

Настанови з проведення змагань з пішохідного туризму

Вступ

Основною метою розробки цих Настанов є сприяння підвищенню безпеки на змаганнях із пішохідного туризму, визначення єдиного підходу до подолання перешкод, дотримання безпеки учасників, суддівства і критеріїв оцінки дій спортсменів при визначенні результатів, спорядження, яке може застосовуватись, і порядок його використання та експлуатації.

Відповідно до п.3.13.1.10. Правил змагань зі спортивного туризму, затверджених Центральним органом виконавчої влади у сфері фізичної культури і спорту від 24 квітня 2008 року (надалі – Правила) дані Настанови є обов'язковими для виконання учасниками, представниками та судьями на змаганнях із пішохідного туризму.

Розділ 1. Визначення термінів, що використовуються в Настановах

Вантаж – рюкзак, контейнер і спорядження, що транспортується в них; вірвовка (частина вірвовки, що закріплена до учасника) товщиною не менше 6 мм, довжиною не менше 10 м, **дві і більше основних вірвовки довжиною не менше 6 м**, кінці яких не закріплені на вихідній та/або цільовій ділянках етапу; **третя вірвовка прикріплена до учасника, що рухається з нижньою командною страховкою, (навіть якщо кінець її закріплений на вихідній ділянці етапу)**; контрольний вантаж, якщо він передбачений Умовами змагань.

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

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

Вірвовка (мотузка) основна – вірвовка, яка має діаметр не менше 10 мм і розривне навантаження не менше 18 кН.

Водні етапи – етапи, на яких учасники долають реальну або умовну водну перешкоду.

Гірські (скельні) етапи – етапи, на яких учасники долають перешкоди, пов'язані з перепадом висот (схили, скелі різної стрімкості, яри, каньйони тощо) і не пов'язані з подоланням реальної або умовної водної перешкоди.

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

Ділянка перил – частина перил, яка знаходиться між двома точками їх жорсткого закріплення або з одного боку від закріплення при вільному іншому кінці (зав'язаний вузол).

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

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

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

Коридори руху дистанції – це визначені на місцевості ділянки, у межах яких повинен здійснюватись рух учасників по дистанції між етапами.

Кут охопту – центральний кут між вхідною і вихідною точками контакту вірвовки й поверхні опори, яку вірвовка огинає.

Опори вантажні (ВО) – опори, які можуть бути використані для одночасної страховки, самостраховки будь-якої кількості учасників; одночасного виконання кількох функцій, крім кріплення перил, які наводяться з застосуванням поліспастових систем.

Опори локальні (ЛО) – опори, які можуть бути використані для страховки, самостраховки, проміжної страховки лише одного учасника, виконання лише однієї функції.

Опори поліспастові (ПО) – опори, які можуть бути використані для закріплення поліспастових систем; перил, що натягуються за допомогою поліспасту; опорних (транспортних) вірвовок при спуску чи підйомі потерпілого з супроводжуючим. Можуть бути використані як вантажні чи локальні опори, якщо не застосовуються за призначенням.

Пункт проміжної страховки (ППС) – це поодинокі локальні опори на ділянці перешкоди між двома пунктами страховки, яка виконує допоміжну функцію при організації страховки першого та/або останнього учасника. З ППС не допускається організація страховки учасника, що рухається на етапі, закріплення перил для руху або самостраховка учасників, організація транспортування потерпілого, вантажу.

Пункт страховки (ПС) – визначене суддями місце для організації самостраховки та/або динамічної страховки і обладнане відповідною для цього кількістю опор.

Страховка – система заходів, спрямованих на запобігання можливості тяжких наслідків у результаті 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 динамічна – страховка за допомогою вірвовки, гальмівне зусилля на якій контролюється іншим учасником (верхня, нижня страховка).

Страховка верхня – різновид динамічної страховки, при якому остання опора в ланцюгу страховки знаходиться вище точки кріплення страхувальної вірвовки до учасника, якого страхують. Можливість динамічного ривка при постійно натягнутій страховці виключена.

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

Страховка (самостраховка) статична – страховка, яка забезпечує безпосереднє пряме жорстке кріплення учасника до точкової опори (**гак**, петля, дерево тощо) або перил (схоплюючим вузлом чи технічним пристроєм у тому числі).

Технічна підготовленість – вміння команди (учасника) за визначених умовами час долати дистанцію (етап) з дотриманням безпеки та з використанням технічних прийомів та/або спеціального спорядження.

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

Розділ 2. Загальні вимоги до подолання етапів та організації страховки

2.1. Початок та закінчення роботи на етапі

2.1.1. Початком роботи на етапі є перетинання лінії старту, а за її відсутності – використання (торкання) учасником або командним спорядженням суддівського обладнання або початок руху через ділянку перешкоди на етапі.

2.1.2. Закінченням роботи на етапі є вихід усіх учасників разом з вантажем та спорядженням за лінію фінішу (при її відсутності – досягнення цільової ділянки та звільнення суддівського обладнання) або по команді капітана, якщо всі учасники досягли цільової ділянки і не мають контакту з суддівським обладнанням етапу.

2.2. Початок та закінчення руху на етапі

2.2.1. Початком руху на етапі є:

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

2) перетинання контрольної лінії (**вертикальної проекції контрольної лінії на перила**) на етапах без перил (петлі) самостраховки на вихідній ділянці.

2.2.2. Закінченням руху на етапі є:

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

2) перетинання контрольної лінії (**вертикальної проекції контрольної лінії на перила**) на етапах без перил (петлі) самостраховки на цільовій ділянці.

2.2.3. При перевищенні командою (учасником) заданого часу етап вважається подоланим тими учасниками (потерпілим), які закінчили рух на ньому.

2.3. Загальні вимоги до організації страховки

2.3.1. Учасник повинен бути забезпечений страховкою або самостраховкою та/або супроводженням (на етапах, де це визначено Правилами, Умовами, Настановами, розміткою дистанції або етапу) протягом перебування в небезпечній зоні. Страховка або самостраховка, там де вона передбачена, повинна бути безперервною. Страховка здійснюється основною мотузкою або сертифікованою меншого діаметру, що призначена виробником для страховки (після повідомлення ГСК про її використання). На підйомах, спусках, траверсах, переправах командна та/або суддівська страховка кріпиться (кожна страховка окремо) до верхньої передньої грудної частини зблокованої системи учасника (на водних етапах – в перехрестя страхувальної системи на спині або ковзаючим карабіном в бокову частину поясу верхньої частини системи) такими способами:

- вузлом провідник «вісімка»;
- карабіном із муфтою, що закручується або фіксується (крім муфт – напівавтоматів та автоматів типу „Манарага” та їм подібних);
- двома будь-якими карабінами з муфтою, які закріплені назустріч.

2.3.2. Самостраховка учасників забезпечується:

- на горизонтальних перилах та петлях самостраховки – за допомогою вуса та карабіну. Додаткові вуса, які не є продовженням блокування ІСС, повинні кріпитися в блокування ІСС та не дозволяти перекидання учасника;
- на вертикальних та похилих перилах (крім крутопохилої переправи) – за допомогою схоплюючого вузла, який кріпиться до верхньої передньої грудної частини зблокованої ІСС учасника та/або технічних пристроїв (відповідно до

рекомендацій виробника та допущених ГСК), які кріпляться до учасника вусом самостраховки.

Схоплюючий вузол використовується петлею (прустик) без подвійного вузла, що виготовлена з допоміжної мотузки, діаметр якої менше за діаметр перильної мотузки не менше ніж на 4 мм та витримує на розрив не менше 4 кН. Дозволяється використовувати замість схоплюючого вузла на умовах, аналогічних до його використання, сертифіковані затискачі закритого типу та затискачі відкритого типу, які повинні бути підстраховано карабіном (можна без муфти) через два отвори у верхній частині затискача. Перильна мотузка повинна проходити в середині цього карабіна.

Довжина самостраховки (з урахуванням карабіну та/або технічного пристрою) при русі по перилах не повинна перевищувати довжину витягнутої вгору руки (короткий вус). При закріпленні до вантажних або локальних опор та до суддівської перильної страховки на навісних переправах (етапи 1–3) довжина самостраховки не повинна перевищувати 2 м. Забороняється вихід ногами вище пункту прикріплення до опори статичної страховки.

2.3.3. 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.

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

Допускається страховка однією рукою лише у таких випадках:

- якщо при страховці через карабін обидві гілки (вхідна й вихідна) будуть у цій руці, а при страховці через гальмівний пристрій страхувальна вірвовка намотана на рижки не менше 2 обертів і учасник, якого страхують, зупинився і не рухається;
- якщо учасник, що страхує, перехоплює вірвовку руками при „прийомі” учасника, якого страхує;
- при використанні технічних пристроїв згідно з рекомендаціями виробника.

При страховці руки учасника, що страхує, мають бути розташовані з протилежного боку карабіну від учасника, якого страхують. При страховці через гальмівний пристрій допускається розташування рук з обох боків від гальмівного пристрою.

2.3.5. Учасники, що страхують, рухаються вниз по перилах (у тому числі по крутопохилій переправі), укладають колоду за допомогою мотузки, працюють із транспортною вірвовкою при спуску потерпілого, повинні бути в рукавицях (рукавиці закривають кисті рук).

2.3.6. Будь-які вірвовки не повинні перетирати нерухомі мотузки (перильні вірвовки, вуса самостраховки т.п.), **в тому числі суддівське обладнання етапу.**

2.3.7. На всіх етапах, де застосовуються перила, на ділянці перил не повинно знаходитися більше одного учасника (крім перил, які є вантажними опорами). Можливість організації вантажних перил командою визначається Умовами змагань. В один карабін (крім заглушеного суддівського), локальну опору не може бути закріплено більше одного карабіну, петлі, мотузки, якщо вони забезпечують різні види страховки чи самостраховки або однаковий вид страховки щодо різних учасників.

Подвійні перила можуть бути закріплені одним карабіном.

2.3.8. Якщо під час руху учаснику на етапі необхідно виконати якісь дії (одягти рукавиці, розправити мотузку, поправити каску і т.п.), він повинен зупинитися та

зафіксувати себе на перилах(відповідно до специфіки етапу). Початком руху після такої зупинки вважається зміна хоча б однієї точки опори на рельєфі або перилах.

