не вказане в Умовах.

Транспортування по переправах

Транспортування активного потерпілого без нош (кокона) здійснюється відповідно до його травми. Особливості транспортування вказуються в Умовах.

Забороняється транспортувати потерпілого на супроводжуючому на переправі по колоді та по мотузці з перилами.

При транспортуванні потерпілого на ношах по перилах (переправі) використовують «павук», який складається з 4 вусів та з'єднувальної мотузки (1-2 м). Вуса повинні бути закріплені до внутрішніх кутів каркасу нош. Два вуса повинні бути прикріплені до перил одним транспортним карабіном біля голови, два вуса одним транспортним карабіном біля ніг. Два транспортні карабіни, якими вуси прикріплені до перильної мотузки, мають бути скріплені між собою з'єднувальною мотузкою.

Роль з'єднувальної мотузки може виконувати супроводжувальна мотузка (мотузки) за умови, що відстань між вузлами, якими вона кріпиться до вусів павука чи транспортних карабінів становить 1-2 м.

У кокона роль павука відіграють три петлі (транспортні карабіни, приєднані до петель кокона): біля голови потерпілого, щиколоток та в районі таза, а коротка з'єднувальна мотузка не застосовується.

Піднімати (знімати) та кріпити потерпілого в ношах (коконі) до перил повинно не менше двох учасників.

При транспортуванні потерпілого на ношах (у коконі) по подвійній перильній мотузці потерпілий повинен бути прикріплений до неї вусом самостраховки не більше 2 м.

При транспортуванні потерпілого на ношах (у коконі) по одинарних перилах потерпілий повинен бути прикріплений до верхньої (суддівської, за її наявності) перильної страховки довгим вусом самостраховки.

При кріпленні нош (кокону) з потерпілим до перил переправ спочатку приєднується транспортний карабін біля голови потерпілого, а потім транспортний карабін біля ніг потерпілого. Зняття нош (кокона) з потерпілим із перил переправ здійснюється в зворотному порядку. Середній транспортний карабін кокона можна чіпляти (знімати) до приєднання (зняття) транспортного карабіна біля ніг.

На горизонтальних перилах положення потерпілого довільне.

Підйом та спуск потерпілого

Потерпілий може знаходитися за спиною супроводжуючого в спеціальній петлі (рюкзаку) або йти біля нього відповідно до умовної травми, про що вказується в Умовах.

Підйом або спуск потерпілого із супроводжуючим проводиться на подвійній транспортній мотузці, без супроводжуючого – на одинарній.

Під час спуску потерпілого для контролю швидкості на транспортній мотузці використовується гальмівний пристрій. На схилах стрімкістю більше 50° на транспортній вірьовці працює учасник, дві руки якого знаходяться до гальмівного пристрою.

Транспортна мотузка підстраховується схоплюючим вузлом (подвійна – з подвійного репшнура) або технічним пристроєм, допущеним ГСК.

Гілки подвійної транспортної мотузки повинні бути з'єднані вузлом, а кінці (довжина не більше 1 м), що виходять із нього, закріплюються до супроводжуючого й потерпілого у блокування ІСС. Можливе використання двох вусів зі спільним вузлом, які одинарними кінцями кріпляться до супроводжуючого і потерпілого, а до здвоєного вузла кріпиться карабіном подвійна транспортна мотузка, або вона проходить через рухомий блок (карабін), закріплений у подвійний вузол, при виконанні прийому «довгий поліспасть».

При кріпленні кінця транспортної мотузки до потерпілого та/або супроводжуючого не в грудну частину блокування повинна бути забезпечена його фіксація схоплюючим вузлом чи технічним пристроєм (від перекидання). Кінець транспортної мотузки повинен бути закріплений у точкову опору.

Учасник, який контролює транспортну мотузку при спуску потерпілого, і всі учасники, які піднімають потерпілого (працюють із транспортною та поліспаотною мотузками), повинні знаходитися на самостраховці.

