Затверджено
рішенням Президії ФСТУ
Протокол від 24.10.2021 р. №1 (п.1)
зі змінами рішення Виконкому ФСТУ
Протокол від 01.02.26 р. №01/26 (п.10)

ТЕХНІЧНИЙ РЕГЛАМЕНТ
проведення спортивних змагань зі спортивного туризму
(група спортивних дисциплін – «дистанція пішохідна»)

ЗМІСТ

ВСТУП 2

РОЗДІЛ 1. ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ 3

РОЗДІЛ 2. ДИСТАНЦІЇ 7

РОЗДІЛ 3. ОБЛАШТУВАННЯ ЕТАПІВ, ДИСТАНЦІЙ 8

РОЗДІЛ 4. ПРОХОДЖЕННЯ ДИСТАНЦІЇ 10

РОЗДІЛ 5. ЗАЯВКИ З ТАКТИКИ 13

РОЗДІЛ 6. БЕЗПЕКА ЗМАГАНЬ 14

РОЗДІЛ 7. СУДДІВСТВО 16

РОЗДІЛ 8. ВИЗНАЧЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ 17

РОЗДІЛ 9. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ВИКОНАННЯ ТЕХНІЧНИХ ПРИЙОМІВ 18

РОЗДІЛ 10. УМОВИ ПОДОЛАННЯ ЕТАПІВ, ВИКОНАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАВДАНЬ 29

РОЗДІЛ 11. ТАБЛИЦЯ ШТРАФІВ 45

ВСТУП

Основною метою розробки цього Технічного регламенту з пішохідного туризму (далі – Технічний регламент) є сприяння підвищенню безпеки на змаганнях в групі спортивних дисциплін – «дистанція пішохідна», 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 (Регламент) 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:

Обладнання дистанції та етапів:

ЗСК – заглушений суддівський карабін
к/п – командні поручні
КС – командна страховка
ПКП – пункт кріплення поліспасту
ПС – пункт страховки
ППС – пункт проміжної страховки
ПСП – підвідні (відвідні) суддівські перила
СП – суддівські поручні
СС – суддівська страховка
с/с – самостраховка

Зони та ділянки етапу:

БЗ – безпечна зона етапу
НЗ – небезпечна зона етапу
ВД – вихідна ділянка етапу
ДП – ділянка перешкоди
ЦД – цільова ділянка етапу

Опори:

ЛО – лінійна опора
ТО – точкова опора

Обмеження часу:

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

Лінії:

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

Інше:

ГСК – головна суддівська колегія
ІСС – індивідуальна страхувальна система
КВ – контрольний вантаж
КП – контрольний пункт
КОДП – коридор обходу ділянки перешкоди

РОЗДІЛ 1. ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ

Бонуси – заохочувальна оцінка складності дистанції та етапів (або варіантів подолання етапів) для визначення результатів команд на дистанції, в т.ч. з елементами вибору.

Вантаж –

- рюкзак, будь-який контейнер, що конструктивно нагадує рюкзак (має принаймні одну наплічну лямку та одягається на плечі);
- мотузка (частина мотузки, 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, кінці яких не закріплені на вихідній або цільовій ділянці етапу;
- контрольний вантаж.

Вантажем уважається 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 (каремат), ноші та обладнання для нош (що транспортується на учаснику у вигляді підвісної сумки, пакета, мішка та тому подібного приладдя та не одягаються на плечі (плече);
- речі, що не відносяться до спорядження;
- вільний кінець (кінці) мотузки, 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;
- мотузка, що використовується в якості додаткової опори (у т.ч. при русі по колоді).
- питна система будь якої конструкції.

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

Вірьовка (мотузка) основна – вірьовка, 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 або на етапі, 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.

Декларація – документ, що включає в себе список спорядження, яке команда бере з собою на дистанцію. Необхідність декларації вказується в Умовах. Перевірка відповідності кількості заявленого спорядження фактично може відбуватись в стартовій зоні, зоні фінішу, а також на дистанції.

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 страховки або перильної самостраховки з використанням тільки власних мотузок (крім суддівських страховок, передбачених з метою безпеки).

Етап з відновленням – етап, для подолання якого команда застосовує технічний прийом наведення перил з використанням суддівських мотузок.

Заступ (торкання) – торкання, опора ногою (рукою) за КЛ або ЛН етапу, якщо інша знаходиться у безпечній зоні, на мотузці, жердині чи колоді. Поодинокі торкання будь якою частиною тіла в НЗ.

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 (вірьовкою, колодою, 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 знаходитися заборонено навіть на страховці чи самостраховці.

Лінія намокання (ЛН) – обов'язкова лінія, що розміщується на рельєфі на переправах, у зоні дії якої виставляється штраф за торкання чи рух по рельєфу. Для всіх учасників, які долають етап по переправах, крім першого (якщо він долає етап з командною страховкою по рельєфу), 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).

Поліспаст – це система, яка складається з рухомих і нерухомих блоків (роликів) та призначена для виграшу в силі при натягуванні переправ або підйомі потерпілих. Довжина поліспасту визначається умовами.

Поліспаст короткий – це можлива довжина системи, яка визначена точкою видачі фіксуючого пристрою учасником, який знаходиться на с/с в БЗ чи НЗ етапу, *див. додаток 5 види поліспасту.*

Поліспаст довгий – це система поліспасту, довжина якої визначається протяжністю перешкоди, через яку розтягнута система блоків від ВД до ЦД етапу.

На відміну від короткого поліспасту, довгий поліспаст охоплює всю довжину перешкоди і дозволяє створювати натяг по всій її протяжності, *див. додаток 5 види поліспасту.*

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

Пункт проміжної страховки (ППС) – поодинока опора 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) – визначена суддями точкова опора для організації самостраховки, страховки; кріплення перил, які наводяться без застосування поліспасту; кріплення опорних (транспортних) мотузок при підйомі потерпілого (у тому числі із супроводжуючим), якщо вони не виконують роль поліспасту, чи спуску потерпілого (у тому числі із супроводжуючим).

Спорядження – вантаж; мотузки (будь якого діаметру); захисний шолом, ІСС, рукавиці, карабіни, петлі й вуса самостраховки зі стропи 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 страховки, при якому останній ПС в ланцюгу страховки знаходиться вище точки кріплення страхувальної вірьовки до учасника, якого страхують. Можливість динамічного ривка при постійно натягнутій мотузці виключена.

Страховка нижня – різновид страховки, в якому останній ПС в ланцюгу страховки знаходиться на одному рівні або нижче за точку кріплення страхувальної вірьовки до учасника, якого страхують, в т.ч. і там, де для організації потрібні проміжні ППС.

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).

Технічний прийом – дії команди (учасника), які направлені на подолання етапу (перешкоди).

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-VI класів.

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

2.3. Положенням (Регламентом) змагань або Умовами проведення змагань можуть бути запроваджені етапи або спеціальні завдання, що принципово відрізняються від зазначених в розділі 10. Їх запровадження повинно бути попередньо узгоджено з Пішохідною комісією ФСТУ.

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

РОЗДІЛ 3. ОБЛАШТУВАННЯ ЕТАПІВ, ДИСТАНЦІЙ

Розмітка дистанцій та етапів

3.1. 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.

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

Структура дистанцій і етапів

3.3. 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

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

3.5. Опори поділяються на:

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

- одинарної основної мотузки (стропи);
- одного гака;
- карабін з муфтою не менше 8 кН;
- відтяжки скелелазної;
- умовно ненадійного дерева, виступів скель, каменів тощо.