Фіксацією учасника відповідно до специфіки етапів вважається:

- а) на етапі «Крутопохила переправа» – якщо учасник однією рукою (під час руху вниз – в рукавиці) тримається за перила і закинув на них ногу або стоїть ногами на землі (поличці); або той, хто страхує, зафіксував його командною страховкою; або перильний карабін учасника впирається в точку нижнього кріплення перильної мотузки;
- б) на етапі «Спуск по вертикальних перилах» – якщо учасник завів регулюючу руку за спину; намотав перильну мотузку на різьки гальмівного пристрою (не менше 2 обертів) і тримає регулюючу руку чи затиснув нижній кінець перильної вірвовки між гальмівним пристроєм та навантаженими перилами;
- в) на етапі «Спуск по схилу» – якщо схоплюючий вузол розправлений і витягнутий на повну довжину (навантажений) або учасник однією рукою в рукавиці тримається за перила і стоїть на місці.

2.3.9. Учасник, який здійснює дії по страховці, не може одночасно брати участь у будь-яких інших діях та повинен займати статичне положення.

2.3.10. Частина мотузки, які виконують різні функції або одну щодо різних учасників, повинні бути розблоковані вузлами з групи провідників **з одинарної мотузки**, які закріплені на опорі або до учасника **різними карабінами, або вузлом подвійний провідник чи вузлом з групи провідників з подвійної мотузки, який закріплений на опорі або до учасника.**

2.4. Організація страховки при подоланні водних етапів

При переході вбхід (у тому числі з жердиною) страховка учасника забезпечується двома мотузками, одна з яких може бути допоміжною. **Мотузки можуть бути тільки одинарними, ніякі інші мотузки до нього кріпитися не можуть.** Основна страхувальна мотузка розміщується вище за течією. На основній мотузці страхують двоє в рукавицях, на допоміжній може працювати один учасник без рукавиць. Кінці основної та допоміжної мотузок (“вусів”) не закріплені.

Учасники, що страхують, знаходяться із зовнішнього боку “вусів”, обличчям до того, кого страхують. Бухти основної та допоміжної мотузок, якими здійснюється страховка першого учасника, не повинні розташовуватись позаду тих, хто страхує, та на шляху їх можливого переміщення у випадку зриву першого учасника. Відстань між учасниками, які працюють з основною та допоміжною мотузками, має бути не менше половини ширини річки. Учасники, що страхують, без вантажу й самостраховка їм не потрібна. При переході першого учасника по колоді командна страховка здійснюється так само, однак застосовується лише одна основна мотузка, яка має знаходитися вище за течією відносно колоди.

2.5. Організація страховки при подоланні гірських етапів

2.5.1. Страхувальна мотузка одним кінцем кріпиться до верхньої грудної частини зблокованої ІСС учасника, якого страхують. Інший кінець страхувальної мотузки повинен бути закріплений **(будь-яким карабіном з муфтою)** на точковій опорі або на учаснику, який перебуває на самостраховці.

Страхувальну мотузку може бути закільцьовано. Вона повинна проходити через два ПС (початок та кінець етапу) або через верхній ПС, коли той, хто страхує, здійснює страховку з цього ПС.

2.5.2. При страховці застосовуються або:

- гальмівний пристрій;
- вузол УІАА, **вузол Гарда**;
- два карабіни, що закріплені за різні опори, **або самі опори** (ПС на вихідній та цільовій ділянках етапу), при цьому кут між гілкою мотузки, яка йде від того, хто страхує, до ближнього пункту страховки, і гілкою між пунктами страховки повинен бути не більший за 90°.

2.5.3. Гальмівний пристрій кріпиться на опорі (рельєфі). Гальмівний пристрій повинен кріпитися на пункті страховки, біля якого знаходиться той, хто страхує.

2.5.4. При здійсненні динамічної страховки учасник, що її здійснює, повинен бути забезпечений статичною самостраховкою в точкову опору.

2.6. Організація супроводження

2.6.1. Для учасників, що рухаються по переправах (етапи 1, 2, 10 – 13), останнього учасника на крутопохилій переправі вниз та для транспортування потерпілого на ношах (у коконі) по навісних переправах обов'язкова наявність супроводжуючої вірьовки. **На переправах за допомогою підвішеної вірьовки (маятником) наявність супроводження визначається Умовами.** Супроводження може здійснюватися допоміжною вірьовкою.

2.6.2. Супроводжуюча вірьовка повинна бути закріплена там, звідки здійснюється супроводження, на точковій опорі або до учасника, який перебуває на самостраховці.

2.6.3. Учасник, який супроводжує, повинен тримати вірьовку в руках (руці). Бухта супроводжуючої вірьовки або запас розправленої вірьовки має знаходитися позаду його рук.

2.6.4. Кріплення супроводжуючої вірьовки до учасника, якого супроводжують, в заблоковану ІСС в будь-якому місці блокування **або в вус самостраховки, що виходить з блокування або прикріпленій до нього.**

Супроводжуючу мотузку може бути закільцьовано. При цьому вона повинна проходити через опори на ВД та ЦД етапу.

2.6.5. При транспортуванні потерпілого по навісних переправах (етапи 1-3) у ношах (коконі) супроводжуючі та страхувальні мотузки закріплюються окремими карабінами до карабінів підвіски нош (кокона) на перила або до петель, до яких приєднані ці карабіни.

2.7. Транспортування вантажу, спорядження

2.7.1. 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 спорядження (крім вірьовок, які закріплені) через ділянку перешкоди заборонено. Використання перекинутого спорядження не дозволяється.

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

2.7.3. Транспортування вантажу заборонено:

- учасникам, які проходять на командній страховці етапи (частину етапу): підйом по скелях (при нижній командній страховці), переправа вбхід або вплава, переправа по колоді, траверс скельної ділянки;
- усім учасникам при подоланні навісних переправ;
- **потерпілому; учаснику, що несе потерпілого (при індивідуальному транспортуванні); супроводжуючому при підйомі та спуску потерпілого;**
- на ношах із потерпілим (дозволяється покласти потерпілому під голову одну мотузку або рюкзак з м'якими речами чи однією мотузкою);
- усім учасникам при подоланні водних етапів при швидкості течії більше 2,5 м/сек (або за умовами етапу). При цьому вантаж транспортується по перилах. При меншій швидкості течії рюкзаки транспортуються з розслабленими лямками та розстібнутим поясом та грудним ременем.

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

2.7.5. При роботі в небезпечній зоні на етапах з перепадом висот вантаж та/або спорядження (не задіяне в організації подолання етапу) повинне бути на учасниках (в руці чи на собі) або закріплене за допомогою засобів страховки до вантажних чи локальних опор.

2.7.6. Забороняється волочіння вантажу, мотузок між етапами, якщо інше не обумовлено Умовами.

2.8. Наведення переправ

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

2.8.2. Сила натягування вірьовки перил поліспастом не повинна перевищувати небезпечної межі (6 кН). З метою дотримання безпеки дозволяється натягування вірьовки:

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

Застосування поліспаств більш високого рівня або складних поліспаств не допускається. Натягування перил через подвійний поліспаст п'ятьма учасниками допускається за умови, що поліспастом будуть натягуватись одночасно дві перильні вірьовки і поліспаст буде закріплено до схоплюючого вузла (пристрою), який одночасно затискає обидві перильні вірьовки.

2.8.3. До початку руху учасників на етапі всі додаткові елементи системи натягування переправи, які несуть навантаження, повинні бути знятими. Елементами, що несуть навантаження, можуть бути тільки карабіни та основна мотузка **(в тому числі і командні поліспастрові петлі)**. Остаточне кріплення перил на момент початку переправи учасників здійснюється вузлами, які підстраховано вузлом з групи провідників з карабіном.

При кріпленні перил вузлами, що не перераховані в Настановах, довжина петлі, що може проскочити через такий вузол, не повинна бути більшою за 50 см.

2.8.4. Команда наводить подвійну перильну вірвовку. Для підстраховки дій учасників суддівська колегія має право наводити суддівські перила страховки, забезпечивши можливість їх навантаження тільки у випадку зриву учасника. При цьому Умовами змагань може бути дозволено наведення одинарної перильної командної вірвовки.

2.8.5. Команді при проходженні етапу забороняється розрізати вузли й обрізати навішені основні мотузки. В особливому випадку, з дозволу судді етапу, допускається зрізати на етапі мотузки, якщо у команди закінчився контрольний (заданий) час проходження й неможливо іншим способом зняти спорядження.

2.8.6. При незадовільному стані переправи (провис, ослаблення кріплення на опорах), внаслідок якого відбувається занурення учасника у воду, небезпечне зачіпання рельєфу або виступаючих предметів – наступний учасник може переправлятися тільки після перетягування переправи (вузол кріплення переправи повинен бути перев'язаний).

Розділ 3. Застосування та експлуатація спорядження на змаганнях з пішохідного туризму

На змаганнях з пішохідного туризму повинно застосовуватися спорядження, що відповідає вимогам безпеки учасників, суддів та глядачів. Експлуатація спорядження повинна проводитися відповідно до рекомендацій виробника.

Відповідно доп.3.13.4.15 Правил відповідальність за якість і безпечне використання спорядження, що використовується на змаганнях з пішохідного туризму, покладається на представника команди та/або самих учасників.

Під час проходження дистанції (від старту до фінішу) учасники повинні перебувати в індивідуальній страхувальній системі, касці, одязі, що закриває лікті та коліна, та у взутті.

Розділ 4. Порядок проведення та визначення результатів на дистанціях за вибором на змаганнях з пішохідного туризму

При проведенні змагань за вибором команди (учасника) на дистанціях «Крос-похід» та «Смуга перешкод» суддівська колегія за бальною системою оцінює кожний етап (КП) дистанції змагань. Бальна оцінка кожного етапу (КП) дистанції має бути такою, щоб при оцінці виступу команди (учасника) вона не досягала від'ємної оцінки. Оцінка «вартості» кожного етапу є експертною, і її встановлює ГСК змагань.