Потерпілий та супроводжуючий(-і) забезпечуються командною та суддівською страховками, кожному одна з них.

Умовами може задаватися наявність суддівських страховок замість деяких командних.

На схилах стрімкістю до 50° можливий підйом або спуск потерпілого із супроводжуючим на самостраховці до перил без командної страховки.

Транспортування потерпілого в ношах (коконі) на схилах крутизною до 50° здійснюється лише з двома супроводжуючими.

Підйом та спуск потерпілого в ношах (коконі) без супроводжуючого дозволяється робити лише за відсутності рельєфу на ділянці перешкоди (у повному висі). В іншому випадку обов'язкова наявність супроводжуючого.

При транспортуванні потерпілого на ношах на етапах спуск, підйом вуса «павука» з'єднуються транспортним карабіном, а коротка з'єднувальна мотузка не застосовується. У коконі три точки продовжуються й з'єднуються транспортним карабіном. Потерпілий приєднується до цього з'єднання своєю короткою самостраховкою. Один кінець транспортної мотузки кріпиться до з'єднання вусів «павука», інший кінець – до супроводжуючого (можливе використання двох вусів зі спільним вузлом або до здвоєного вузла транспортної мотузки кріпиться короткий вус самостраховки супроводжуючого та транспортний карабін з'єднання павука чи кокона). Ноші (кокон) повинні розміщуватися перед супроводжуючим між ним і схилом на рівні поясу-грудей супроводжуючого.

Підйом із двома супроводжуючими може виконуватись як з активним, так і з пасивним потерпілим. Супроводжуючі повинні знаходитись по обидва боки відносно потерпілого (нош, кокона), запобігати чіплянню потерпілого (ложа нош, кокона) за рельєф. Інші вимоги аналогічні підйому або спуску з одним супроводжуючим.

На схилах стрімкістю до 50° можливий рух супроводжуючих із самостраховкою до перил, при цьому потерпілий забезпечується командною страховкою. Транспортна мотузка при цьому не потрібна.

Підйом учасника (потерпілого з травмою однієї руки або не потерпілого) способом «нога-нога» («груди-нога») здійснюється за допомогою двох одинарних мотузок, кожна з яких закріплена в ПС. Кожна мотузка між учасником, якого підіймають, та карабіном на ПС на ЦД етапу підстраховується схоплюючим вузлом чи пристроєм для самостраховки. На нижніх кінцях мотузки виготовляються петлі з вузлів стремено або вісімка, куди потерпілий вставляє ступні ніг, або, при підйомі «груди-нога», одна з підйомних мотузок кріпиться в блокування ІСС. Можливе використання окремих петель, з'єднаних із підйомними мотузками. Учасник, якого піднімають, має бути забезпечений противідкидною системою (наприклад, підйомні мотузки проходять через грудний карабін). Учасник, якого піднімають, повинен бути забезпечений верхньою командною страховкою. Підйом учасника відбувається почерговим підйомом ніг (ноги та тулуба при способі «груди-нога») із почерговою фіксацією підйомних мотузок.

Підйом та спуск потерпілого з тріщини

Підйом (спуск) потерпілого з тріщини є комплексом етапів навісна переправа та підйом (спуск) потерпілого. Для підйому (спуску) команда наводить переправу, може переправлятися на інший берег. Після наведення переправи відбувається підйом (спуск) потерпілого.

Для підйому (спуску) команда організовує на переправі нерухомий пункт страхівки, через який проходять усі страхувальні та транспортні мотузки. Цей нерухомий пункт страхівки потерпілий може використовувати для самострахівки, якщо він організований із подвійної мотузки, що закріплена на обох берегах переправи. Під час підйому (спуску) потерпілий, страхувальні та підйомні мотузки не повинні торкатися схилів, тріщини, тобто мотузки від ПС на будь-якому березі повинні горизонтально проходити до ПС на переправі, а далі вертикально до потерпілого.