3.5.2. 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;
- зблокованої системи гаків (не менше двох);
- одного карабіна (рапіда) з розривним навантаженням не менше 20 кН. (в цьому випадку в нього можна ставати на самостраховку тільки якщо він не використовується для іншого навантаження і мають бути обладнані інші ПС);
- надійного дерева, виступів скель, каменів тощо.

3.5.3. 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 з муфтою, які закріплені назустріч; 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 карабінів для одночасного навантаження (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.

3.6. Суддівська страховка може бути верхня, в тому числі лінійна (перильна). Суддівська страховка не повинна заважати вільним діям або надавати допомогу учасникам.

3.7. 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.

Лінії

3.8. Лінія старту дистанції (етапу) може співпадати з контрольною лінією етапу або бути окремою винесеною.

3.9. Лінії фінішу етапу, ЗЧ, КЧ ставляться так, щоб співпадали з контрольною лінією чи лінією намокання відповідного етапу. При відсутності КЛ чи ЛН в НЗ такі лінії ставляться перед відвідними перилами, виділяючи їх кольором, відмінним від КЛ на інших етапах.

3.10. Лінія фінішу дистанції може співпадати з лінією фінішу останнього етапу або бути окремою винесеною.

РОЗДІЛ 4. ПРОХОДЖЕННЯ ДИСТАНЦІЇ

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

4.1.1. Початком роботи (стартом) на етапі є перетинання лінії старту хоча б одним учасником або використання (торкання) учасником чи командним спорядженням суддівського обладнання, після дозволу судді.

4.1.2. Закінченням роботи (фінішем) на етапі є вихід усіх учасників разом з вантажем та спорядженням за лінію фінішу та звільнення суддівського обладнання (крім вусів в ПС або ПСП, якщо фініш відбувається в НЗ етапу) або фіксується по закінченню ЗЧ чи КЧ.

Якщо всі учасники закінчили роботу на етапі, фініш на етапі можливий по команді капітана.

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

4.1.4. Закінченням роботи (фінішем) на дистанції вважається закінчення роботи на останньому етапі та перетин усіма учасниками та командним спорядженням (вантажем) лінії фінішу дистанції.

4.1.5. Якщо фініш фіксується по виходу ЗЧ чи КЧ або команді капітана, то все спорядження, яке не перетнуло лінію фінішу дистанції, буде вважатися втраченим.

4.1.6. Команда може працювати на етапі (дистанції), перебуваючи перед лінією старту та за лінією фінішу, а також перетинати ці лінії в обох напрямках до оголошення фінішу.

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

4.3. 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 призупиняються, крім випадків, пов’язаних з безпекою, до команди судді.

4.4. Починати роботу команди на етапі довгої дистанції дозволяється при наявності на ньому не менше двох учасників команди та після того, як судді буде здана командна картка. При втраті картки команда може працювати тільки у повному складі (якщо це не суперечить умовам).

4.5. Рух учасників по дистанції (етапі) в зворотному напрямку дозволяється в межах суддівського обмеження часу, якщо при цьому буде дотримано умови безпеки, які передбачені для подолання відповідних етапів. Після повернення рух по дистанції можливий тільки по тих етапах, що задані умовами. Рух з нижньою страховкою дозволяється в обох напрямках тільки першому учаснику команди при наведенні етапів, якщо він не закінчив рух на етапі.

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

4.6.1. **Контрольний час (КЧ)** встановлюється на частину (КЧ1, КЧ2, ...) або всю дистанцію (КЧ). При перевищенні учасниками КЧ на короткій дистанції команда фінішує.

За всі не пройдені етапи основного варіанту виставляються штрафи за учасників, потерпілих та спорядження. За невиконане спецзавдання виставляється максимальний штраф, обумовлений в Умовах.

Якщо лінію КЧ перетнули всі учасники і лінія фінішу дистанції винесена, вони отримують штраф за втрачене спорядження і фінішують по фактичному часу.

При перевищенні КЧ на довгій дистанції команда отримує максимальний штраф (як за етап) за учасників та спорядження і для неї КЧ стає ОЧ, при цьому проходження етапів заборонено.

4.6.2. **Заданий час (ЗЧ)** встановлюється на частини дистанції (ЗЧ1, ЗЧ2, ...) або етапи, якщо на них дається окремий старт. При перевищенні команда отримує штраф за не пройдені етапи цієї частини й за рахунок свого часу з допомогою суддів звільняє етапи і переходить на наступну частину цієї дистанції.

За невиконане спецзавдання виставляється максимальний штраф, обумовлений в Умовах (якщо не вказано, то виставляється 20 балів).

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

4.6.4. **Технічний час (ТЧ)** — це час, який команда витратила на подолання етапів (перешкод), а також виконання спеціальних завдань. Його може бути запроваджено у випадках, коли необхідно визначити загальний сумарний час роботи команди на етапах.

Технічний час може переводитись в бали для підбиття підсумків дистанції.

Крім того, за його перевищення можуть нараховуватись штрафні бали.

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

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

4.9. Спорядження, залишене на етапі, на якому команда працювала на момент закінчення контрольного або заданого часу (у кінці етапу є учасник), повертається команді для проходження наступної частини дистанції.

4.10. Початок та закінчення руху на етапі

4.10.1. Початком руху на етапі є:

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

4.10.1.2 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.

4.10.2. Закінченням руху на етапі є:

4.10.2.1 кріплення карабіна учасника до перил (петлі) самостраховки на етапах, де вони передбачені на цільовій ділянці або перил наступного етапу з дотриманням відповідних вимог безпеки (якщо це не заборонено умовами);

4.10.2.2 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.

РОЗДІЛ 5. ЗАЯВКИ З ТАКТИКИ

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

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

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

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

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 річки, 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 поліспастних мотузок, страховки, самостраховки чи обладнання для ПС, ППС або ПКП, крім випадку, коли пошкоджена частина мотузки не буде навантажуватись.

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.

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

6.13. Індивідуальна страхувальна система учасника повинна бути зблокована 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 ременя та ножних обхватів.

6.14. Якщо команда самостійно організовує петлі зі свого спорядження, вони повинні відповідати вимогам *п.3.5. розділу 3*. 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.

6.15. При переправі вгору дозволено використовувати блоки (тандеми, треки) тільки за наявності верхньої командної страховки (на особистих змаганнях згідно Умов); при переправі вниз їх використання заборонено.

6.16. На мотузці, натягнутій поліспастом, забороняється використовувати затискачі кусаючого типу. На похилій навісній переправі вгору забороняється кріпити до себе затискачі, які унеможливлюють підйом або спуск учасника у разі виникнення аварійної ситуації.

6.17. Забороняється транспортувати спорядження в зубах або вішати тільки на шию.

6.18. На ділянці перешкоди, де необхідний рух з самостраховкою, може рухатись тільки один учасник, якщо інше не передбачено умовами (крім паралельного спуску та підйому, або при транспортуванні та супроводженні потерпілого).

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 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 того етапу, який фактично виконує учасник.

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

7.4.1. Дисциплінарне зняття виникає внаслідок грубого порушення Правил, Технічного регламенту, Положення (Регламенту) змагань 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 застосовується внаслідок грубого порушення Правил, Технічного регламенту, Положення (Регламенту) змагань та Умов й стосується лише технічних дій (наприклад, втрата страховки, втрата каски і т.п.).