Переможець змагань визначається за найбільшою сумою балів, набраних командою (учасником) на дистанції за контрольний час з мінусом штрафних балів. При рівності результатів вище місце посідає команда, яка має меншу суму штрафів на етапах (дистанції). При рівності й цього показника вступає в силу пріоритет етапів, який повинна визначити ГСК до старту першої команди.

Розділ 5. Можливі порушення і штрафи за них

Дії команди (учасника), які кваліфіковані як порушення командою (учасником) вимог безпеки й за які виставлені суддівські штрафи, обов'язково повинні бути виправлені командою (учасником) на вимогу судді. Судді на етапі повинні чітко вказати учаснику, що він порушив та як або що повинен виправити. При відмові

команди (учасника) виправити таке порушення команда (учасник) за рішенням головного судді може бути знята з етапу (дистанції) за невиконання вимог з безпеки.

Штраф учасникам (команді) виставляється тільки за дії, порушення, які передбачені (роз'яснені) в таблиці штрафів. Якщо перший учасник на етапі виконує дії, характерні для іншого етапу, то його дії оцінюються згідно з вимогами цього етапу.

Введено триступеневе кодування порушень:

- на першій та другій позиції коду – номер штрафу в Правилах;
- у дужках – категорія порушення, яка характеризує рівень небезпечності порушення або неточності дії відповідно до вимог Настанов і Умов змагань, що виражено в балах (3;6;10;20;40;зняття за невиконання, що позначається кодом «0»); у випадку 1 бального штрафу цифра в дужках не наводиться.
- на третій позиції коду – номер порушення у розділі в певній категорії небезпечності порушення.

Розгорнута таблиця штрафів змагань з пішохідного туризму

Характер порушень	Пояснення порушень	Відсутність порушення	
1. Техніка руху			
1.1. Незначне порушення руху – 1 бал (30 сек)			
Заступ контрольної, обмежувальної лінії.	1.1.1	Торкання рельєфу або води за контрольною лінією.	Учасник перебуває на командній страховці (крім колоди) або на самостраховці в ВО чи ЛО.
	1.1.2	Торкання рельєфу або води за обмежувальною лінією.	
Неправильне застосування жердини (льодоруба, альпенштока).	1.1.3	Жердина ставиться нижче учасника по течії, схилу.	Якщо учасник знаходиться в стійкому положенні і не рухається
	1.1.4	Під час руху жердина тримається однією рукою.	
	1.1.5	Рух з незакріпленим до учасника льодорубом (альпенштоком).	
	1.1.6	Рух менше, ніж з двома точками опори.	
	1.1.7	Рух з прикріпленою до учасника жердиною.	
Торкання.	1.1.8	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.
	1.1.9	Торкання рельєфу, води під час руху по колоді або по мотузці з перилами. Виставляється за наявності статичної перильної самостраховки.	Торкання спорядженням, що на учасниках (рукавиці, карабіни тощо).
	1.1.10	Поодинокі торкання води, рельєфу при проходженні навісної переправи за кожне, не більше двох.	Торкання спорядженням, що на учасниках (рукавиці, карабіни тощо). Відміняється при виставленні штрафу по п. 1.3 Намокання, рух по рельєфу.
Порушення під час переправи вбхід.	1.1.11	Учасник не тримається за плечі (ІСС, лямки рюкзаків) напарників.	
1.2. Неправильний рух, пристрій – 3 бали (90 сек)			
Два учасники на перилах.	1.2.1	Знаходження на одній жорстко закріпленій ділянці перил більше одного учасника. Порушення фіксується по пристібанню на перила карабіну другого учасника. Штрафується кожний учасник більше одного.	Якщо учасник навантажує перила без прикріплення до них самостраховки (крім переправ через річку по колоді або вбхід).
Два учасники на ділянці маршруту.	1.2.2	Два учасники на ділянці маршруту під час підйому, спуску.	Під час паралельного спуску, підйому. Виставляється, якщо після попередження учасники не виправили.
Рух учасника з вантажем по переправі.	1.2.3	Одночасне знаходження на перилах навісних переправ (етапи 1–3) учасника та вантажу. Порушення фіксується по початку руху учасника.	На особистій дистанції згідно з Умовами.

Падіння.	1.2.4	Під час руху на ділянці перешкоди, на якій не вимагається страховка або перильна самостраховка.	
	1.2.5	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 елементи рельєфу на ділянці перешкоди на етапі «Рух жердинами»	
Неправильний рух.	1.2.6	Рух без жердини (альпенштока).	Якщо не потрібно за Умовами.
	1.2.7	Знаходження одного учасника (вантажу) над іншим під час руху.	
	1.2.8	Перестрибування з опори на опору на етапі переправа по жердинах (за кожний проліт).	
	1.2.9	Рух по крутопохилій переправі головою у напрямку до низького берега.	Після проходження нижньої точки перил.
	1.2.10	При спуску по крутопохилій переправі руки нижче перильного карабіну.	
	1.2.11	Спуск по перилах без рукавиць (рукавиці) (рукавиці не закривають кисті рук).	Учасник зафіксував себе (або його жорстко зафіксував той, хто страхує) і не рухається. Після проходження нижньої точки перил крутопохилої переправи.
	1.2.12	Випуск мотузки з регулюючої руки на етапі спуск по вертикальних перилах.	Учасник зафіксував себе (або його жорстко зафіксував той, хто страхує) і не рухається.
	1.2.13	Рух з вантажем учасника на етапах, де це заборонено Настановами або Умовами змагань.	
	1.2.14	Рух по перилах, які натягнуті через допоміжний пристрій (крім основних мотузок і карабінів).	Порушення має бути виправлено, інакше рух учасника заборонений.
	1.2.15	Рух по перилах, які закріплені на опорі, але не заблоковані карабіном.	Порушення має бути виправлено, інакше рух учасника заборонений.
	1.2.16	Рух спиною до скель, схилу на етапах траверс; грудьми вниз під час спуску по схилу.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	1.2.17	Під час спуску (підйому) не закріплений нижній кінець перильної мотузки або відсутній вузол провідник чи йому подібний, або кінці подвійної мотузки не з'єднані вузлом чи карабіном.	
	1.2.18	Затискач відкритого типу (жумар і т.п.) не підстрахований карабіном, або карабін не проходить через два отвори в верхній частині затискача, або перильна мотузка не проходить в середині цього карабіну.	При наявності верхньої командної страховки.
	1.2.19	Відсутність (неправильне розташування) противідкидного пристрою при підйомі по вертикальних перилах.	
	1.2.20	Неконтрольоване переміщення вантажу, металевого спорядження на етапах з перепадом висот.	

	1.2.21	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 мотузок.	1.2.22	Тертя мотузки по мотузці.	Мотузки, що перетираються, одночасно рухаються. Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Вихід вище перил.	1.2.23	Вихід або рух вище перил відносно течії під час переправи вбхід; ногами вище пункту (перил) самостраховки, перил під час траверсу.	
Короткочасна відсутність каски.	1.2.24	Учасник навмисно чи випадково залишився без каски, але повернув її, не рухаючись з місця.	Якщо каска залишилась на голові учасника, хоч і сповзла.
Зрив.	1.2.25	Зрив з зависанням на командній страховці, самостраховці в зоні етапу.	
Порушення під час руху.	1.2.26	Інші дії щодо руху, які не відповідають вимогам Правил, Настанов, Умов.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
1.3. Намокання, рух по рельєфу – 6 балів (180 сек)			
Намокання.	1.3.1	Опускання учасника у воду під час переправ (штраф ставиться один раз).	Якщо переправа (етапи 1–3) обладнана суддями.
Рух по рельєфу.	1.3.2	Опускання (опора) учасника на землю під час переправ (штраф ставиться один раз).	Якщо переправа (етапи 1–3) обладнана суддями.
1.4. Використання опори за обмеженням – 10 балів (300 сек)			
Навантаження суддівської страховки.	1.4.1	Використання суддівської страховки як опори.	Короткочасне навантаження при кріпленні до неї (відстібанні).
	1.4.2	Якщо обірвалась (розслабилась) перильна мотузка під час руху по ній учасника з зависанням на перилах суддівської страховки за наявності об'єктивної фіксації такого навантаження (розрив суддівського вуса або відрив СС від фіксуєної мотузки).	Якщо переправа обладнана суддями.
Використання опори за обмеженням.	1.4.3	Використання опори (в тому числі з метою організації страховки, самостраховки) на ділянці перешкоди.	Якщо опора помічена суддями для використання. Суддя попереджає про зняття, якщо порушення не буде усунено.
	1.4.4	Навантаження опори за обмежувальною лінією будь-якою частиною тіла або спорядження або вихід за ділянку перешкоди.	Суддя попереджає про зняття в разі, якщо порушення не буде усунено.
	1.4.5	Рух учасника не по колоді, не по мотузці з перилами, не на плавзасобах після падіння з них.	
1.5. Рух за обмежувальною лінією, рух без каски – зняття			
Рух за обмеженням.	1.5.1	Вихід учасника за обмежувальну лінію всіма точками опори.	Після попередження.
Рух без каски.	1.5.2	Навмисний або вимушений рух (знаходження) учасника без каски.	Після попередження.
	1.5.3	Учасник згубив каску і не може її повернути.	

2. Техніка страховки

2.1. Незначне порушення страховки – 1 бал (30 сек)

Не закручена муфта карабіну.	2.1.1	Не закручена або не зафіксована муфта карабіну, який використовується для руху і страховки та в системі поліспасти.	Під час транспортування та закріплення вантажу і спорядження та кріплення мотузки, якою знімаються перила, якими обладнано етап.
Порушення під час страховки.	2.1.2	Страховка однією рукою одним із двох, що страхують, (тобто в три руки) під час переправи вбхід або по колоді через річку.	
	2.1.3	Неправильне кріплення командної або суддівської страховки досистеми учасника (не вузлом провідник «вісімка»; або не двома карабінами, які закріплені назустріч; або не карабіном із муфтою, що закручується, фіксується.	
	2.1.4	Під час руху по перилах довжина натягнутої самостраховки перевищує відстань витягнутої вгору руки. При закріпленні до ВО або ЛО та до суддівської перильної страховки на навісних переправах довжина самостраховки більша 2 м.	

