

Народный Комиссариат лесной промышленности СССР
Народный Комиссариат Речного Флота СССР

„Утверждаю“
Начальник Управления
Сухонского
Речного Пароходства
Марков
26 апреля 1945 г.

„Утверждаю“
Зам. Управляющего треста
Вологодбумлеса
Нач. Вологодской Сплавной
Канторы
Волоцкой
27 апреля 1945 г.

МЕСТНЫЕ БАСЕЙНОВЫЕ ПРАВИЛА
СПЛАВА ЛЕСА ПО СУДОХОДНЫМ
И ВРЕМЕННО СУДОХОДНЫМ РЕКАМ
СУХОНСКОГО БАСЕЙНА
НАРКОМРЕЧФЛОТА

г. ВОЛОГДА
1945.

§ 7. Владелец древесины обязан изготовлять плоты, состояние которых должно строго соответствовать требованиям, изложенным в настоящих правилах.

§ 8. Плоты всех видов сплотки, буксируемые пароходами при проходе нормирующих перекатов, должны иметь запас воды под днищем плота:

а) на свободных реках:

при глубине воды до 1,5 м — 20 см,

при глубине воды от 1,5 м до 3,0 м — 25 см,

при глубине воды свыше 3,0 м — 30 см;

б) на каналах:

при глубине воды до 1,5 м — 15 см,

при глубине воды от 1,5 м до 3,0 м — 20 см,

при глубине воды свыше 3,0 м — 30 см;

в) на шлюзованных участках:

| Тип шлюзов | При глубине залегания короля | Запас по глубине на короле |
|---------------------|------------------------------|----------------------------|
| У деревянных шлюзов | до 1,0 м | 30 |
| | свыше 1,0 м | 35 |

§ 9. Плоты всех видов и систем сплотки по всей своей длине и ширине должны иметь равномерную осадку.

Для установления равномерности осадки плотов механической (пучковой) сплотки, запани изготовляющие плоты, должны иметь ниже каждого сплоточного станка контрольные (обмерные) ворота для осадки пучков, а для ручной сплотки других типов — обмерные рамы.

II. ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ СПЛОТКИ И ФОРМИРОВКИ ПЛОТОВ

§ 10. Маточные плоты должны иметь спасательные принадлежности (круги, шары-или нагрудники) в количестве не менее 4 штук.

Спасательные принадлежности размещаются на видных местах и не должны быть привязаны.

Каждый плот должен иметь на видном месте доску с четкой надписью на обеих сторонах:

наименование владельца, № плота, места отправления и наибольшей осадки плота.

Высота букв и цифр должна быть не менее 25 см.

§ 11. Реквизит - прислужный лес, применяемый при сплотке, должен отвечать следующим требованиям:

а) поворы (ромшины) должны быть из сырора-стущего леса еловой или березовой породы, длиною от 6,5 м и толщиной от 8 - 10 см в вершинном отрубе;

б) клин должен быть длиною 70 см и не иметь острых граней;

в) прут должен быть еловой, березовой и черемуховой породы, длина прута 2 - 2,5 м, толщина от 2 - 4 см в нижнем отрубе.

г) все плоты должны быть снабжены владельцем причальными снастями (хватальниками) длиною в 75 метров, диаметром 102 мм, а для сплотки типа „ерш“, буксируемой против течения на участке Царева—Печаткино, причальная снасть должна быть на головном плоту не менее 50 метров, а на последующих счалы не менее 25 метров каждый конец (концов должно быть два); на участке Кам-

чуга - Царева на каждом „ерше“ причальная снасть должна быть не менее 50 метров.

ВИДЫ СПЛАВНЫХ ЕДИНИЦ, БУКСИРУЕМЫХ ЗА ПАРОХОДАМИ В ПРЕДЕЛАХ СУХОНСКОГО БАССЕЙНА

Сплоточная единица „ерш“ для буксировки по реке Сухоне

§ 12. Основным видом плотов, буксируемых по реке Сухоне, являются плоты системы т. Черемисина, называемые „ерш“.