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 не проходження етапу (спецзавдання) командою. На попередніх неподоланих етапах та спецзавданнях команда отримує звичайний штраф за не проходження учасника (як при перевищенні ЗЧ).

Якщо дистанція складається з частин з окремим стартом або на ній встановлені ЗЧ, команда, яка отримала зняття учасника, може продовжити долати наступну частину дистанції.

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 не проходження 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 виставлятись за одне й те ж порушення, якщо команда не виправила його на поточному етапі та воно має місце на наступних етапах.

РОЗДІЛ 8. ВИЗНАЧЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ

8.1. Регламентом 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 Регламенті змагань 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 індивідуальних дистанцій становить –10 с, для зв'язок – 20 с, для командних – 30 с.

РОЗДІЛ 9. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ВИКОНАННЯ ТЕХНІЧНИХ ПРИЙОМІВ

9.1. Загальні вимоги до організації страховки

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

9.1.2. Страховка здійснюється основною мотузкою.

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

- вузлами з групи Провідники (Додаток 4 Опис вузлів “Провідники”);
- карабіном із муфтою, що фіксується (щоб відкрити клапан потрібно здійснити щонайменше три різні дії);
- двома будь-якими карабінами з муфтою, які закріплені назустріч.

9.1.4. 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).

9.1.5. Додаткові вуса, які не є продовженням блокування ІСС, повинні кріпитися до ІСС (у блокування або в місце на ІСС, визначене виробником для кріплення страховки).

9.1.6. 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 стропи заборонено.

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

9.1.8. 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 2м (довгий вус). Умовами на деяких верхніх ПС довгий вус може бути заборонено.

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

9.1.10. 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 (*див. додаток 5*).

Стійким положенням при цьому буде вважатися таке, коли учасник, який страхує, робить упор ногою до ПС, із якого він здійснює страховку (при страховці через воду – до учасника, якого страхує), або сидить, упершись ногами в напрямку цього ПС (за умови наявності такої можливості)

9.1.11. Учасник, який здійснює страховку, не може одночасно брати участь у будь-яких інших діях, за винятком, коли учасник, якого страхують, зафіксований.

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

Допускається страховка однією рукою лише в таких випадках:

- якщо учасник, що страхує, перехоплює вірьовку руками при прийомі учасника, якого страхує;
- учасник, якого страхують, зафіксований;
- 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).

9.1.13. Учасники, що страхують, рухаються вниз по перилах (у тому числі по похилих переправах), укладають колоду за допомогою мотузки, працюють із транспортною вірьовкою 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.

9.1.14. 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».

9.1.15. Одинарна мотузка (одинарний вузол), одинарний карабін можна використовувати для страховки (або самостраховки) тільки одного учасника. Один карабін (вузол) не може забезпечувати одночасно страховку, самостраховку або кріплення перил.

9.1.16. 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 супроводжуючим при підйомі та спуску.

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

9.1.18. Частини мотузки, які виконують кілька функцій (страховка, самостраховка, перила):

- повинні бути розблоковані двома вузлами «вісімка» з одинарної мотузки, які закріплені двома окремими карабінами,
- одним вузлом «вісімка» з подвійної мотузки, який закріплений двома карабінами або одним карабіном із розривним навантаження 30 кН (крім випадку, коли розблоковані мотузку є перилами, що наводяться поліспастом).

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

9.1.20. Забороняється витягування учасників страхувальною мотузкою.

9.2. Організація страховки при подоланні водних етапів

9.2.1. 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.

9.2.2. При переході вбрід (у тому числі із жердиною) учасник забезпечується основною та допоміжною мотузками. Мотузки повинні бути тільки одинарними, ніякі інші мотузки до нього кріпитися не можуть. Основна мотузка розміщується вище за течією, страхують двоє в рукавицях. Допоміжна мотузка видається, на ній може працювати один учасник без рукавиць. Кінці обох мотузок не повинні бути закріплені.

9.2.3. При переході по колоді командна страховка здійснюється згідно *п.9.2.2.,* однак застосовується лише одна одинарна страхувальна мотузка, яка має знаходитися вище за течією відносно колоди.

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

9.2.5. Учасники, що страхують, повинні знаходитись із зовнішнього боку мотузок обличчям до того, кого страхують. Бухти мотузок, якими здійснюється страховка, не повинні розташовуватись за спинами тих, хто страхує, та на шляху їх можливого переміщення у випадку зриву учасника. Учасники та вантаж не можуть знаходитися між мотузками якими організована страховка. 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.

9.3. Організація страховки при подоланні гірських етапів

9.3.1. Страхувальна мотузка одним кінцем кріпиться до ІСС (у блокування або в місце на ІСС, визначене виробником для кріплення страховки) 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.

9.3.2. 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.

9.3.3. При страховці застосовуються або:

- гальмівний пристрій;
- вузол УІАА (Мунтера).

9.3.4. Гальмівний пристрій кріпиться до точкової опори на тому ПС, біля якого знаходиться той, хто страхує. Дозволяється організація нижньої 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.

9.3.5. При здійсненні страховки учасник, що страхує, повинен знаходитися на самостраховці в точковій опорі або на подвійних перилах та займати стійке положення в напрямку пункту страховки *(див. додаток 5 п.3.2. Правильне (стійке) положення…).*

9.3.6. Допускається, щоб страхувальна мотузка не проходила всередині карабіна, яким кріпиться гальмівний пристрій типу «вісімка» (згідно рекомендацій виробника). Страхувальна мотузка повинна мати можливість вільно рухатися в обидві сторони і може проходити тільки через гальмівний пристрій та/або через карабіни ПС і не може проходити через будь який інший пристрій чи схоплюючий вузол.

9.3.7. Дозволяється здійснювати страховку через ПС іншого етапу. Страхувальна мотузка повинна проходити через ПС, від якого або до якого рухається учасник, якого страхують. Інші ПС не обов’язкові.

9.4. Фіксація

9.4.1. 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.

9.4.2. Фіксація може бути жорстка і не жорстка.

9.4.2.1. При жорсткій фіксації мотузка, яка забезпечує зупинку учасника, може не контролюватися рукою будь-якого учасника. При такій фіксації дозволяється відпустити страхувальну, супроводжувальну та транспортну мотузку, 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.

9.4.2.2. 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.

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

9.4.3.1. 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);

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

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

9.4.3.3. 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 натягнуті перила і стоїть на місці;

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

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

- страхувальна вірьовка намотана на ріжки гальмівного пристрою 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.

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

- транспортна мотузка намотана на ріжки 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 затягнутий (жорстка фіксація);
- потерпілого та супроводжуючого зафіксували страхувальними мотузками;
- при використанні технічних пристроїв згідно з рекомендаціями виробника.

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

9.5. Організація супроводження при русі по перилах на переправах

9.5.1. Супроводження має бути організоване при подоланні переправ та може здійснюватися основою або допоміжною мотузкою.

9.5.2. 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.

9.5.3. Супроводжувальна вірьовка повинна бути закріплена там, звідки здійснюється супроводження: на подвійних перилах, точковій опорі або в учаснику, 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.

9.5.4. Супроводжувальну мотузку може бути закільцьовано. При цьому вона повинна проходити через опори на ВД та ЦД етапу або лише через одну опору на тому березі, звідки здійснюється супроводження. Можливий варіант, коли супроводження проходить через карабін (пристрій) учасника, а обидва кінця цієї мотузки закріплені на цільовому березі.