2.2. Неправильна страховка, супроводження – 3 бали (90 сек)

Неправильна страховка.	2.2.1	Страховка з вантажем на водних перешкодах.	
	2.2.2	Під час руху вбхід через річку (а також при інших випадках заходу в воду зі страховкою) на основній мотузці один учасник, що страхує.	
	2.2.3	Під час руху вбхід через річку основна та/або допоміжна мотузки неправильно закріплені до учасника, якого страхують.	
	2.2.4	Під час руху вбхід або по колоді через річку закріплений кінець основної та/або допоміжної мотузки.	
	2.2.5	Під час руху вбхід або по колоді через річку (а також при інших випадках заходу у воду зі страховкою) бухта (бухти) знаходиться за спиною тих, хто страхує.	Виставляється, якщо після попередження учасники не виправили.
	2.2.6	Під час страховки на вусах при переправі вбхід через річку основна мотузка розміщена нижче по течії від допоміжної.	
	2.2.7	Під час руху вбхід через річку відстань між учасниками, які здійснюють страховку на основній і допоміжній вірьовках, менша половини ширини річки.	Виставляється, якщо після попередження учасники не виправили.
	2.2.8	Під час руху вбхід через річку учасники, що страхують, стоять всередині вусів або не стоять обличчям до того, кого страхують.	Виставляється, якщо після попередження учасники не виправили.
	2.2.9	При переправі по колоді через річку	

		страхувальна мотузка при переході першого розміщується нижче колоди по течії.	
	2.2.10	Страховка двома мотузками при переправі по колоді через річку.	
	2.2.11	Учасник, що страхує, працює без рукавиць (рукавиці не закривають кисті рук).	Якщо рукавиці не закривають кисті рук, виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	2.2.12	Робота учасників, що не страхують, зі страхувальною мотузкою без рукавиць перед тими, що страхують.	
	2.2.13	Кут між гілкою мотузки, яка іде від того, хто страхує, до ближнього ПС і гілкою мотузки між ПС при страховці через 2 карабіни більше 90°.	
	2.2.14	Страховка однією рукою.	Той, хто страхує, перехоплює страхувальну мотузку (при прийомі учасника) або утримує обидва кінці біля страхувального карабіну (опори) однією рукою, при цьому той, кого страхують, не рухається. При використанні технічних пристроїв згідно з рекомендаціями виробника.
	2.2.15	Неправильне положення того, хто страхує: не враховується ривок у випадку зриву того, кого страхують.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	2.2.16	На гірських етапах не закріплений кінець страхувальної мотузки.	
	2.2.17	Робота зі страхувальною мотузкою перед учасниками, що страхують, які не знаходяться на самостраховці.	Знаходження учасника у безпечній зоні, що перебуває нижче небезпечної ділянки, де не вимагається самостраховка всіх інших учасників.
Провисання страховки, перил.	2.2.18	Страхувальна мотузка провисає нижче ніг, набирається в кільце.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	2.2.19	Провисання перильної мотузки нижче ніг учасника, який іде на самостраховці без командної страховки.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Неправильна самостраховка.	2.2.20	Самостраховка схоплюючим вузлом на горизонтальних перилах.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	2.2.21	Кріплення самостраховки того, хто страхує, не в точкову опору.	
Неправильне супроводження.	2.2.22	Не закріплений кінець супроводжувальної мотузки.	
	2.2.23	Відсутність контролю супроводжувальної мотузки (не тримається руками (рукою)).	
	2.2.24	Руки знаходяться за бухтою супроводжувальної мотузки.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Перекидання спорядження.	2.2.25	Перекидання вантажу, спорядження через ділянку перешкоди.	
Порушення страховки.	2.2.26	Інші дії щодо страховки, супроводження, які не відповідають вимогам Правил, Настанов, Умов.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
2.3. Тимчасова відсутність командної страховки, супроводження – 6 балів (180 сек)			
Тимчасова відсутність страховки.	2.3.1	Якщо учасник (учасники), що страхує (страхують), випустив (випустили) мотузку з рук.	При натягнутій мотузці від грудного карабіну того, хто страхує, або від пункту її закріплення.

	2.3.2	Зняття з самостраховки до організації страховки; відстібання страховки (самостраховки) від себе; відсутність страховки учасника, який знаходиться на ділянці перешкоди.	
	2.3.3	На гірських етапах відсутність самостраховки учасника, що страхує.	
	2.3.4	Пропуск проміжного пункту страховки. Фіксується після виходу ногами вище проміжного пункту страховки або далі відстані витягнутої руки (траверс).	
	2.3.5	Рух похилими перилами траверсу чи спуску з самостраховкою ковзаючим карабіном.	За наявності верхньої командної страховки.
	2.3.6	Підключення самостраховки до незакріплених перил.	За наявності верхньої командної страховки або прикріплення до ВО, ЛО.
	2.3.7	Страховка без гальмівної системи, передбаченої Настановами або неправильне її використання (система знаходиться не на тому пункті страховки, де учасник, що страхує).	
Небезпечний маятник.	2.3.8	Вихід на небезпечний маятник (при зриві не забезпечується вільне, без розхитування зависання на мотузці).	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
Тимчасова відсутність супроводження.	2.3.9	Рух учасника по перилах (переправі) без супроводжуючої мотузки.	
2.4. Зрив з зависанням на суддівській страховці – 10 балів (300 сек)			
	2.4.1	Зрив з зависанням на суддівській страховці.	
2.5. Втрата суддівської або командної страховки – зняття			
Втрата страховки.	2.5.1	Самостраховка або страховка учасника відсутня, і її неможливо відновити, стоячи на місці.	
3. Втрата спорядження			
3.1. Незначна втрата спорядження – 1 бал (30 сек)			
Незначна втрата спорядження.	3.1.1	За кожний втрачений предмет (крім основної мотузки не менше 10 м, контрольного вантажу). Фіксується після закінчення командою етапу, або після падіння спорядження за обмежувальну лінію чи у воду на ділянці перешкоди.	Втрата речей, що не відносяться до туристичного спорядження. Не фіксується, якщо команда змогла дістати (крім спорядження, яке потрапило за обмеження).
Втрата жердини (альпенштока, льодоруба).	3.1.2	Жердина, льодоруб, альпеншток втрачені під час проходження етапу, де їх використання передбачено Умовами.	Якщо жердина залишена після проходження ділянки перешкоди згідно з Умовами.
3.2. Втрата основної мотузки або контрольного вантажу – 10 балів (300 сек)			
Втрата основної мотузки або контрольного вантажу.	3.2.1	За кожну загублену основну мотузку або її заміник для динамічної страховки та весь або частину контрольного вантажу. Фіксується після закінчення командою етапу, якщо вона не перевищила заданий час або по команді капітана.	Штрафується за п.3.1.1, якщо довжина втраченої основної мотузки менше 10м і вона не використовувалася як перильна або командна страховка.
3.3. Залишене спорядження після закінчення етапу – 20 балів (600 сек)			
Залишене	3.3.1	Фіксується, якщо команда перевищила	

спорядження після закінчення етапу.		заданий час за фактично залишене спорядження та контрольний вантаж (але не більше ніж 20 балів на етапі). Якщо етап не подолав хоча б один учасник, виставляється штраф 20 балів.	
4. Транспортування потерпілого			
4.1. Незначне порушення при транспортуванні потерпілого – 1 бал (30 сек)			
Торкання потерпілого.	4.1.1	Торкання будь-якою частиною тіла потерпілого (ложа нош) землі, води, стовбурів і гілок дерев, рельєфу, скель та ін. (не більше двох), за кожне. Більше двох торкань штрафується по п.4.3(10).4.	Торкання гнучкої рослинності. Вкладання на рельєф після попередження учасника.
4.2. Неправильні дії, обладнання транспортних засобів – 3 бали (90 сек)			
Потерпілий надає допомогу.	4.2.1	Будь-які дії потерпілого, які полегшують роботу учасникам команди.	Якщо такі дії не суперечать умовній травмі.
Неправильне обладнання нош, кокона.	4.2.2	Поперечини прив'язані неправильно, діагоналі відсутні (не натягнуті) або прикріплені не до внутрішніх кутів каркасу. Носилки не відповідають зросту потерпілого (голова або ноги звисають за поперечини). За кожне порушення.	
	4.2.3	При використанні штормівок жердини не протягнуті через рукави, які вивернуті всередину штормівок; штормівки не застібнуті на всі гудзики; застібки розміщені зверху ложа; використання менше двох штормівок.	
	4.2.4	Неправильно застосовані вузли при в'язанні нош із мотузок; відстань між вузлами на повздовжніх жердинах або між витками кокона більше 20см.	
Неправильні дії.	4.2.5	Транспортування потерпілого на ношах (на всіх етапах) таким чином, що його голова знаходиться нижче ніг.	
	4.2.6	Транспортування вантажу на ношах (крім передбаченого п.2.7.3. розділу 2), потерпілому, транспортуючому при індивідуальному транспортуванні або супроводжуючому при транспортуванні на підйомі чи спуску.	Якщо порожній рюкзак або мотузка (в бухті) використовується для транспортування потерпілого.
	4.2.7	Під час спуску потерпілого по схилу стрімкістю більше 50° робота зі спусковою мотузкою однією рукою до гальмівного пристрою або робота транспортуючих без рукавиць.	
Неправильне кріплення потерпілого до нош.	4.2.8	Кріплення потерпілого до нош менше ніж у трьох точках (грудині, стегнах, ногах); відсутня фіксація мотузок до жердин нош.	
Неправильне кріплення потерпілого.	4.2.9	Неправильне кріплення нош, кокона до транспортної мотузки, перил.	
	4.2.10	Вуса прикріплені до перехрестя каркасу нош не до внутрішніх кутів.	
	4.2.11	Потерпілий не прикріплений до перил.	
	4.2.12	Потерпілий та супроводжуючий не	