§ 13. Сплоточная единица „ерш“ представляет собой многорядную плитку, в которой бревна располагаются рядами в продольном направлении, причем каждый последующий ряд бревен перекрывает предыдущий ряд не полностью, а располагается (натаскивается) на него с уступом в зависимости от длины бревен и требуемой осадки плота.

§ 14. Размеры отдельных „ершей“ устанавливаются: для взводной буксировки — длина 75 м, ширина 6—8 м, для буксировки вниз по течению — длина 50 м; ширина 8 м с прокладкой головного пояса из переходных (несоставных) бревен.

§ 15. Первый ряд бревен сплоточной единицы „ерш“ (головка) представляет собой однорядную плотную плитку из бревен, сплоченных вручную при помощи повор, виц и клиньев. Для головки должны подбираться бревна одинаковые по длине и диаметру. Поворы прикладываются на расстоянии 1 метра от торцов бревен.

§ 16. По изготовлении головки на нее натаскивается с уступом, как указано в § 13, первый ряд бревен, а затем последовательно один за другим

и все остальные ряды, до полного образования сплотовой единицы.

§ 17. Головка каждого „ерша“, предназначенного для взводной буксировки (против течения), должна быть дополнительно укреплена, путем наложения по линии поворота трехбревенного поперечного пояса.

Крепление бревен пояса между собою и к бревнам головки должно производиться посредством прошивки металлическим тросом или растительным канатом.

§ 18. Нижние торцы бревен в каждом ряду „ерша“ при сплотке должны выравниваться.

§ 19. При сплотке „ершом“ ряды бревен должны скрепляться между собою 5 - 7 мм поперечными обвязками - тросовыми комплектами, цепями или отоженной проволокой того же диаметра.

Кроме того, у сплотовых единиц (ершей) по бортам прокладывается во время сплотки однобревенная обоновка. Бревна обоновки должны быть диаметром не менее 12 см в верхнем отрубе и расположены вершинами к головке „ерша“ и в таком порядке, чтобы концы каждого последующего бревна находились поверх предыдущего, перекрывая его не менее чем на 1,4 м.

§ 20. Обвязки для скрепления рядов бревен должны прокладываться в следующем порядке:

Первая обвязка прокладывается на бревнах головки сплотовой единицы с отступом на 1,0 - 1,5 м к хвосту от линии намеченного размещения передних торцов (погружаемого на головку первого ряда бревен): при этом обвязкой захватываются по способу восьмерки концы бревен обоновки и крайних бортовых бревен головки. После погрузки (натаски-

вания) на головку очередных 1—2 рядов бревен концы обвязки, охватывая ряды погруженных бревен, соединяются между собой замком, если обвязки тросовые или цепные, или путем заделки концов проволочных обвязок.

Все последующие обвязки прокладываются в местах стыков бревен обоновки, охватывая, как указано выше, концы их и ряды бревен „ерша“ восьмеркой, с аналогичной же заделкой концов обвязки. Последняя обвязка должна быть проложена посредине хвостового ряда бревен с наложением шлагов, как у первой обвязки, на хвостовую часть „ерша“.

Соединение проволочных обвязок производить на середине плота с обязательным обхватом каждым концом одного бревна.

§ 21. Хвостовая часть каждого „ерша“ должна быть заделана трехбревенным поперечным поясом с захватом бревен обоновки. Укладка бревен производится по задним концам бревен последнего ряда „ерша“.

§ 22. Каждый „ерш“, подготовленный для взводной буксировки, должен быть по бортам ошлагован металлическим тросом или растительным канатом.

Бортовая ошлаговка прокладывается с наложением шлагов на каждом стыке (перекрытия) бревен обоновки „ерша“. В шлаг захватывается одно (верхнее) бревно обоновки и смежное с ним крайнее бревно „ерша“. Концы бортовой ошлаговки крепятся в головке и хвосте „ерша“ посредством наложения шлагов на углы его, с захватом бревен поперечных поясов и обоновки.