9.5.5. Учасник, який супроводжує, повинен тримати вірьовку в руках (руці) та видавати/вибирати супроводжуючу мотузку. Бухта супроводжувальної вірьовки або запас розправленої вірьовки має знаходитися позаду його рук.

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

9.5.6. На окремих етапах, визначених Умовами змагань, можуть застосовуватись додаткові вимоги щодо провису мотузок.

9.5.7. Дозволяється супроводжувати учасника з іншого етапу, але при цьому супроводжувальна мотузка повинна проходити через ПС етапу, на якому рухається учасник, якого супроводжують. Супроводження дозволяється через один етап, якщо інше не вказано в Умовах.

Супроводження повинно бути організовано так, щоб залишалась можливість витягнути учасника, якого супроводжують, на той бік етапу, з якого здійснюється супровід або до ПС, через який послідовно проходить супровід.

9.5.8. При русі по похилій переправі та похилим паралельним мотузкам вниз для останнього учасника обов'язкова супроводжувальна мотузка знизу. Її роль може виконувати закільцьована страховка, окремий учасник на цій мотузці в цьому випадку не обов'язковий.

Супроводження потерпілих

9.5.9. 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.9.5.2*.

9.5.10. При транспортуванні пасивного потерпілого по переправах супроводження здійснюється з обох берегів.

9.5.11. При транспортуванні активного потерпілого по переправах супроводження може здійснюватися тільки з цільового берега.

9.5.12. При транспортуванні потерпілого (активного чи пасивного) по похилій переправі та похилим паралельним мотузкам, супроводження здійснюється лише з цільової ділянки.

9.6. Транспортування вантажу, спорядження

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

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

9.6.2. 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, уважається втраченим.

9.6.3. Транспортування вантажу заборонено:

- учасникам, які проходять на командній страховці переправи вбрід чи вплав або по колоді;
- усім учасникам при подоланні навісних переправ, що рухаються по перилам;
- потерпілому; учаснику, що несе потерпілого (при індивідуальному транспортуванні);

- супроводжуючому при підйомі та спуску потерпілого (при транспортуванні на собі);
- 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 зв’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 поясним та грудним ременями.

9.6.4. На навісних переправах *(етапи 1-4)* вантаж повинен транспортуватись окремо від учасників по перилах. На інших переправах вантаж повинен транспортуватися на учасниках (якщо немає інших заборон) або по перилах.

9.6.5. Умовами індивідуальних змагань, на етапах рятувальних робіт на змаганнях зв'язок може бути передбачена можливість та порядок транспортування вантажу разом із учасником.

9.6.6. 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.

9.6.7. Забороняється волочіння вантажу, мотузок між етапами на відстань більше 10 м, якщо інше не вказано в Умовах. Волочіння на етапі може бути заборонено Умовами змагань.

9.6.8. Для того щоб вважалось, що мотузка (довжиною не менше 6 м) подолала етап, вона всією своєю довжиною повинна подолати ділянку перешкоди, через яку рухалась команда, якщо інше не вказано в Умовах.

9.7. Наведення та відновлення перильних мотузок

Наведення перил

9.7.1. Наведення основної мотузки – це технічний прийом, який застосовується для переправи чи організації перил та може здійснюватися будь-яким способом.

9.7.2. На момент кріплення учасників до переправи елементами, що несуть навантаження, можуть бути тільки карабіни, перила та поліспастові петлі.

9.7.3. 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, *див. додаток 4.*

9.7.4. 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.

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).

9.7.5. При подоланні навісних переправ *(етапи 1-4)* команда наводить дві основні або здвоєну (подвійну) перильні вірьовки. Якщо на етапі наявна суддівська перильна страховка, Умовами змагань може бути дозволено наведення одинарної перильної командної вірьовки.

9.7.6. Подвійна перильна вірьовка може бути закільцьована (дві окремих вірьовки 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 закільцьованих вірьовок.

9.7.7. Якщо команда фінішувала чи закінчила роботу на етапі й не можливо іншим способом зняти спорядження, з дозволу судді етапу, допускається розрізати вузли, зрізати на етапі мотузки.

9.7.8. При незадовільному стані переправи (провис, ослаблення кріплення на опорах, унаслідок якого відбувається занурення (відрізняти 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 ВД й перетягує переправу, якщо інше не передбачено Умовами.

При поверненні в зворотному напрямку після падіння (зриву) штраф рух за обмеженням не виставляється.

Відновлення перил

9.7.9. Відновлення перил – це технічний прийом, що застосовується при організації перил у разі, якщо мотузка для організації перил надається суддівською колегією, один кінець мотузки закріплений. Вихідне становище вільного (незакріпленого) кінця мотузки та спосіб кріплення і звільнення перил повинно бути описано Умовами.

Робота з поліспастом

9.7.10. З метою дотримання безпеки дозволяється натягування вірьовки (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. Для поліспасту застосовується тільки основна мотузка.

9.7.11. 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 (пристроїв), який одночасно затискає обидві перильні вірьовки.

Якщо кріплення поліспасту до подвійних перил здійснюється окремими пристроями (вузлами) до кожної мотузки, то натягування здійснюється відповідно до вимог *п.9.7.10.*

9.7.12. Подвійні перила, які наводяться за допомогою поліспасту, кріпляться до петлі або ЗСК (напряму) двома карабінами з розривним навантаженням не менше 20 кН або одним, що витримує не менше 30 кН.

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

9.7.13. У поліспастових системах, де використовуються технічні пристрої для полегшення тертя, мають застосовуватись одинарні карабіни, які витримують навантаження не менше 30 кН.

9.7.14. 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).

9.7.15. Кількість карабінів, які закріплюються до петлі в поліспастовій системі, додається.

Стягування (зняття) перил

9.7.16. Стягування (зняття) перил допускається здійснювати:

- з ЦД даного етапу;
- з ЦД наступного етапу, що входить до блоку етапів, визначеного Умовами;
- під час роботи/руху на одному з наступних етапів, якщо це передбачено Умовами.

9.7.17. Під час стягування (зняття) перил, перильні мотузки повинні пройти через суддівське чи командне обладнання (ПС, ПКП), визначені Умовами.

9.7.18. На етапах, де організуються перила, і їх треба знімати з ЦД, виготовлення системи самоскиду обов’язкове (довжини мотузки для самоскиду повинно бути достатньо до ЦД етапу). Її відсутність розцінюється як порушення Умов по п. 6.0.1.

Виключення – втрата мотузки на попередніх етапах, і неможливість зробити самоскид розцінюється як Вимушене порушення умов по п. 6.10.1.

При виготовленні самоскиду, але не стягнутих (знятих) мотузках додатково до втрати мотузок виставляється штраф Вимушене порушення Умов по п. 6.10.1.

При виготовленні самоскиду, але не стягнутих (знятих) мотузках після закінчення ЗЧ, КЧ, штраф Вимушене порушення Умов не виставляється.

9.8. Рух самовипуском

9.8.1. **Рух самовипуском** – це технічний прийом, за допомогою якого дозволяється здійснювати спуски будь-якої крутизни, долати підйоми по схилу, траверси схилів або скель, похилі навісні переправи (використовується тільки на індивідуальних дистанціях, якщо визначено Умовами). На індивідуальній дистанції та дистанції зв'язок таким чином організується спуск потерпілого із супроводжуючим.

9.8.2. **Класичний.** Основна мотузка пропускається навколо опори на ВД, один її кінець закріплюється до учасника *згідно 9.3.1.*, а інший може бути закріплений до учасника в будь-якому іншому місці, і на цій же гілці мотузки в'яжеться схоплюючий вузол та/або кріпиться технічний пристрій.