Умовами визначається, як до потерпілого потрапляють підйомні мотузки й на який берег команда має переправити потерпілого, якщо це підйом. Потерпілий забезпечується верхньою командною страхівкою. Підйом (спуск) та страхівка потерпілого відбуваються з будь-якого берега, де є відповідні опори.

Умовами можливо задати іншу тактику долання цього варіанту транспортування потерпілого.

Спецзавдання 19 «Орієнтування»

Спосіб орієнтування (за легендою, за картою, за маркованим маршрутом, за азимутом та відстанню тощо) задається Умовами. На шляху орієнтування команда шукає КП, на яких можуть знаходитися етапи та спецзавдання.

Спецзавдання 20 «В'язання вузлів»

Опис в'язання вузлів стосується як виконання спецзавдання, так і в'язання при подоланні етапів.

Залежно від Умов вузли в'яже кожний учасник окремо або вся команда. В'язання може виконуватись під час подолання якогось етапу. Умовами можуть задаватися різні ускладнення (однією рукою, із закритими очима тощо). Вузли повинні бути розправленими, затягнутими, не мати перекручень вірвовок (на етапах допускається перекручування вірвовок у вузлах, крім схоплюючих).

Контрольний вузол (звичайний або напівгрепвайн) в'яжеться навколо вірвовки. Довжина кінця, що виходить з вузла (у т.ч. і контрольного), повинна бути не меншою 5 см.

Якщо на етапах вузол в'яжеться подвійною мотузкою або суцільною петлею, то можна використовувати петлю, яка виходить із цього вузла замість контрольного вузла, закріпивши її карабіном до мотузки або скріпивши дві таких петлі разом (при цьому довжина кожної петлі повинна бути не більшою 20 см).

Допускається використовувати одні вузли як основу для в'язання інших, але це може бути обмежено Умовами.

Правильно зав'язаним вважається вузол, який повністю відповідає наведеному малюнку з відповідною кількістю контрольних вузлів (ураховуючи взаємне розташування навантажених та ненавантажених кінців) та з урахуванням опису вузла.

Спецзавдання 21 «Надання долікарської допомоги»

Проводиться у вигляді теоретичного або практичного заліку та може бути частиною етапу з транспортуванням потерпілого.

Суддівство спецприйому «Надання долікарської допомоги» здійснюється за джерелом, яке вказується в Умовах.

Спецзавдання 22 «Залік з топографії та геодезії»

Учасники команди виконують завдання, пов'язані з роботою з топографічною картою, позначенням та розшифровкою знаків, визначення азимуту або напрямку руху, визначення відстані за картою (схемою) різних масштабів тощо.

Топографічні знаки, зразки карт рекомендується вивішувати до початку змагань.

Спецзавдання 23 «Визначення відстані або висоти»

Визначається відстань від точки знаходження до недоступної точки (наприклад, на іншому березі річки, озера) або висота віддаленого об'єкта. Біля точки визначення повинен бути вільний простір для замірів.

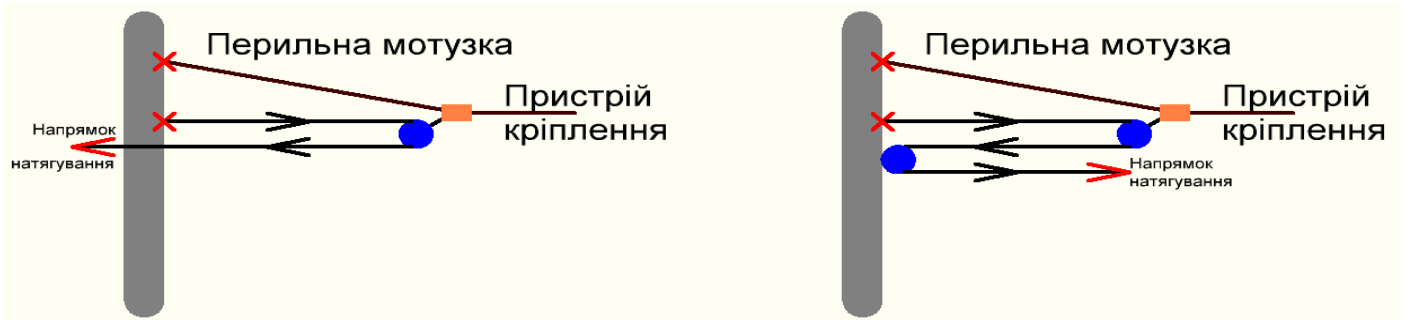
Похибка – не більше 10 %.