§ 23. Формирование плотов для взводной буксировки производится путем установки „ерша“ в кильватерный порядок, вплотную друг к другу.

§ 24. Счаливание между собой отдельных „ершей“ в плот надлежит производить по бортам концами шлаговки. Лежень прокладывается по середине, вдоль всего плота, и крепится за поперечные пояса в головке и хвосте каждого „ерша“, а на остальном протяжении лежнем шлагаются 2--3 бревна через каждые 10--15 м.

§ 25. Шлаговка „ершей“ производится для плотов объемом до 1000 кубометров пеньковыми снастями 115 мм или цинковыми 16·18 мм, для плотов свыше 1000 куб. снастями диаметром не менее 128 мм или металлическим 18-22 мм.

Диаметр лежня должен быть не тоньше бортовой шлаговки, т. е. металлический трос 18--22 мм.

Снасти на участке Камчуга Тотьма должны быть металлические или пеньковые (растительные) первой воды 100% годности.

§ 26. Формирование плотов для буксировки вниз по реке Сухоне производится путем составления плотов из отдельных „ершей“.

При глубине фарватера нормирующих перекаатов до 1,5 м габариты илов плотов допускаются по длине 5 ершей по ширине 5 ершей, т. е. 40×250 метров.

При глубине от 1,6 до 0,9 м габариты плотов не должны превышать по длине 150 м, по ширине 16 метров, т. е. 3 „ерша“ по длине и 2 „ерша“ по ширине.

§ 27. „Ерши“ головной части плота выравниваются, на которых заделывается общая головка следующим порядком: по всей ширине головной

части плота на расстоянии от торцев бревен не менее одного метра кладется кряж, состоящий из трех бревен толщиной 15 см каждое, расположенных в разгон по всей ширине плота, после чего кряж плотно пришивается к бревнам „ершей“ вполне доброкачественными смольными тросами толщиной 102 мм или цинковыми 12 мм.

§ 28. Ошлаговка плота производится одеванием шлагов по бортам на крайнюю верхнюю пару бревен из массы „ершей“ между обвязкой цепи на расстоянии от торца бревен 1 метр.

На хвостовой части плота одевание шлагов производится непрерывно на углах и середине каждого „ерша“. Бортовая и хвостовая шлаговка плота состоит: металлические снасти хорошего качества при кубатуре плота до 4000 км диаметром 18—20 мм, при кубатуре свыше 4000 км 20—22 мм.

§ 29. Прокладка переносов производится поперек плота по три переноса по каждому счалу „ерша“. Первый перенос кладется по середине первого счала, второй по хвостовой части первого счала „ершей“, третий по головной части второго счала „ершей“ и так далее. Толщина пенькового переноса должна быть не тоньше 102 мм.

§ 30. Лежень прокладывается по длине средней линейки „ершей“ и закрепляется на головке и хвосте плота с накладкой по 4 шлага на каждом „ерше“. Диаметр лежня должен быть равен бортовой ошлаговке и обязательно металлический.

§ 31. Причальный трос (хватальник) должен быть на головной и хвостовой части плота пеньковый 125 метров длиной, диаметр 115 мм, закрепленный на средний лежень плота.

Вся бортовая ошлаговка переносы и лежни должны быть натянуты туго по всему „ершу“.

ПЛОТЫ ДЛЯ БУКСИРОВКИ ВНИЗ ПО ТЕЧЕНИЮ РЕКИ СУХОНЫ

Однорядные плитки

§ 32. Слотка для буксировки вниз по реке Сухоне представляет собой однорядные плитки, состоящие из ряда бревен, сплоченные на поворы при помощи виц и клина, бревна располагаются комлями в разные стороны.

Взводная буксировка плотов производится сплоченных по системе „ерш“ при чем, к такому плоту причаливаются плитки со спецдревесиной.