Під час руху на підйомі або траверсі учасник пропускає через суддівські карабіни в ППС обидві гілки мотузки.

9.8.3. **Подвійна мотузка.** Можливий рух самовипуском на скельному підйомі, підйомі по схилу чи траверсі з двома окремими схоплюючими вузлами (технічними пристроями) чи одним схоплюючим вузлом на обох гілках мотузки, пропущеної через опору на ВД. Кінці обох гілок мотузки можуть не бути прикріплені до учасника, проте на кінцях мотузки мають бути вузли з групи "Провідники" (Додатку 4. Опис вузлів). При цьому через ППС повинно проходити обидві гілки.

9.8.4. **Перила.** На скельному підйомі, підйомі по схилу чи траверсі можливе використання поручневої мотузки. Тоді схоплюючий вузол (пристрій) в'яжеться до цієї ж мотузки й тільки вона пропускається через ППС. Кінець мотузки до учасника кріпити не обов'язково.

9.8.5. На похилій переправі вниз на поручневу мотузку, або мотузку, яка буде потім самоскидом переправи, ставиться гальмівний пристрій (вісімка, вузол УІАА або інший гальмівний пристрій із функцією контролю швидкості), кінець мотузки до учасника кріпити не обов'язково.

В залежності від стрімкості переправи, наявність СС визначається умовами.

РОЗДІЛ 10. УМОВИ ПОДОЛАННЯ ЕТАПІВ, ВИКОНАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАВДАНЬ

Етап 1 «Навісна переправа через яр», Етап 2 «Навісна переправа через річку»

Перший учасник рухається на протилежний берег способом, визначеним Умовами.

Решта учасників переправляється по наведеній основній мотузці із супроводженням. При наведенні подвійної основної мотузки учасник приєднується до неї транспортним карабіном та коротким вусом самостраховки.

Можливе наведення двох окремих мотузок, в такому випадку кріплення до основної мотузки здійснюється транспортним пристроєм (карабіном), а до другої основної мотузки учасник приєднується довгим (коротким) вусом самостраховки.

При організації суддівської перильної страховки можливе використання суддівського фалу, при його відсутності використовується довгий вус самостраховки учасника.

Етап 3 «Похила навісна переправа вниз», Етап 4 «Похила навісна переправа вгору»

Перший учасник рухається на протилежний берег способом, визначеним Умовами.

Решта учасників переправляється по наведеній похилій переправі з верхньою страховкою (вниз – у рукавицях). Для учасника, що рухається останнім по похилій навісній переправі вниз, необхідне супроводження. Учасники переправляються ногами в напрямку до низького берега.

При наведенні подвійної основної мотузки учасник приєднується до неї транспортним карабіном та коротким вусом самостраховки.

Можливе наведення двох окремих мотузок, в такому випадку кріплення до основної мотузки здійснюється транспортним пристроєм (карабіном), а до другої основної мотузки учасник приєднується довгим (коротким) вусом самостраховки.

При організації суддівської перильної страховки можливе використання суддівського фалу, при його відсутності використовується довгий вус самостраховки учасника.

Етап 5 «Переправа по вірьовці з перилами через яр», Етап 6 «Переправа по вірьовці з перилами через річку»

Перший учасник рухається на протилежний берег способом, визначеним Умовами.

Решта учасників переправляється по наведеній переправі ногами по нижній мотузці, рівномірно навантажуючи її по всій довжині (використовуючи як опору для руху двома ногами), із супроводженням, *див. додаток 5, п.3.6*.

Кріплення учасника до верхньої мотузки переправи здійснюється коротким вусом самостраховки.

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

Етап 7 «Переправа по вірьовці з перилами вниз», Етап 8 «Переправа по вірьовці з перилами вгору»

Перший учасник рухається на протилежний берег способом, визначеним Умовами.

Решта учасників переправляється по наведеній переправі ногами по нижній мотузці, рівномірно навантажуючи її по всій довжині (використовуючи як опору для руху двома ногами), з верхньою командною страховкою (вниз – у рукавицях). Для учасника, що рухається останнім вниз, необхідне супроводження.

Кріплення учасника до верхньої мотузки переправи здійснюється коротким вусом самостраховки.

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

Етап 9 «Переправа по колоді через яр», Етап 10 «Переправа по колоді через річку»

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 коротким вусом самостраховки.

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

Етап 11 «Переправа через річку вбрід із використанням перил»

Перший учасник переправляється на протилежний берег убрід згідно з Умовами.

Решта учасників переправляється вбрід із використанням перил із супроводженням.

Кріплення учасника до перил переправи здійснюється коротким вусом самостраховки. Переправа учасників по перилах – обличчям до течії.

Дозволяється наводити одинарну перильну мотузку.

Етап 12 «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 маятникової мотузки не нижче рівня місця закріплення самостраховки до ІСС учасника, коли він знаходиться на межі небезпечної зони берега, із якого стартує. На маятнику може знаходиться не більше одного учасника.

Етап 13 «Переправа за допомогою горизонтального маятника»

Горизонтальний маятник застосовується на відносно безпечних ділянках або як допоміжний прийом при переході першого учасника по колоді.

Учасники долають етап ногами по суддівській основній мотузці, колоді або натягнутій суддівській стропі (слеклайн) з використанням опорної мотузки, за яку учасник тримається руками. Наявність страховки, самостраховки, супроводження визначається Умовами.

Можлива організація суддівської лінійної страховки на висоті не менше 2 м від основної мотузки/стропи/колоди, по якій рухається учасник, до якої він кріпиться власним довгим вусом або суддівським фалом самостраховки довжиною до 2 м.

Етап 14 «Підйом схилом»

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

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 15 «Підйом скельною ділянкою»

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.

Можливість транспортування вантажу підйомом скельної ділянки учасником, що рухається з нижньою КС, визначається Умовами.

Етап 16 «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 противідкидного пристрою до верхнього блокування ІСС (схоплюючим вузлом або карабіном).

Етап 17 «Траверс схилу»

Етап може включати в себе горизонтальні, похилі та вертикальні ділянки на схилах різної стрімкості.

Перший учасник рухається лазінням із командною страховкою з використанням ППС.

Останній учасник рухається по перилах або вільним лазінням із командною страховкою (при русі вниз – з верхньою, в такому випадку страховка має проходити через ПС).

Також перший учасник під час свого руху з КС може використовувати альпеншток або льодоруб, в такому випадку він має знаходитись вище учасника по схилу та утримуватись двома руками.

Усі інші учасники рухаються по перильній мотузці із самостраховкою, на похилих ділянках з схоплюючим вузлом, на вертикальних зі схоплюючим чи технічним пристроєм.

Під час руху учасники повинні перебувати нижче схилом відносно перил до яких приєднані вусом самостраховки.

Учасники можуть відкривати чи звільняти ППС, про що додатково має бути вказано в Умовах етапу.

Етап 18 «Траверс скельної ділянки»

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 вертикальних перилах», «Спуск по вертикальних перилах» відповідно до стрімкості схилу.

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

Усі інші учасники рухаються по перильній мотузці із самостраховкою, на похилих ділянках з схоплюючим вузлом, на вертикальних зі схоплюючим чи технічним пристроєм.

Останній учасник рухається по перилах або вільним лазінням із командною страховкою (при русі вниз – з верхньою, в такому випадку страховка має проходити через ПС).