Спецзавдання 24-27 «Установлення намету», «Розпалювання багаття», «Пакування рюкзака», «Виготовлення спорядження»

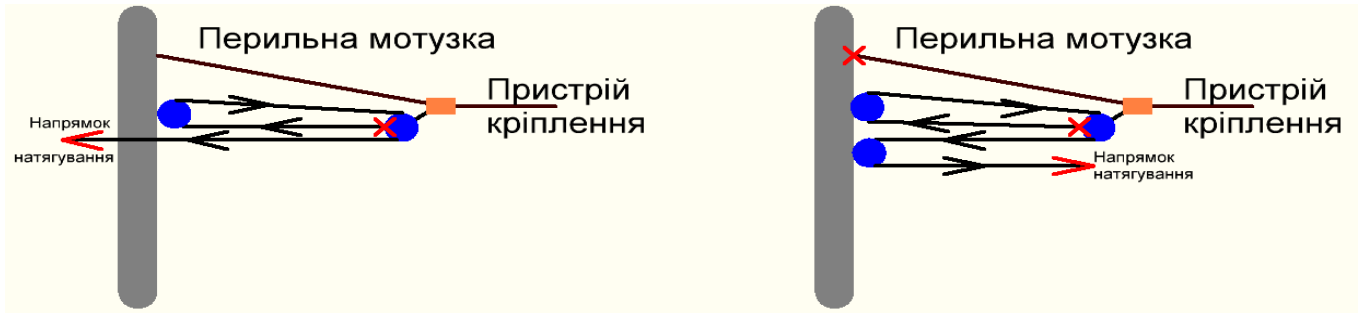
Проводяться відповідно до Умов.

Схеми поліспаствів

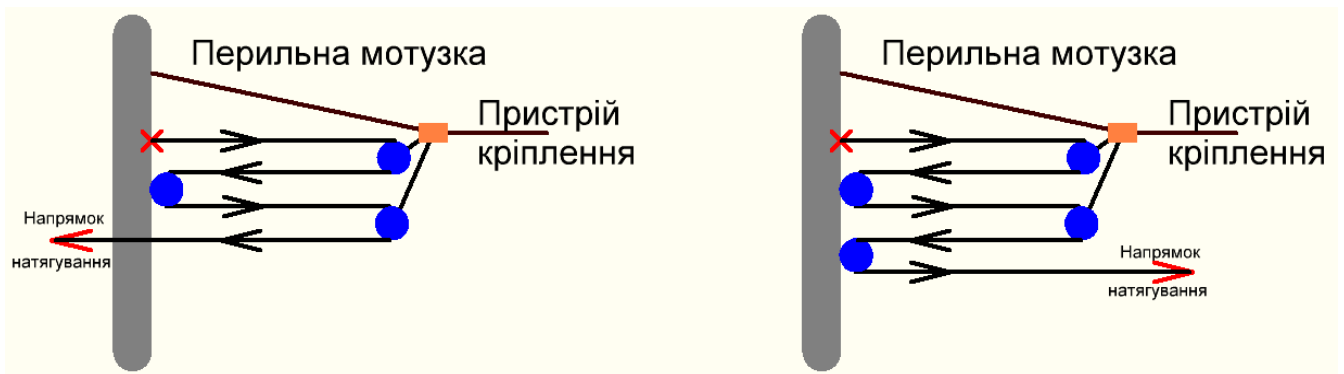
Поліспаст 2:1



Поліспаст 3:1



Поліспаст 4:1



Опис вузлів

(в дужках указана кількість контрольних вузлів)

Вузли для зв'язування мотузок однакового діаметру**Вузол 1. Прямий (2)**

Вузол повинен бути симетричний, не навантажені кінці виходять з однієї сторони вузла.