		з'єднані вусом між собою.	
Неправильне нарощування спускової мотузки.	4.2.13	Утримування спускової мотузки напряму руками, а не через технічний пристрій, при нарощуванні мотузок.	
Неправильне обладнання транспортних засобів.	4.2.14	Використання схоплюючої петлі з одинарного репшнура для підстраховки транспортних мотузок при спуску чи підйомі потерпілого з супроводжуючим.	Якщо таких петель дві і при можливому зриві вони рівномірно навантажуються.
	4.2.15	Кінець підйомної (спускової) мотузки не закріплений та/або підйомні (спускові) мотузки не зв'язані спільним вузлом.	
	4.2.16	Відсутність противідкидного обладнання (або воно не працює) у випадку, коли транспортна мотузка або затискачі закріплені не в грудину.	
	4.2.17	Транспортування потерпілого на системі супроводжуючого без транспортної петлі, бухти мотузки, рюкзака.	
	4.2.18	Неправильне кріплення супроводжуючих та/або страхувальних мотузок (не до карабінів, якими ноші (кокон) прикріплені до перил чи петель, в які закріплені ці карабіни).	
Неправильне обладнання гальмівного пристрою.	4.2.19	Спускова мотузка не проходить через карабін кріплення гальмівного пристрою до ПС (опори); неправильне розміщення муфт у карабінному гальмі (муфти розміщені на розкручування); розмуфтований карабін гальмівного пристрою.	
Порушення транспортування потерпілого.	4.2.20	Інші дії по транспортуванню потерпілого, які не відповідають вимогам Правил, Настанов, Умов.	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
4.3. Відсутність потрібних транспортних засобів, обладнання – 10 балів (300 сек)			
Відсутність транспортного обладнання.	4.3.1	Транспортування потерпілого з супроводжуючим по одинарних перилах чи одинарній спусковій або підйомній транспортній мотузці, транспортна мотузка не закріплена до супроводжуючого або потерпілого.	
	4.3.2	Відсутність фіксуєчого пристрою для транспортної мотузки або цей пристрій не працює.	
	4.3.3	Розпадання нош (відсутність хоча б 1 кріплення поперечин або розв'язування кокону).	
Намокання або падіння нош, потерпілого.	4.3.4	Рух чи більше двох торкань потерпілого, нош по воді або рельєфу на ділянці перешкоди.	
	4.3.5	Ноші з потерпілим упали, потерпілий випав із нош.	
	4.3.6	При індивідуальному транспортуванні потерпілого учасник, що його несе, впав (мав неконтрольований рух) або притискав потерпілого до рельєфу чи	

		предметів (дерев, каменів).	
5. Туристські навички, орієнтування			
5.1. Незначне порушення (туристські навички) – 1 бал (30 сек)			
Помилка під час в'язання вузлів.	5.1.1	Відсутність контрольних вузлів.	
	5.1.2	Перекручування мотузок у вузлі.	На технічних етапах, крім схоплюючого.
	5.1.3	Не сформований вузол (вузол, що не був затягнутий або розпустився під час роботи учасників).	Виставляється, якщо після попередження учасник не виправив.
	5.1.4	Неправильний вибір діаметрів мотузок.	
Незначна помилка	5.1.5	Помилка (неточність) під час надання долікарської допомоги; під час визначення топографічних знаків, напрямку руху, відстані по карті (за кожну помилку, але не більше 6 балів на етапі).	
	5.1.6	Помилка за кожні 3 ⁰ зверх перших 2 ⁰ під час руху за азимутом, визначенні азимуту; за кожний повний та неповний метр зверх перших 10% визначення відстані або висоти (не більше 6 балів).	
5.2. Неправильна відповідь, помилка – 3 бали (90 сек)			
Не зав'язаний вузол, неправильне використання.	5.2.1	Не зав'язаний або неправильно зав'язаний вузол; неправильне використання карабіну, пристрою, вузла.	
Помилка.	5.2.2	Неправильне надання долікарської допомоги.	
	5.2.3	Помилка на 1 мм зверх перших 2 мм, при нанесенні КП на маркірованому маршруті орієнтування, визначення місця знаходження (не більше 6 балів). За наявності зайвих проколів за кожний такий виставляється 1 бал.	
5.3. Не взятий КП – 6 балів (180 сек)			
Не взятий КП.	5.3.1	Не взятий КП етапу орієнтування.	
6. Порушення Умов			
6.10. Вимушене порушення Умов – 10 балів (300 сек)			
Вимушене порушення Умов.	6.10.1	Вимушена одноразова зміна Умов виконання технічного прийому або обладнання технічного пристрою, засобу, якщо безпека при цьому не порушується, в тому числі, коли команда ліквідує непередбачену ситуацію, наприклад зачеплення мотузки і т.п.	
6.20. Учасник, який не подолав етап – 20 балів (600 сек)			
	6.20.1	При перевищенні заданого часу.	
6.40. Потерпілий, який не подолав етап – 40 балів (1200 сек)			
	6.40.1	При перевищенні заданого часу.	
6.0. Порушення Умов – зняття			
Порушення Умов.	6.0.1	Повна зміна умов виконання прийому або обладнання технічного пристрою,	Старший суддя етапу повинен попередити команду, що вона «під

		засобу, навіть якщо безпека при цьому не порушується; черговості проходження етапів і КП дистанції, там де цей порядок проходження встановлено.	протестом» і може бути знята.
Перевищення КЧ.	6.0.2	Зняття команди (учасника), можливе переведення на скорочений варіант дистанції.	
Технічна невідповідність, неетична поведінка.	6.0.3	Не вміння команди подолати етап без допомоги суддів; неспортивна поведінка після попередження судьями.	Команда попереджається суддею на етапі та рухається далі під протестом. Рішення приймає головний суддя.
Невиправлення порушення.	6.0.4	При відмові команди (учасника) виправити порушення, пов'язані з безпекою учасників змагань.	Команда попереджається суддею на етапі та рухається далі під протестом. Рішення приймає головний суддя.
Порушення Правил, Положення.	6.0.5	Грубе порушення Правил, Положення, Настанов.	Команда попереджається суддею на етапі та рухається далі під протестом. Рішення приймає головний суддя.

Розділ 6. Умови проходження етапів

Етапи 1, 2. «Навісна переправа через річку, яр»

Перший учасник команди під час організації переправи рухається на протилежний берег способом, визначеним Умовами. Транспортування вантажу при переправі через річку йому заборонено. Решта учасників переправляється по наведеній навісній переправі.

При переправі через водну перешкоду страховка першого учасника виконується згідно з вимогами п.2.4. розділу 2, при переправі через яр – згідно з вимогами п.2.5. розділу 2. Наведення й організація переправи виконується згідно з вимогами п.2.8. розділу 2.

Кріплення учасника до перил навісної переправи здійснюється двома карабінами або одним карабіном при збалансованій ІСС. При наведенні подвійної командної мотузки учасник приєднується до перил карабіном короткого вуса самостраховки. При організації суддівської перильної страховки довжина самостраховки учасника не повинна перевищувати 2 м. Можливе використання для проходження навісних переправ блоків.

Наявність супроводжуючої мотузки для всіх учасників, які переправляються по перилах, обов'язкова. Супроводження виконується згідно з вимогами п.2.6. розділу 2.

Вантаж транспортується окремо від учасників (крім особистих змагань, відповідно до Умов).

Етап 3. «Крутопохила переправа» (вниз або вгору)

Перехід першого учасника на цільову ділянку здійснюється з командною страховкою способом, що задається Умовами змагань. Наведення й організація переправи виконується згідно з вимогами п.2.8. розділу 2.

Решта учасників переправляється по наведеній крутопохилій переправі. Учасники переправляються ногами в напрямку до низького берега з командною страховкою, яка виконується згідно з вимогами п.2.5. розділу 2. Кріплення учасника до перил навісної переправи здійснюється двома карабінами або одним карабіном при збалансованій системі (ІСС). При наведенні подвійної командної мотузки учасник приєднується до перил карабіном короткого вуса самостраховки. При організації суддівської перильної страховки довжина самостраховки учасника не повинна перевищувати 2 м.

При крутопохилій переправі вниз для останнього учасника обов'язкова супроводжуюча мотузка знизу, її роль може виконувати закільцьована страховка, але функцію супроводжуючого виконує окремих учасник.

Використовувати блоки (тандеми, треки) на крутопохилій переправі вгору, жумари, кролі і т.п. на мотузці, натягнутій поліспастром, не рекомендується і може бути заборонено Умовами. Використовувати блоки (тандеми, треки) на крутопохилій переправі вниз заборонено.

На крутопохилій переправі вантаж транспортується окремо від учасників. При транспортуванні має контролюватися швидкість переміщення вантажу відповідно до п.2.7.1.

Етап 4. «Підйом по скельній ділянці або схилу»

Перший учасник піднімається лазінням із нижньою командною та верхньою суддівською страховками, пропускаючи командну страхувальну мотузку через карабіни (опори), які навішуються ним в ППС. Командна страховка виконується

згідно з вимогами п.2.5. розділу 2 відповідно до стрімкості схилу. Умовами змагань може передбачатись пункт зміни ведучого (ПС).

Можливість транспортування вантажу першим учасником визначається Умовами.

Всі інші учасники піднімаються лазінням із верхньою командною страховкою або з самостраховкою по перильній мотузці.

Забороняється витягування учасника страхувальною мотузкою. Можливість паралельного підйому двох учасників визначається Умовами. При цьому учасники не повинні знаходитись один над одним.

Етап 5. «Підйом по вертикальних перилах»

Перший учасник піднімається по суддівській перильній мотузці з нижньою командною та суддівською страховкою і з самостраховкою до перил (може транспортувати вантаж). Всі інші учасники піднімаються по командній перильній мотузці (способом «нога-нога», «нога-груди» або інші) та верхньою командною страховкою, яка виконується згідно з вимогами п.2.5. розділу 2. Учасник повинен бути прикріплений до перильної мотузки схоплюючим вузлом або затискачем (не менше одного).

Довжина самостраховки схоплюючим вузлом або затискачем не повинна перевищувати довжини витягнутої вгору руки. У випадку кріплення затискачів нижче грудного блокування ІСС, обов'язкове використання протівідкидного пристрою до верхнього блокування ІСС (схоплюючим вузлом або карабіном).