Можливість транспортування вантажу учасником, що рухається з КС, визначається Умовами.

Етап 19 «Спуск схилом»

Усі учасники спускаються по наведеній перильній мотузці із самостраховкою схоплюючим вузлом чи відповідним технічним пристроєм. 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.

Якщо стрімкість спуску більша 50°, нижче схоплюючого вузла повинен розташовуватись гальмівний пристрій чи вузол УІАА. При використанні відповідного технічного пристрою схоплюючий вузол використовувати не обов'язково, *додаток 5 п 3.5.*

Етап 20 «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.

Етап 21 «Рух по жердинах»

Кількість жердин на команду визначається Умовами. Використання жердини як опори на рельєф не дозволяється. Відстань між опорами 2-4 м.

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

Етап 22 «Рух по купинах»

Учасники перестрибують з купини на купину.

Етап 23 «Переправа через річку вбрід», Етап 24 «Переправа на плавзасобах»

Етап долається відповідно до Умов. Ділянки перешкоди долається по одному з жердиною, стінкою, попарно тощо.

Етап 25 «Транспортування потерпілого»

10.25.1. 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 або стропами, які зафіксовані до жердин для попередження перевертання потерпілого на зворотну сторону нош. Під час перенесення по місцевості необхідність кріплення потерпілого до нош визначається Умовами.

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

При транспортуванні по етапах з супроводжуючим або супроводжуючими (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.

З потерпілим на ВД та/або ЦД повинен знаходитися хоча б один учасник (на особистих дистанціях та дистанціях зв'язок може бути змінено Умовами).

10.25.2. 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).

Для виготовлення нош використовуються петлі із сертифікованої стропи, основна або допоміжна мотузка, і повинно бути забезпечено не менше двох обертів по кожному куті перехрестя жердин, *див. додаток 6*. 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 напівсхоплюючий, відстань між якими повинна бути до 20 см.

Якщо наповнення нош виготовляється зі штормівок, то повздовжні жердини повинні бути протягнуті через рукави, які вивернуті всередину. Усі ґудзики 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 затягуватися.

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

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

Необхідність підтримувальної косинки визначається Умовами.

Для транспортування активного потерпілого по етапах на супроводжуючому 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.

10.25.3. 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. Забороняється піднімати ноші вище грудей того, хто транспортує потерпілого. Кокон переноситься на жердині, кріплення до неї за петлі не менше ніж у трьох точках (плечі, стегна, коліна) стропами або мотузкою не менше 6 мм.

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.

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

10.25.4. Транспортування по навісних 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 вуси 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 транспортними карабінами (пристроями) повинно не менше двох учасників (на індивідуальній дистанції та дистанції зв’язок Умовами може задаватися інший порядок роботи з потерпілими).

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

При транспортуванні потерпілого на ношах (у коконі) по одинарних перилах потерпілий повинен бути прикріплений до верхньої (в т.ч. 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.

10.25.5. Підйом та спуск активного потерпілого без супроводжуючих

Підйом або спуск активного потерпілого без супроводжуючого проводиться на одинарній транспортній мотузці. Транспортна мотузка підстраховується схоплюючим вузлом або технічним пристроєм, допущеним ГСК.

Під час спуску потерпілого для контролю швидкості на транспортній мотузці використовується гальмівний пристрій.

Транспортна мотузка кріпиться до потерпілого як страховка або проходить через закріплений до потерпілого карабін (ролик), при виконанні прийому «довгий поліспаст».

Учасники, які контролюють транспортну мотузку та схоплюючий вузол чи технічний пристрій на транспортній мотузці, повинні знаходитися на самостраховці. Необхідність самостраховки учасникам, що працюють в безпечній зоні на поліспастовій мотузці, визначається Умовами.

Потерпілий забезпечується командною страховкою. Умовами може задаватися наявність суддівських страховок замість деяких командних.

На ЦД необхідна наявність хоча б одного учасника.

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 чи супроводжуючих.

10.25.6. Підйом та спуск потерпілого на супроводжуючому

Потерпілий знаходиться за спиною супроводжуючого в бухті мотузки, рюкзаку, спеціально пошитій петлі.

Підйом або спуск активного потерпілого на супроводжуючому проводиться на подвійній транспортній мотузці. Транспортна мотузка підстраховується подвійним схоплюючим вузлом або технічним пристроєм, допущеним ГСК.

Під час спуску потерпілого для контролю швидкості на транспортній мотузці використовується гальмівний пристрій.

Під час спуску потерпілого на супроводжуючому на схилах стрімкістю більше 50º на транспортній вірьовці працює учасник, дві руки якого знаходяться до гальмівного пристрою.

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 (довший у супроводжуючого, коротший до потерпілого для унеможливлення перекидання потерпілого).

Можливе використання двох вусів зі спільним вузлом, які одинарними кінцями кріпляться до супроводжуючого і потерпілого (довший у супроводжуючого, коротший до потерпілого для унеможливлення перекидання потерпілого), а до здвоєного вузла кріпиться карабіном подвійна транспортна мотузка, або вона проходить через блок (карабін, ролик), закріплений у подвійний вузол, при виконанні прийому «довгий поліспаст».

Також транспортна мотузка може закінчуватись подвійним вузлом, до якого супроводжуючий та потерпілий кріпляться вусами самостраховки.

Учасники, які контролюють транспортну мотузку та схоплюючий вузол чи технічний пристрій на транспортній мотузці, повинні знаходитися на самостраховці. Необхідність самостраховки учасникам, що працюють в безпечній зоні на поліспастовій мотузці, визначається Умовами.

Потерпілий та супроводжуючий забезпечуються командною та суддівською страховками, кожному одна з них. Умовами може задаватися наявність суддівських страховок замість деяких командних.

10.25.7. Спуск потерпілого на супроводжуючому самовипуском

Спуск потерпілого на супроводжуючому самовипуском здійснюється на індивідуальних дистанціях та дистанціях зв'язок за п. 9.8.2. за допомогою подвійної транспортної основної мотузки, кінці якої зв'язані спільним вузлом із групи провідників або з'єднані двома транспортними карабінами.

Потерпілий та супроводжуючий приєднуються за допомогою вусів, що є продовженням спускових мотузок, або у зв'язаний кінець мотузок своїми короткими вусами с/с, або у подвійний транспортний карабін двома окремими вусами зі спільним подвійним вузлом.

Транспортна мотузка підстраховується подвійним схоплюючим вузлом. При використанні відповідного технічного пристрою підстраховка не вимагається.

Схоплюючий вузол чи технічний пристрій, гальмівний пристрій та вільні кінці транспортної мотузки кріпляться до супроводжуючого.

10.25.8. Спуск та підйом активного потерпілого з супроводжуючим по схилу

На схилах стрімкістю до 50° можливий підйом або спуск потерпілого із супроводжуючим на самостраховці обох до перил без командної страховки (якщо потерпілий самостійно рухається по рельєфу). Транспортна мотузка при цьому не потрібна.

10.25.9. Спуск та підйом потерпілого на ношах, в коконі

При транспортуванні потерпілого на ношах на етапах спуск та підйом коротка з'єднувальна мотузка не застосовується, а вуса «павука» з'єднуються транспортним карабіном. У коконі три точки продовжуються стропами, основними мотузками (петлями) або карабінами й з'єднуються транспортним карабіном. До цього транспортного карабіну потерпілий приєднується своєю короткою самостраховкою.