Вузол 2. Грепвайн (0)

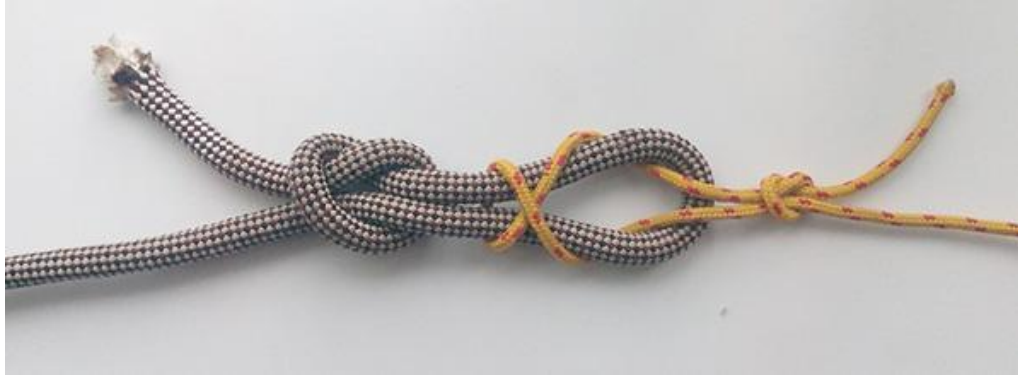
Вузол повинен бути симетричний, обидві половинки повинні розташовуватись в одному напрямі. Ненавантажені кінці виходять з вузла в діагональній протилежності. Перехрещення мотузок повинні знаходитись з однієї сторони.

Вузол 3. Зустрічна вісімка (0)

Вузол повинен бути симетричний. Не навантажені кінці виходять з вузла в діагональній протилежності. Петлі, утворені вантажними кінцями, повинні знаходитись з зовнішньої сторони вузла.

Вузли для зв'язування мотузок різного діаметру

Вузол 4. Академічний (2)



Вузол повинен бути симетричний, ненавантажені кінці виходять з однієї сторони вузла. Вантажний кінець тонкої мотузки повинен перетискати не навантажений кінець в місці їх перехрещення. Може застосовуватись для зв'язування мотузок однакового діаметру.

Вузол 5. Брамшкотовий (2)



Ненавантажені кінці виходять з однієї сторони вузла або з різних.

Провідники

Вузол 6. Провідник вісімка (0)



Петля, утворена вантажним кінцем повинна знаходитися над петлею не навантаженого кінця. Відстань від вузла до крайньої точки петлі не повинна перевищувати 20 см.

Вузол 7. Серединний провідник (батерфляй, австрійський провідник) (0)



Вузол повинен бути симетричний і розтягнутий (розправлений) в сторони. Відстань від вузла до крайньої точки петлі не повинна перевищувати 20 см.

Вузли для кріплення мотузки до опори

Вузол 8. Булінь (1)



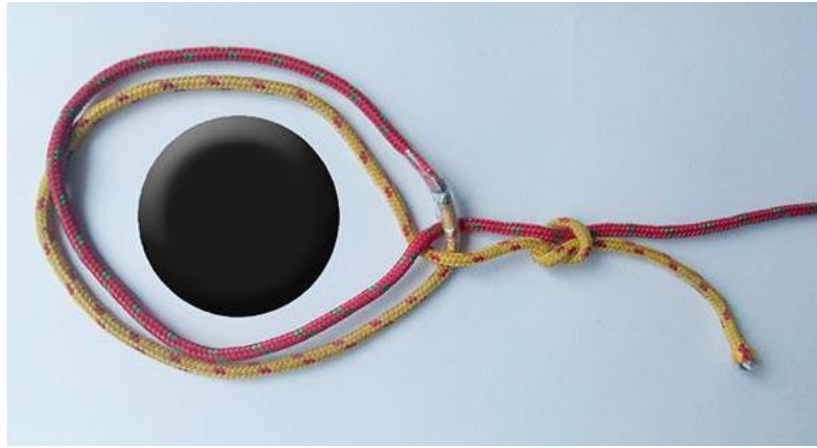
Не навантажений кінець може знаходитись з внутрішньої або зовнішньої сторони вузла.