§ 33. Поворы прокладываются на расстоянии 90 см от торцев.

При наличии древесины в коротье, поворы прокладываются на расстоянии не менее 50 см.

§ 34. В одну плитку сплачиваются бревна с разницей по длине не более 1 м и по толщине не более 8 см.

§ 35. На однорядные плитки между поварами укладывается накат из бревен в количестве до 80% от числа бревен первого ряда.

§ 36. Древесина лиственной породы береза и сосна во избежание утопа сплачивается однорядкой с приплотом до 30% сухостойного леса, сухостойная древесина сплачивается равномерно по всему плоту.

§ 37. Из указанных плиток формируются плоты по длине в соответствии с § 26.

§ 38. Каждая плитка между собою счаливается на две собачины по всем линейкам плота, соба-

чины должны быть не меньше 12 см в вершинном отрубе, хорошего качества.

§ 39. Шлаговка прокладывается кругом всего плота по борту цинковыми снастями диаметром 18—22 мм, одевание шлагов производится на каждый бортовой угол плитки, на передний и задний концы бревен с захватом ромшин.

§ 40. Переносы первой от головы и от хвостовой части плота кладутся через две плитки на третью, вторые через три на четвертую, остальные через четыре на пятую, причем снасти могут быть пеньковые толщиной 102 мм или металлические 12 мм.

Крепление переносов производится следующим порядком: концы крепятся обязательно за бортовую шлаговку с одеванием шлагов за угол плитки, а затем концы заделываются крюком, а если перенос металлический то закабаливается.

Во всех случаях шлаги должны одеваться на задние концы всех плиток.

§ 41. На плотах прокладываются два металлических лежня диаметром 18—22 мм. Крепление лежня производится в следующем порядке, один конец лежня крепится на головке и второй на хвостовой части плота. Концы лежня закабаливаются, затем на передних и задних концах одеваются шлаги на одну и ту же пару бревен. В середине плота шлагуется через две плитки на третью и шлагуется та плитка, по которой проходит перенос.

П р и м е ч а н и е: Габариты плотов, предусмотренные настоящими правилами, установлены до момента ввода в эксплуатацию плотины и шлюза Опоки.

ПЛОТЫ ДЛЯ БУКСИРОВКИ ПО КУБИНСКОМУ ОЗЕРУ

Механической сплотки пучки

§ 42. Каждый пучок, входящий в состав буксируемого вoза должен состоять из бревен (лесоматериалов) разницей в размерах не свыше 0,5 метра.

Количество длинных бревен, входящих в пучок, должно быть не менее 50%.

§ 43. Пучку придается необходимая прочность, пучок должен иметь форму в виде эллипса, при чем максимально допустимое соотношение осей от 2,5 до 2,7 (результат деления ширины пучка на его высоту).

§ 44. Бревна в пучке должны быть уложены ровно и плотно и без грызунов, общая длина пучка не должна превышать больше чем на 0,3 м длины входящих в пучок наиболее длинных бревен.

§ 45. Древесина лиственных пород допускается к оплотке в пучке с обязательным приплотом хвойной древесины не менее 25% от общего объема плотов.

§ 46. На каждый пучок накладываются две обвязки на расстоянии 1—1,5 м от торцов, с таким расчетом, чтобы все входящие в пучок бревна подходили под обвязки.

§ 47. Обвязка пучков производится специальными комплектами.

Размеры обвязок

| Объем пучка в м ³ | Цены длиннозвеньевые диаметром железа мм | Цены узловые диаметром железа мм | Обвязки тросовые диаметр троса мм |
|------------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------------|
| до 25 | 8 | 7 | 6,2 |
| 26 - 35 | 9 | 8 | 7,2 |

Примечание: Разрешается производить крепление речных пучков кроме комплектов следующими видами обвязок: 1) металлической проволокой или проволочным жгутом не менее следующих размеров:

| Объем пучка м ³ | Диаметр одиночной проволоки мм | Проволочные жгуты в мм при | |
|----------------------------|--------------------------------|----------------------------|----------------|
| | | 2-х проволоках | 3-х проволоках |
| До 15 | 4,0 | 3,5 | — |
| 16- 25 | 5,0 | 4,0 | 3,5 |
| 26- 35 | 6,0 | 5,0 | 4,0 |
| 36 и более | 7,0 | 6,0 | 5,0 |

Проволока до употребления должна быть отожжена.