Етапи 6. «Траверс скельної ділянки або схилу»

Траверс може включати в себе горизонтальні, похилі та вертикальні ділянки. Вимоги до подолання похилих і вертикальних ділянок збігаються з вимогами до проходження етапів «Підйом по скельній ділянці або схилу» і «Спуск по схилу» відповідно до стрімкості схилу. Перший учасник рухається лазінням (в т. ч. і вниз по похилих та вертикальних ділянках) із командною страховкою, пропускаючи командну страхувальну мотузку через карабіни (опори), які навішуються ним у ППС. Можливість транспортування вантажу першим учасником визначається Умовами.

Командна страховка виконується згідно з вимогами п.2.5. розділу 2 відповідно до стрімкості схилу. Всі інші учасники рухаються по перильній мотузці з самостраховкою короткими вусами самостраховки на горизонтальних ділянках. Останній учасник рухається по перилах або як перший.

Етап 7. «Траверс схилу»

Етап організується на схилах стрімкість до 50°, які можна долати без командної страховки. Умови змагань обумовлюють необхідність використання альпенштоку або льодорубу для самостраховки. Учасники долають ділянку перешкоди, не рухаючись один над одним. Альпеншток (льодоруб) має знаходитись вище учасника по схилу та утримуватись учасником двома руками. Альпеншток (льодоруб) має бути прикріплений до учасника.

Етап 8. «Спуск по вертикальних перилах»

Всі учасники спускаються по перильній мотузці з використанням спускового пристрою в рукавицях та з верхньою командною страховкою. Командна страховка виконується згідно з вимогами п.2.5. розділу 2. При обладнанні етапу ЗСК кріплення перильної мотузки жорстке (карабін або вв'язаний вузол в суддівський карабін) для всіх, крім останнього; при кріпленні до опори (дерева) дозволяється кріплення мотузки з допомогою карабінної удавки для всіх учасників. Можливість паралельного

спуску двох учасників визначається Умовами. При цьому учасники не повинні знаходитись один над одним.

Етап 9. «Спуск по схилу»

Всі учасники спускаються по наведеній перильній мотузці. При обладнанні етапу ЗСК кріплення перильної мотузки жорстке (карабін або вв'язаний вузол у суддівський карабін) для всіх, крім останнього; при кріпленні до опори (дерева) дозволяється карабінна удавка для всіх учасників.

Спуск може здійснюватися в залежності від стрімкості схилу:

- з самостраховкою схоплюючим вузлом **на схилах до 50°**;
- з використанням спускових пристроїв на перильній мотузці з верхньою командною страховкою або самостраховкою схоплюючим вузлом чи затискачем **на схилах більше 50°**.

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.

Етапи 10, 11. «Переправа через річку, яр по колоді»

Колода укладається згідно з Умовам змагань будь-яким способом.

При укладанні через вертикаль підйом та укладання колоди повинно контролюватися відтяжками з основної мотузки (не менше двох), закріпленими за тонкий кінець колоди й 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 і т.п., в момент укладки колоди не можна знаходитися під нею або в зоні можливого відскоку комеля.

Всі учасники (в т.ч. перший) переправляються по колоді.

При переправі першого учасника через річку командна страховка виконується згідно з вимогами п.2.4., а при переправі першого учасника через яр командна страховка виконується згідно з вимогами п.2.5. розділу 2. Транспортування вантажу першому учаснику заборонено.

Наведення й організація переправи виконується згідно з вимогами п.2.8. розділу 2. Кріплення учасників до перил коротким вусом самостраховки.

Перильна мотузка може бути одинарною. Забороняється додаткове навантаження на водних етапах іншим учасником навіть без кріплення до перил.

При переправі через річку по колоді перила кріпляться нижче за течією від колоди.

Наявність супроводжуючої мотузки для всіх учасників, які переправляються по перилах, обов'язкова. Супроводження виконується згідно з вимогами п.2.6. розділу 2.

Етап 12. «Переправа по вірьовці з перилами»

Перший учасник команди переправляється на протилежний берег способом, обумовленим в Умовах. Страховка здійснюється у відповідності до способу переправи першого.

При переправі першого учасника через річку командна страховка виконується згідно з вимогами п.2.4., а при переправі першого учасника через яр командна страховка виконується згідно з вимогами п.2.5. розділу 2.

Наведення й організація переправи виконується згідно з вимогами п.2.8. розділу 2. Решта учасників переправляється по переправі ногами по нижній мотузці з кріпленням до верхніх перил коротким вусом самостраховки.

Необхідність наведення подвійної верхньої перильної мотузки визначається Умовами.

Наявність супроводжуючої мотузки для всіх учасників, які переправляються по перилах, обов'язкова. Супроводження виконується згідно з вимогами п.2.6. розділу 2.

Етап 13. «Переправа через річку вбхід із використанням перил»

Перший учасник команди переправляється на протилежний берег вбхід. Транспортування вантажу першому учаснику заборонено.

При переправі вбхід із жердиною через водну перешкоду (застосовується в діапазоні глибин та швидкості течії ріки – від 2,5 м/с при глибині до пояса до 4 м/с при глибині до коліна) страховка першого виконується згідно з вимогами п.2.4. розділу 2.

Перший учасник переходить вбхід із жердиною в три такти, жердина розміщується вище течії й утримується двома руками. При переправі з жердиною забороняється її закріплення до учасника.

Решта учасників переправляється вбхід із використанням перил. **Дозволяється наводити одинарну перильну мотузку.** Супроводження виконується згідно з вимогами п.2.6. розділу 2.

Наведення й організація переправи виконується згідно з вимогами п.2.8. розділу 2. Переправа учасників по перилах – обличчям до течії, кріплення до перил – коротким вусом самостраховки.

Забороняється додаткове навантаження іншим учасником перил (відтягування перил вниз, зависання на них і т. п.).

Етап 14. «Переправа через річку вбхід»

Подолання водної перешкоди може здійснюватися будь-яким правильним способом або відповідно до Умов. Зона броду може бути обмежена.

Етап 15. «Переправа на плавзасобах»

Етап долається відповідно до Умов.

Етап 16. «Транспортування потерпілого»

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

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

Виготовлення засобів для транспортування потерпілого може включатися в етап або бути окремим етапом.

Можливість надання допомоги потерпілим визначається Умовами залежно від характеру та тяжкості умовної травми.

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

Транспортування вантажу та спорядження на ношах (крім передбаченого п.2.7.3), потерпілому, учаснику, який несе потерпілого (у випадку індивідуального транспортування), або супроводжуючому при транспортуванні на підйомі чи спуску заборонено.

Укладання та зняття потерпілого на ноші здійснюється відповідно до умовної травми. При легкій травмі («активний потерпілий») може сам лягти на ноші чи встати з нош, при тяжкій травмі («пасивний потерпілий») двоє учасників піднімають потерпілого, а третій підводить (виймає) під (з-під) нього ноші.

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

Ноші повинні транспортуватися так, щоб на похилих ділянках маршруту голова потерпілого знаходилася вище ніг. На горизонтальних ділянках положення потерпілого головою вперед.

Під час транспортування на ношах на будь-якому етапі потерпілий повинен бути прикріплений до них в трьох точках (грудина, стегна, ноги) мотузками, які зафіксовані до жердин для попередження перевертання потерпілого на зворотну сторону нош.

Для виготовлення нош використовуються:

- дві повздовжні (2,5 – 3м) жердини;
- три поперечні (0,6 – 1м) 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 повздовжніх жердин зверху, а середня – знизу (на відстані 20-50см від поперечної жердини зі сторони голови).

При виготовленні нош повинно бути забезпечено не менше двох обертів навколо кожної жердини, якщо використовується основна мотузка, і трьох обертів, якщо використовується допоміжна мотузка. Для зв'язування використовуються вузли відповідного призначення, передбачені Настановами.

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

Якщо ноші в'язуться з мотузок, кріплення їх до повздовжніх жердин здійснюється за допомогою вузлів «стремено» або напівсхоплюючих, відстань між якими повинна бути до 20см.

Якщо ноші виготовляються зі штормівок, то повздовжні жердини повинні бути протягнуті через рукави, які вивернуті всередину. Всі гудзики та блискавки повинні бути застібнуті. Застібки повинні знаходитися на нижній стороні нош.

Носилки повинні бути зав'язані відповідно до зросту потерпілого (голова та гомілки можуть лежати на крайніх поперечинах).

М'які ноші (кокон) виготовляються з основної мотузки. Допускається будь-який спосіб виготовлення, описаний у методичній літературі. Кількість витків повинна відповідати зросту потерпілого. Відстань між витками до 20см. Потерпілий транспортується в спальному мішку та/або на килимку.

Кріплення кокону до жердини, транспортної мотузки, перил здійснюється не менше ніж у трьох точках за петлі кокону (плечі, стегна, коліна).

Для транспортування потерпілого з супроводжуючим по технічних етапах використовується бухта мотузки, рюкзак, спеціально пошита петля (яка повинна бути допущена ГСК чи технічною комісією). Потерпілий повинен сидіти в петлі 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.

Супроводжуючий учасник та потерпілий при транспортуванні по технічних етапах повинні бути з'єднані між собою коротким вусом.

Підйом або спуск потерпілого з супроводжуючим проводиться на подвійній транспортній (опорній) мотузці (на спуску – з використанням гальмівного пристрою).

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

Транспортна мотузка підстраховується схоплюючим вузлом з подвійного репшнура або технічним пристроєм, допущеним ГСК. Гілки подвійної транспортної мотузки повинні бути з'єднані вузлом, а кінці (довжина не більше 1м), що виходять з нього, закріплюються до супроводжуючого і потерпілого у зблоковані системи. **Можливе використання «краба» (два вуса зі спільним вузлом), який одинарними кінцями кріпиться до супроводжуючого і потерпілого, а до здвоєного вузла кріпиться карабіном подвійна транспортна мотузка або вона проходить через цей карабін при виконанні прийому «довгий поліспасть» (рухомий блок).**

При кріпленні кінця транспортної (опорної) мотузки до потерпілого та/або супроводжуючого не в грудину повинна бути забезпечена його фіксація схоплюючим вузлом (від перекидання). Кінець транспортної (опорної) мотузки повинен бути закріпленій за відповідну точкову вантажну опору.