Транспортна подвійна мотузки одним кінцем кріпиться до транспортного карабіну павука чи кокона, іншим кінцем – 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.

Потерпілий та супроводжуючий забезпечуються командною та суддівською страховками, кожному одна з них. Умовами може задаватися наявність суддівських страховок замість деяких командних.

10.25.10. Спуск та підйом потерпілого з двома супроводжуючими

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

Підйом та спуск із двома супроводжуючими може виконуватись як з активним, так і з пасивним потерпілим. Супроводжуючі повинні знаходитись по обидва боки відносно потерпілого (нош, кокона), запобігати чіпляння 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.

10.25.11. Підйом учасника способом «нога-нога», «нога-груди»

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 способом «нога-нога», 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.

10.25.12. 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 подвійну переправу, по якій може переправлятися на інший берег.

Для підйому (спуску) команда організовує на переправі ПС, через який мають проходити мотузки, які виконують страхувальні та транспортні дії відносно потерпілого. Після наведення переправи та фіксації пункту страховки відбувається підйом (спуск) потерпілого. Під час підйому (спуску) ні потерпілий, ні страхувальні та підйомні мотузки не повинні торкатися рельєфу, тобто мотузки від ПС на будь-якому березі повинні горизонтально проходити до ПС на переправі, а далі вертикально до потерпілого.

Умовами повинно визначатись, як до потерпілого потрапляють підйомні мотузки й на який берег команда має переправити потерпілого, якщо це підйом.

Потерпілий забезпечується верхньою командною страховкою та транспортною мотузкою. Підйом (спуск) та страховка потерпілого відбуваються з будь-якого берега, де є відповідні опори, *див. додаток 5, п.3.4.*

Спецзавдання 26 «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.

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.

НОРМИ ЧАСУ НА ОРІЄНТУВАННЯ

Види орієнтування	Норми часу в хвилинах на 1 км в залежності від класу дистанції		
	I-II	III-IV	V-VI
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.

Спецзавдання 27 «В’язання вузлів»

На дистанціях IV-VI класів у спецзавданні має перевірятись розуміння принципів роботи вузлів, на дистанціях I-III класів в Умовах може визначатись, як вузол застосовується, в якому напрямку його потрібно використовувати.

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 вірьовок (на етапах допускається перекручування вірьовок у вузлах, крім схоплюючих).

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

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

Правильно зав’язаним уважається вузол, який повністю відповідає наведеному малюнку (*Додаток 4*) з відповідною кількістю контрольних вузлів (ураховуючи взаємне розташування навантажених та ненавантажених кінців) та з урахуванням опису вузла.

Спецзавдання 28 «Надання долікарської допомоги»

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

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

Спецзавдання 29 «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 30 «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 31-34 «Установлення намету», «Розпалювання багаття», «Пакування рюкзака», «Виготовлення спорядження»

Проводяться відповідно до Умов.

РОЗДІЛ 11. ТАБЛИЦЯ ШТРАФІВ

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).	1.1.3. Жердина (льодоруб) ставиться нижче учасника по течії, схилу.		
	1.1.4. Під час руху жердина (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 льодоруб є засобом самостраховки.
	1.1.6. Рух менше ніж з двома точками опори при русі вбрід з жердиною або траверсом з 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. Якщо таким чином долається весь етап, то судиться за п.6.0.
	1.1.8. Торкання рельєфу, води під час руху на будь-якій переправі. Виставляється за наявності перильної самостраховки.	Не враховується на наведених суддями етапах 1-8. Торкання спорядженням, що на учасниках.	Не більше 2 балів на етапі під час наведення та відновлення перил. Скасовується при виставленні штрафу за п.1.6. після 3 торкань.
Порушення під час переправи вбрід.	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. Якщо обидва учасники знаходяться у БЗ або стоять на ПС (учасники ще не почали чи вже закінчили рух).	Потрібно виправити.

Рух більше одного учасника на ділянці перешкоди	1.3.2. Порушення фіксується по початку руху другого учасника на ділянці перешкоди. Штрафується кожний учасник більше одного.	Якщо дозволено Умовами згідно пункту 6.18.	Потрібно виправити.
Рух з вантажем.	1.3.3. 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 (утримування) перил навісних переправ до опори.
Падіння.	1.3.4. Під час руху на ділянці перешкоди, на якій не вимагається страховка або перильна самостраховка.		
	1.3.5. 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 рух по жердинах.		На одному переході між двома сусідніми опорами учасник не може отримати більше 3 балів штрафу. Якщо таким чином долається весь етап, то судиться за п.6.0.
Неправильний рух.	1.3.6. Рух без жердини (льодоруба).		Потрібно виправити. Виставляється за п.2.6.2. якщо льодоруб є засобом самостраховки.
	1.3.7. Знаходження одного учасника (вантажу) 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.
	1.3.8. 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.
	1.3.9. Рух по похилій навісній переправі головою у напрямку до низького берега.	Після проходження нижньої точки перил.	Потрібно виправити.
	1.3.10. При спуску по похилій навісній переправі рука нижче перильного карабіна.		
	1.3.11. 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. Рух з однією рукавицею дозволяється після виставлення штрафу. Виставляється після попередження, якщо рукавиці не закривають кисті рук.

	1.3.12. Випуск мотузки з регулюючої руки на етапі спуск по вертикальних перилах.	Учасник жорстко зафіксував себе (або його зафіксував той, хто страхує).	Потрібно виправити.
	1.3.13. Перильна мотузка провисає нижче ніг учасника між регулюючою рукою й гальмівним пристроєм на етапі спуск по вертикальних перилах.	Учасник не рухається і його жорстко зафіксував той, хто страхує.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	1.3.14. Кріплення до перил, які натягнуті через допоміжний пристрій (крім власне перил, петель зі стропи й карабінів).		Порушення має бути виправлено, інакше рух учасника заборонений.
	1.3.15. 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.
	1.3.16. Рух спиною до скель, схилу на етапі траверс; грудьми вниз під час спуску.		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	1.3.17. Під час спуску (підйому) не закріплений нижній кінець перильної мотузки, відсутній вузол з групи провідників на одинарній мотузці, або кінці подвійної мотузки не з'єднані вузлом для зв'язування мотузок чи карабіном.	Якщо поручнева мотузка закріплена двома кінцями зверху й учасник рухається по одинарній її частині.	
	1.3.18. Затискач відкритого типу (жумар і т.п.) не підстрахований карабіном або підстрахований неправильно.	При наявності верхньої командної страховки.	
	1.3.19. Відсутність (неправильне розташування) противідкидного пристрою при підйомі по вертикальних перилах.	У випадку кріплення затискачів не нижче закріплення поясного карабіна на ІСС.	
	1.3.20. Неконтрольоване переміщення вантажу, металевого спорядження на етапах з перепадом висот або їх перекидання через ділянку перешкоди більше 2 м.		Уважається втраченим, якщо не мало контролю й потрапило у воду на водних етапах або за ОЛ.
	1.3.21. Транспортування вантажу не по перилах або не на учасниках на переправах.		
	1.3.22. 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.	1.3.23. Тертя мотузки по мотузці, стропі тощо.	Мотузки, що труться, одночасно рухаються.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Вихід вище перил.	1.3.24.Вихід або рух вище перил відносно течії під час переправи вбрід; ногами вище пункту (перил) самостраховки, перил під час траверсу. Рух по перилах, які знаходяться вище за течією відносно колоди.		Потрібно виправити.
Короткочасна відсутність каски.	1.3.25. Короткочасна відсутність каски (учасник повернув її, не рухаючись із місця).	Якщо каска на голові учасника залишилася, хоч і сповзла.	Потрібно виправити.
Зрив.	1.3.26. Зрив із зависанням на командній страховці, самостраховці.	Зависання без зриву на самостраховці в ПС чи ПСП.	
Порушення під час руху.	1.3.27. 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 або більше двох торкань.	Якщо переправа (етапи 1–4) обладнана суддями.	Штраф ставиться учаснику один раз. Перила потрібно перетягнути згідно п.9.7.8., крім випадку виставлення штрафу після 3 торкань.
Зрив	1.6.2. Зрив із зависанням на суддівській страховці.	Зістрибування з висоти не більше 1 м, після повідомлення судді учасником	
1.10. Використання опори за обмеженням – 10 балів			
Навантаження суддівської страховки.	1.10.1.Використання суддівської страховки як опори при підйомі		Учасник має відпустити страховку, при ігноруванні штрафується за п.п. 6.0.1
	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 фіксуючої мотузки).	Якщо переправа обладнана суддями.	
Використання опори за обмеженням.	1.10.3. Навантаження опори за обмежувальною лінією будь-якою частиною тіла або спорядження або вихід за ділянку перешкоди.	Не виставляється, якщо учасник повернувся назад, не виконавши ніяких дій.	Крім випадків, коли учасник рухається в спортзалі по підлозі, штрафується не більше 1 бал за один крок.
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. Має повернутися на місце, з якого починалось порушення.