2) Разрешается производить обвязку пучков равис-прочной проволокой: квадратной, прямоугольной и эллиптической формы сечения, при чем площадь сечения должна быть не менее площади сечения круглой формы.

3) На местном сплаве допускается:

а) обвязка из древесных канатов следующих размеров:

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| Объем пучков, м ³ | Колич-во ввц в канате |
| до 20 | 3 |
| 21—30 | 6 |

б) Обвязки жердевой или дощатой конструкции проф. Пашевского, при чем диаметр проволоки должен быть не менее, чем указано в п. 1 настоящего параграфа.

§ 48. Комплекты обвязок соединяются замком рычажной конструкции, рычаг должен быть закабален.

§ 49. Из готовых пучков составляются линейки, из линеек формируются возы шириною в 5 линеек. Льяла (свободное пространство) между торцами бревен пучков, входящих в состав воза, не должны превышать 30 см.

§ 50. Каждый плот обносится цепным оплотником в 2 бревна с диаметром бревен в 20 сантиметров, с отверстием на нем в 65 мм на расстоянии от торцов в 30 см. Оплотные цепи должны быть диаметром 16 мм с соответствующей прочностью замков.

Примечание: Для навигации 1945 г. допустить применение к буксировке оплотные цепи диаметром в 14 мм, 100% годности при объеме плота не свыше 4000 кубометров.

§ 51. По средней линейке плота прокладывается лежень толщиной снасти 102 мм до 100% годности в соответствии с § 175 общих правил сплава, а металлические 12 мм, при чем задний конец лежня зачаливается за оплотник и по длине всего плота накладываются шлагги на каждый пучок плота, второй конец лежня закрепляется за головку цепного оплотника в месте зачалки буксира.

§ 52. Головные, хвостовые и крайние, бортовые линейки шлагаются крестовой шлаговкой пеньковой снастью толщиной 89 мм до 100% год-

ности в соответствии с § 175 общих правил сплава или металлическим диаметром 16 мм.

§ 53. Поперек плота кладутся переносы: первый головной на первый ряд, а последующие через три ряда пучков на четвертый. На заднем ряду прокладка обязательна.

Все переносы крепятся концами с захватом оплотника и крайних линеек пучков. Толщина переносов должна быть не менее 76 мм до 100% годности, в соответствии с § 175 общих правил сплава.

ПЛОТЫ, БУКСИРУЕМЫЕ ПО СЕВЕРО-ДВИНСКОЙ СИСТЕМЕ

§ 54. Сплотка, ошлаговка креплений и оборудование плотов, следующих от Топорни до Горбова Мыса и из запаней, лежащих по Северо-Двинской системе назначением в Топорню, производится в соответствии с правилами сплава леса, существующими в Шекснинском бассейне. Формирование возов в Горбовом Мысу для буксировки через Кубинское озеро до шлюза Знаменитый производится в порядке §§ 49, 50, 51, 52 и 53 настоящих правил.

ПЛОТЫ ПО РЕКЕ СУХОНЕ ОТ ШЛЮЗА „ЗНАМЕНИТЫЙ“ ДО СУХОНСКИХ БУМПРЕДПРИЯТИЙ

§ 55. Формирование плотов для буксировки от шлюза „Знаменитый“ для Бумпредприятий допускается с габаритами по длине 140 метров по ширине 20 метров, причем плот обводится однобренвенным цепным оплотником. Крепление пучков, находящихся в плоте как в продольном, так и в поперечном направлении, т. е. накладывание лежня

и переносов разрешается производить цепями, проволокой от 4 мм или древесными канатами.