Потерпілий забезпечується командною страховкою, супроводжуючий забезпечується суддівською страховкою або навпаки.

При транспортуванні потерпілого на ношах по перилах (переправі) використовують "павук", який складається з 4 вусів та з'єднувальної мотузки (1,5-2м). Вуса повинні бути закріплені до внутрішніх кутів каркасу нош. Два вуса повинні бути прикріплені до перил одним карабіном біля голови, два вуса одним карабіном біля ніг. Два карабіни, якими вуса прикріплені до перильної мотузки, мають бути скріплені між собою з'єднувальною мотузкою.

При транспортуванні потерпілого на ношах (в коконі) потерпілий повинен бути прикріпленій до перильної мотузки коротким та до верхньої (суддівської) перильної страховки довгим вусом самостраховки.

При прикріпленні нош (кокону) з потерпілим до перил навісних переправ спочатку приєднується карабін, яким з'єднані вуса (карабін) біля голови потерпілого, а потім карабін, яким з'єднані вуса (карабін) біля ніг потерпілого. Зняття нош (кокону) з потерпілим із перил навісних переправ здійснюється в зворотному порядку.

Потерпілий переправляється так, щоб на похилих перилах голова була вище ніг, на горизонтальних перилах положення потерпілого довільне.

Потерпілий, який транспортується по навісній переправі, забезпечується супроводжуючою мотузкою з обох берегів.

На крутопохилій переправі страховка потерпілого здійснюється так само, як усіх учасників, та він додатково забезпечується супроводжуючою мотузкою з цільової ділянки етапу.

При транспортуванні потерпілого по навісних переправах у ношах (коконі) супроводжуючі та страхувальні мотузки закріплюються відповідно до п.2.6 розділу 2.

При транспортуванні потерпілого на ношах (в коконі) на етапах спуск, підйом вуса "павука" з'єднуються одним карабіном. Коротка з'єднувальна мотузка не застосовується. Потерпілий приєднується до з'єднання вусів "павука" своєю короткою самостраховкою. Супроводжуючий та потерпілий повинні бути з'єднані між собою коротким вусом самостраховки. При цьому один кінець транспортної мотузки кріпиться до з'єднання вусів "павука", інший кінець – до супроводжуючого. Ноші повинні розміщуватися перед супроводжуючим між ним та схилом на рівні поясу – грудей супроводжуючого.

Підйом учасника (потерпілого або непотерпілого) способом «нога-нога» («груди-нога») здійснюється за допомогою двох одинарних мотузок, кожна з яких закріплена на ПС. Кожна мотузка між учасником, якого підіймають, та карабіном на ПС на ЦД етапу підстраховується схоплюючим вузлом чи пристроєм для самостраховки (жумар, мінітрекшн та інші). 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 грудну частину ІСС. Можливе використання окремих петель із стропа, з'єднаних з підйомними мотузками. Учасник, якого піднімають, має бути забезпечений протівідкидною системою (наприклад, підйомні мотузки проходять через грудний карабін потерпілого). Учасник, якого піднімають, повинен бути забезпечений верхньою командною страховкою. Підйом учасника відбувається почерговим підйомом ніг (ноги та тулуба при способі груди-нога) з почерговою фіксацією підйомних мотузок.

Спуск «самовипуском» використовується в змаганнях зв'язок. Спуск здійснюється за допомогою двох основних мотузок, кінці яких зв'язані вузлом вісімка, разом або окремо. В зв'язаний кінець мотузок потерпілий та супроводжуючий приєднуються за допомогою коротких вусів самостраховки. Ці вуса можуть бути продовженням спускових мотузок. Спускові мотузки проходять через ЗСК на ВД етапу та гальмівний пристрій на супроводжуючому. Інші кінці спускових мотузок повинні бути закріплені на супроводжуючому в будь-якій точці блокування ІСС. Спускова подвійна мотузка підстраховується схоплюючим вузлом з подвійного репшнура або технічним пристроєм, допущеним ГСК, який приєднується до грудної частини ІСС супроводжуючого. Потерпілий і супроводжуючий з'єднані між собою коротким вусом самостраховки. Потерпілий забезпечується суддівською страховкою.

Підйом або спуск потерпілого без супроводжуючого проводиться на одинарній транспортній (опорній) мотузці з підстраховкою одинарним схоплюючим. Інші вимоги аналогічні підйому або спуску з супроводжуючим

Підйом потерпілого з двома супроводжуючими може використовуватись як при легких травмах потерпілого так і при важких травмах потерпілого (ноші, кокон). У випадку легкої травми транспортування потерпілого відбувається на жердині, бухті або спеціально пошитій петлі (яка повинна бути допущена ГСК чи технічною комісією). Супроводжуючі повинні знаходитись по обидва боки відносно потерпілого (нош, кокона), забезпечувати відсутність чіплення потерпілого (нош, кокона) за рельєф. Супроводжуючі повинні бути забезпечені командною страховкою або самостраховкою. Інші вимоги аналогічні підйому або спуску з супроводжуючим

Підйом потерпілого з тріщини є комплексом етапів навісна переправа та підйом потерпілого. Застосовується у випадку легких травм потерпілого, після підйому потерпілий повинен сам приєднати себе до переправи. Для підйому команда наводить переправу, за умовами може переправлятися на інший берег. Після наведення переправи відбувається підйом потерпілого. Для підйому команда організовує посередині переправи нерухомий пункт страховки, через який проходять всі страхуючі та транспортні мотузки. Під час підйому потерпілий, страхувальні та підйомні мотузки не повинні торкатися схилів, тріщини, тобто мотузки від ПС на будь-якому березі повинні горизонтально проходити до ПС по центру переправи, а далі вертикально до потерпілого. Умовами визначається як до потерпілого потрапляють підйомні мотузки та на який берег команда має переправити потерпілого. Потерпілий забезпечується верхньою командною страховкою. Підйом та страховка потерпілого відбувається з будь-якого берега, де є

відповідні опори. Під час переправи потерпілий забезпечується супроводженням з обох берегів. Умовами можливо задати іншу тактику долання цього варіанту «транспортування потерпілого»

Етап 17. «Подолання перешкоди з використанням підвішеної мотузки (маятника)»

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

Етап 18. «Рух по жердинах»

Кількість жердин повинна бути не меншою ніж по одній на двох учасників команди. Використання жердини, як опори на рельєф, не дозволяється.

Етап 19. «Рух по купинах»

Довжина етапу не більше 20 м, а відстань між купинами – до 1,5 м. Етап рекомендується для дистанцій I та II класів.

Етап 20. «В'язання вузлів»

Залежно від Умов вузли в'яже кожний учасник окремо або вся команда. Вузли повинні бути розправленими, затягнутими, не мати перекручень вірвовок. Всі вузли поділяються на наступні групи (праворуч від назви вузла вказано кількість контрольних вузлів):

Вузли для зв'язування вірвовок однакового діаметру		
1.	Прямий	2
2.	Ткацький	2
3.	Грепвайн	-
4.	Зустрічний	-
5.	Зустрічна вісімка	-
Вузли для зв'язування вірвовок різного діаметру		
6.	Академічний	2
7.	Брамшкотовий	2
Провідники		
8.	Провідник – вісімка	-
9.	Серединний провідник	-
10.	Подвійний провідник	-
Вузли для кріплення вірвовки до опори		
11.	Буліль	1
12.	Удавка	1
13.	Стремено	1
14.	Провідник одним кінцем	1
15.	Штик	1
Схоплюючі вузли		
16.	Схоплюючий	-
17.	Австрійський схоплюючий	-
18.	Схоплюючий Бахмана	-

Вузли для організації страховки

19.	УІАА	-
20.	Гарда	-

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

Спецприйом 22. «Надання долікарської допомоги»

Спецприйом проводиться у вигляді теоретичного або практичного заліку.

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

Перелік умовних травм і захворювань:

1. Кровотечі.
2. Проникаюче поранення грудної клітки.
3. Проникаюче поранення черевної порожнини.
4. Травма черепа.
5. Перелом ключиці.
6. Перелом ребер.
7. Пошкодження хребта.
8. Перелом тазу.
9. Перелом плеча.
10. Перелом передпліччя.
11. Перелом стегна.
12. Перелом гомілки.
13. Перелом щиколотки.
14. Розтягнення і розрив зв'язок.
15. Вивихи.
16. Термічні опіки.
17. Переохолодження.
18. Тепловий, сонячний удар.
19. Ураження блискавкою.
20. Утоплення.
21. Гірська хвороба.
22. Гостра серцево-судинна недостатність, непритомність.
23. Зупинка серця та дихання.
24. Шок.
25. Харчові отруєння.
26. Застудні захворювання (запалення легенів).
27. Защемлення кінцівок (тривале).

Спецприйом 23. «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 по картах (схемах, кроках) різних масштабів тощо.

Топографічні знаки, зразки карт рекомендується вивішувати до початку змагань.

Спецприйом 24. «Визначення відстані або висоти»

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

Спецприйоми 25-28. «Встановлення намету», «Розпалювання багаття», «Укладання рюкзака», «Виготовлення спорядження»

Проводяться відповідно до Умов. Рекомендується для дистанції класу.

Розділ 7. Загальні вимоги до облаштування дистанцій і етапів

Структура дистанцій і етапів

Всі дистанції складаються: з місця старту (стартовий майданчик до лінії старту), коридорів руху дистанції, етапів (спецзавдань), місця фінішу (фінішний майданчик після лінії фінішу). При побудові дистанції з поділом на частини – в місцях фінішу на кожній частині дистанції за лінією проміжного фінішу обладнується фінішний майданчик, а перед лінією старту на наступну частину дистанції – стартовий майданчик.