Рух без каски.	1.0.2. Навмисний або вимушений рух (тривале знаходження) учасника без каски. Втрата 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 чи клапан карабіна.	Під час транспортування та закріплення вантажу й спорядження.	Потрібно виправити на поліспасті, страховці, самостраховці. Відкритий клапан штрафується за п.2.6.2.
Порушення під час страховки.	2.1.2. Страховка однією рукою одним із двох, що страхують, під час переправи вбрід 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 або вантаж знаходиться між основною та допоміжною мотузками.		
	2.3.2. Під час руху вбрід або по колоді через річку знаходження учасників, що страхують, на самостраховці.		
	2.3.3. Під час руху вбрід або колоді 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 вбрід через річку основна та/або допоміжна мотузки неправильно закріплені до учасника, якого страхують.		
	2.3.5. Під час руху вбрід або по колоді через річку закріплений кінець основної та/або допоміжної мотузки.		
	2.3.6. Під час руху вбрід 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 вбрід 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.	Робота учасників, що не страхують, без рукавиць зі страхувальною мотузкою.	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 (не стійке) положення того, хто страхує: не враховується ривок у випадку зриву того, кого страхують.		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Не закріплені кінці	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, ступнів (при верхній страховці) або набирається в кільце.	Страховка торкається рельєфу між учасниками, що страхує та рухається.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	2.3.15. Провисання перильної мотузки нижче ніг учасника, який іде на самостраховці по паралельним мотузкам. Провисання перильної мотузки нижче колін учасника, який іде на самостраховці по колоді.		Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Неправильна самостраховка.	2.3.16. Самостраховка схоплюючим вузлом на горизонтальних перилах.		
Неправильне супроводження	2.3.17. Відсутність контролю супроводжувальної мотузки, яка не тримається руками або рукою.		Потрібно виправити.

Неправильне використання.	2.3.18. Використання опори не за призначенням. Подвійне використання ПКП, що виготовлений зі спорядження. Подвійне використання ПС для організації перил етапів.		Потрібно виправити.
	2.3.19. Неправильне використання карабіна, пристрою, вузла.		
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 поліспастовою 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 ППС (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.	На похилій переправі вниз рух всіх учасників, крім останнього.	Потрібно виправити, інакше рух заборонено.
2.0. Утрата суддівської або командної страховки – зняття			
Утрата 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 втрачений 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 намокання) або у воду на водних етапах).
3.10. ***Утрата основної мотузки або контрольного вантажу – 10 балів***			
Втрата основної мотузки.	3.10.1. За кожну залишену 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 на дистанції.
Втрата контрольного вантажу.	3.10.2. Втрата 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 незалежно 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 суддями, 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.	Якщо більше двох торкань, скасовується і 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. Неправильно застосовані вузли при в'язанні нош із мотузок; відстань між вузлами на поздовжніх жердинах або між витками кокона більше 20 см.		
Неправильні дії.	4.3.4. Транспортування потерпілого на ношах (на всіх етапах) таким чином, що його голова знаходиться нижче ніг.		
	4.3.5. Під час спуску потерпілого по схилу стрімкістю більше 50° робота з транспортною мотузкою однією рукою до гальмівного пристрою.		Потрібно виправити.
	4.3.6. Неправильне кріплення транспортної системи, яка може дозволити перекидання		Виставляється після попередження.
	4.3.7. Дії, від яких потерпілий може отримати травму.		Виставляється після попередження. Потрібно виправити.

Неправильне кріплення потерпілого до нош.	4.3.8. 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.	4.3.9. Неправильне кріплення нош, кокона до транспортної мотузки, перил; неправильна послідовність кріплення.		
	4.3.10. Потерпілий не прикріплений до перил при транспортуванні в ношах, коконі.		
	4.3.11. Потерпілий та супроводжуючий не з'єднані вусом між собою.		
Неправильне нарощування спускової мотузки.	4.3.12. Утримування спускової мотузки напряму руками, а не через технічний пристрій при нарощуванні мотузок.		Потрібно виправити.
Неправильне обладнання транспортних засобів.	4.3.13. Використання схоплюючого 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.
	4.3.14.Кінці підйомної (спускової) мотузки не закріплені чи закріплені не в опору або підйомні (спускові) мотузки не зв'язані спільним вузлом.		.
	4.3.15. Транспортування потерпілого без транспортної петлі, бухти мотузки, рюкзака.		
	4.3.16. Неправильне кріплення супроводжувальних та/або страхувальних мотузок при транспортуванні потерпілого в ношах (коконі).		
	4.3.17. Неправильне кріплення транспортної системи, яка може дозволити перекидання		Виставляється після попередження.
	4.3.18. Дії, від яких потерпілий може отримати травму.		Виставляється після попередження. Потрібно виправити.
Порушення транспортування потерпілого.	4.3.19. 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 з супроводжуючим по одинарних перилах чи одинарній спусковій або підйомній транспортній мотузці; транспортна мотузка не закріплена до супроводжуючого або потерпілого.		Порушення має бути виправлено, інакше рух учасників заборонений.
	4.10.2. Відсутність фіксуючого 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); потерпілий висить на системі чи вусу (ноші не навантажуються) 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, перевертання 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 мотузки, 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 вузлу.	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.		
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 – 1 бал			
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 подолання етапів, якщо безпека при цьому не порушується.		Суддя попереджає про зняття, якщо учасник повністю пройде етап (перетне КЛ на іншому боці етапу). Крім останнього учасника для команди чи зв'язки, якщо його витягують супроводженням після зриву.

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.
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 про зняття приймає головний суддя згідно п.п. 7.5.
Неетична поведінка.	6.0.2. Неспортивна поведінка учасника під час подолання дистанції.		Після попередження. Команда рухається далі під протестом. Рішення про зняття приймає головний суддя згідно п.п. 7.4.
Не виправлення 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.

Додатки до Технічного Регламенту

є невід’ємною частиною Технічного регламенту і затверджуються Пішохідною комісією ФСТУ.