Вузол 9. Удавка (1)



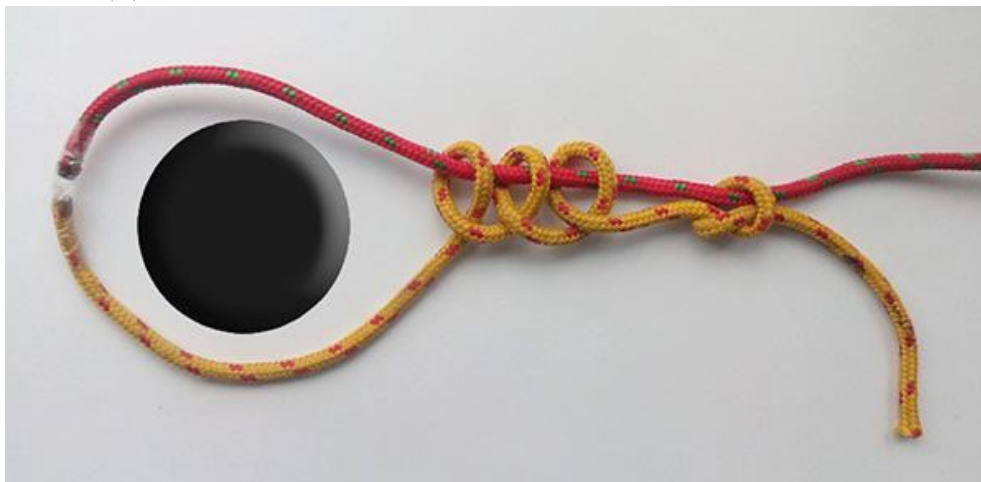
Повинно бути не менше 3-х обертів ненавантаженого кінця.

Вузол 10. Стремено (1)



В'яжеться одним кінцем навколо опори або петлею й надягається на опору.

Вузол 11. Штик (1)



Повинно бути не менше 3-х напівштиків. Усі напівштики в'яжуться в одному напрямку.

Схоплюючі вузли

Вузол 12. Схоплюючий (Прусіка) (0)



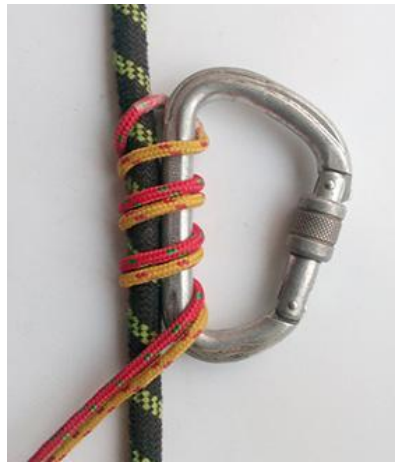
Повинно бути 2 оберти петлею допоміжної мотузки навколо основної. Може в'язатись одним кінцем.

Вузол 13. Австрійський схоплюючий (Маршалла) (0)



Повинно бути не менше 3-х обертів петлею допоміжної мотузки навколо основної.

Вузол 14. Схоплюючий Бахмана (0)



Повинно бути не менше 3-х обертів петлею допоміжної мотузки навколо основної і карабіна.

Вузли для організації страховки

Вузол 15. УІАА (Мунтера)(0)



Використовується як гальмівний пристрій для страховки або спуску по вертикальних перилах (спуску потерпілого).

Вузол 16. Гарда (0)



Застосовується для страховки або для створення додаткового гальмівного зусилля при натягуванні перил. Карабіни повинні мати однакову форму і розміщуватись в одну сторону.

Додаток 5