Місце старту (стартовий майданчик) має включати в себе:

- а) накопичувальну зону старту – для перевірки персонального складу учасників команди та відповідність його заявочним документам, наявності номерів у членів команди, огляду спорядження, оформлення декларації по спорядженню і перевірки наявності спорядження по факту, наявності в команд контрольного вантажу, обов'язкового для наявності спорядження за переліком, відповідно до Умов, обладнання (компас, аптечка, ліхтар, питна вода тощо).
- б) стартовий коридор – для підготовки команди безпосередньо до старту, перевірки карточки команди (за її наявності), видачі картографічних матеріалів (на довгій дистанції), фіксації часу старту в стартовому протоколі і кількісного складу команди, оголошення про готовність команди за хвилину до старту, здійснення старту команди на дистанцію. Стартовий коридор впритул розташовується з лінією старту.

Місце фінішу (фінішний майданчик) має включати в себе: фінішний коридор, який з одного боку обмежується лінією фінішу. Площа його повинна бути такою, щоб розмістити всіх учасників і спорядження не менше двох команд.

Коридори руху на коротких дистанціях мають однозначно задавати межі можливого здійснення руху учасниками й позначаються спеціальним маркуванням (обмежувальними або контрольними лініями, маркуванням прапорцями чи стрічками) для визначення напрямку руху. По коридорах руху можна рухатися в обох напрямках.

У коридорах руху неприпустима наявність будь-яких осіб, окрім суддів і учасників. Не припускається передача, підкидання спорядження в коридори руху (порушення пункту 3.13.2.10 Правил).

На короткій дистанції, де результат визначається тільки за результатом подолання етапів, а час по переміщенню по коридорах руху не враховується, обов'язково застосовується примусовий старт на етапах і черговість старту команд або учасників, коридори руху не визначаються.

На дистанціях за вибором може бути передбачене довільне пересування по місцевості між етапами, при цьому вся площа, на якій розташована дистанція, має бути обнесена обмежувальною лінією.

Напрямок руху на довгій дистанції (дистанції в заданому напрямі) задається контрольними пунктами (КП) дистанції при проходженні їх у певному порядку. Рух команд між КП дистанції здійснюється довільно, по будь-якій траєкторії.

Вимоги до напрямку руху на довгій дистанції по маркуванню як до коридорів на короткій дистанції і відрізняються тільки наявністю на них КП дистанції.

Етапи дистанції розміщуються навколо перешкод (реальних або умовних). Напрямок проходження етапів задається умовами, заданою послідовністю подолання етапів, коридорами руху дистанції.

Етап складається з певної площі для розміщення етапу та/або визначених коридорів руху етапу, в межах яких учасники можуть рухатися при проходженні. Межі площі етапу й коридорів руху визначаються аналогічно до коридорів руху дистанції. Вихід за межі площі етапу або коридорів руху етапу оцінюється в залежності від того, як обмежено етап.

Вхід на етап (площу етапу) проходить через лінію старту етапу, а вихід – через лінію фінішу етапу. Це є просторовим критерієм для визначення моменту старту та фінішу (початку й закінчення подолання етапу командою, учасником). Якщо відсутні лінії старту й фінішу, вхід і вихід на площу етапу або в коридор руху етапу може проходити в будь-якому місці, не позначеному обмежувальною або контрольною лінією.

Етап (площа етапу) поділяється на три визначальні ділянки – вихідна ділянка (ВД), цільова ділянка (ЦД), ділянка перешкоди (ДП).

При виникненні в команди необхідності зворотного проходження ДП, це дозволяється тільки при можливості дотримання безпеки (верхня командна страховка або самостраховка там, де командна страховка не вимагається).

ДП може бути обладнана як коридором руху учасників, так і коридором обходу ДП.

Коридор обходу ДП (КОДП) – це коридор руху учасників і суддів в обхід ДП. Він виконує функцію безпечного проходу від ВД до ЦД і 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. Порядок використання КОДП визначається умовами. КОДП може бути використаним для проходження першого учасника (за певних умов); для обходу ДП учасниками команди, які не подолали ДП з різних причин (збігання суддівського часу, команда або окремі учасники обходять етап, зняття команди, для передачі учаснику картки команди, зняття командою спорядження, яке не пройшло ДП тощо); для руху суддів. Не припускається вихід в КОДП учасників для ознайомлення з етапом, його обладнанням.

Обладнання дистанцій, етапів

Дистанції обладнуються місцями старту, фінішу, етапами з відповідним облаштуванням і суддівською страховкою, коридорами руху з відповідною розміткою, контрольними пунктами із засобами реєстрації контролю проходження (компостери, крейда, олівці і т. п.).

Етапи, їх ділянки, зони обладнуються відповідно до Умов певною розміткою та облаштовуються відповідними елементами обладнання етапів, які поділяються на дві групи – стаціонарній мобільні.

Стаціонарні елементи обладнання етапів:

Опори:

За способом організації опори поділяються на лінійні й точкові.

До точкових опор відносяться: опори з замкнутим контуром - крюки, петлі, заглушені карабіни, металеві кільця, опори на охоплення – дерева, виступи скель, камінь тощо.

До лінійних опор відносяться перила, які закріплені з двох (одного) кінців. Лінійні опори закріплюються тільки до точкових опор. Лінійні опори (перила), які закріплені з одного кінця, на вільному кінці мають закінчуватись вузлом або петлею.

За можливостями по навантаженню поділяються на: локальні (ЛО), вантажні (ВО), поліспастові (ПО).

ЛО мають витримувати навантаження не менше 8кН, виготовляються з одинарної основної мотузки, позначаються прапорцем, стрічкою як правило синього кольору.

ВО мають витримувати навантаження не менше 20кН, виготовляються з подвійної вірьовки (одночасне навантаження в місці підключення на дві вірьовки); можуть бути заблокованою системою крюків (не менше двох), карабіном (заглушена муфта), опорою на охоплення – дерева, виступи скель, каменів і т.п. ВО позначаються на місцевості прапорцем, стрічкою як правило жовтого кольору.

ПО виготовляються з подвійної і більше вірьовки, заблокованої системи крюків (не менше двох груп по два-три крюка), двох для одночасного навантаження карабінів з заглушеними муфтами; можуть бути опорою на охоплення – двох (на чорноземних ґрунтах) чи трьох (на скельних, піщаних або кам'янистих, скелястих ґрунтах) заблокованих один з одним дерев, відповідного розміру і ваги каменями; виступами скель з відповідним закріпленням. Лінійні опори можуть бути поліспастовими за умови навантаження під кутом не більше 10° відхилення від лінії перил, або двох заблокованих точковою опорою лінійних опор (з подвійної вірьовки).

ПО мають навантажуватись тільки в певному напрямку та витримувати навантаження не менше 30кН.

ПО позначаються на місцевості прапорцем, стрічкою як правило червоного кольору.

Командам дозволяється використовувати на етапі тільки елементи обладнання етапу, що надані та/або позначені суддівською колегією, (якщо інше не визначено Умовами). Стаціонарні елементи ПО і ВО, при виготовленні їх з вірьовки, мають бути як мінімум з подвоєної вірьовки діаметром не менше 10мм, мати, 2-3 заблоковані точки кріплення на місцевості, закінчуватись петлею (як мінімум подвійною) або суддівськими заглушеними карабінами (бажано подвоєними), або сертифікованим металевим кільцем.

Верхня суддівська страховка, лінійна суддівська страховка:

Верхня суддівська страховка застосовується суддями для створення безпечних умов при подоланні ДП при:

- застосуванні командою динамічної страховки з можливим фактором ривка більше за 1, причому суддями може бути обмеженою кількістю випадків застосування командою такої страховки (наприклад, тільки для першого учасника);
- вірогідності зриву або неконтрольованого руху чи падіння учасника при вільному русі, самостраховці льодорубом, зміні командної страховки учасника (де є вірогідність її втратити) та в інших випадках.

Страховка не повинна заважати вільним діям учасників.

Лінійна суддівська страховка (перила) може бути застосована:

- там, де недостатньо ефективно діє командна страховка і є загроза неконтрольованого руху або падіння учасника, а саме при переході першого на колоді, траверсі й на інших перешкодах;
- при підстраховці командних перил, які натягувалися за допомогою поліспасти (тільки на особливо небезпечних перешкодах, наприклад глибоке урвище, сильна течія ріки, велика глибина тощо), на навісних переправах і перильній страховці на інших етапах, де судді вважають це за необхідне;
- у випадку наведення перил суддями замість команди.

Верхня суддівська страховка не може буди додатковою опорою, зменшуючи провис командних перил. Це забезпечується як розміщенням суддівських перил, так і спеціальними умовами їх використання.

Перильна суддівська страховка організовується зі статичної основної вірьовки. У випадку, якщо вона натягується за допомогою поліспасти, то має бути з подвоєної вірьовки. При цьому зусилля натягування на одинарну вірьовку не може перевищувати 6000Н.

За правильністю підключення учасника до суддівської страховки мусить відповідати сам учасник, суддя повинен контролювати цей процес.

Мобільні елементи обладнання етапу:

До мобільних елементів відносяться ті, які не закріплені на місцевості:

- жердина етапу «Рух по жердинах» має витримувати учасника вагою до 120 кг, не прогинатися до поверхні рельєфу ДП при навантаженні посередині, лежачи кінцями на двох опорах. Довжина жердини має перевищувати за довжиною найбільший прогін між опорами й бути вагою до 20кг, без гілок і зачіпок.
- жердина для триноги на етапі «Переправа по колоді» може мати довжину від 4,5 до 7 м, діаметр з тоншого кінця не менше 10см, бажано хвойного дерева (не трухлого), без тріщин, з тонкого кінця бажана наявність виступів або обрубаних не під корінь сучків, кількість жердин – не менше 4 (одна запасна або для противаги).
- колода (з укладанням) – довжина не менше ніж на 125% від довжини ДП.
- додаткова колода для противаги на етапі «Переправа по колоді» – вага до 100 кг, довжина до 5м, без гострих сучків.
- штучний потерпілий – загальна вага від 30 до 120кг. Може бути комплектом мішків, колодою довжина 150 – 170см; повинен мати виділену зону голови, мати грудний пояс із системою кріплення, може мати страхувальний фал (до 2м).