Примечание: Средства для ошлаговки и формировки плотов всех типов сплотки, предусмотренных настоящими правилами, устанавливаются до 100% годности.

III. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРАВИЛА БУКСИРОВКИ ПЛОТОВ

Общие правила

§ 56. Места сдачи формированных плотов на буксировку должны быть удобны и безопасны для стоянки и маневрирования парохода при отвале.

Эти места должны быть перед навигацией согласованы с пароходством и судоходной инспекцией.

§ 57. В соответствии с постановлением СНК СССР от 13 марта 1945 года за № 466 сплавные организации обязаны в условиях повышения качества сплотки древесины, отправляемой за тягой пароходства, а также в целях ликвидации аварийности плотов в пути, по причине недоброкачественной сплотки, передавать пароходству и представителю Главснаблеса плоты к транспортировке после проверки годности плотов к пуску в сплав, о чем на каждый плот должен составляться акт капитаном парохода, представителем Главснаблеса и сплавной организации там, где представители Главснаблеса имеются.

§ 58. При приемке плотов к буксировке пароходством проверяется:

а) соответствие габаритов плота его длины, ширины и осадки установленным на данный период;

б) соответствие техники и качества сплотки к формировки плота требованиям правил сплава;

- в) размеры и качество такелажа;
- г) оборудование и снабжение плота.

§ 59. Лесосплавляющая организация обязана предъявить плот к осмотру, а Пароходство произвести освидетельствование его до прибытия парохода в срок, обусловленный бассейновыми правилами и договорами. При исправности плота он считается принятым на буксировку, о чем составляется перевозочный документ.

В случае обнаружения дефектов в сплотке или формировании плота они перечисляются в акте осмотра.

§ 60. С момента взятия плота на буксир пароходства на обязанности капитана и плотокоманды лежит обеспечение сохранности лесоматериалов и такелажа плота.

§ 61. В целях обеспечения безаварийной буксировки плотов, скорейшей доставки их в пункты приплава и обеспечения нормальной работы такелажа, пароходствами должны подаваться буксирные паротеплоходы в соответствии с кубатурой плотов: при этом должны соблюдаться нагрузки на индикаторную силу мощности парохода.

ДВИЖЕНИЕ И ОСТАНОВКА ПЛОТОВ

§ 62. Капитаны паротеплоходов обязаны соблюдать все условия и принять меры, необходимые для безопасного плавания плотов и находящихся на них людей и имущества, обязаны наблюдать за тем, чтобы не было причинено вреда путям, другим судам или плотам, предостерегательным знакам, пристаням, мостам и всякого рода сооружениям.

§ 63. Вне зависимости от погоды плоты должны иметь от захода до восхода солнца установленные Правилами плавания отличительные огни.

§ 64. Через затруднительные места водного пути плоты должны проводиться буксирующим пароходом в расчалку или проводиться без расчалки двумя пароходами.

§ 65. При проходе мест прокладки подводных кабелей—цели-волокуши, лоты и якоря должны подниматься.

§ 66. Запрещается вспомогательным пароходам швартоваться к бортовому сплотнику плотов, за обвязку пучков или за поворы плоских единиц.

§ 67. В случае остановки в пути, плоты должны ставиться вне фарватера, на расстоянии не менее 100 м от перевалочных сигналов и не препятствовать свободному движению других судов или плотов.

§ 68. Воспрещается стоянка плотов: на перекатах, в коленах, в узких местах, у прижимных берегов, у дебаркадеров, в местах привалов пароходов, у дровяных складов, специально объявляемых управлением пути.

§ 69. В пунктах назначения должны быть устроены оборудованные причалы, позволяющие свободную и безопасную постановку к ним прибуksированных плотов.

§ 70. Постановка буксирующими паротеплоходами плотов, в пунктах их прибытия производится на якорную стоянку головки на рейдах или причалам (с ходу или путем подводки и заводки) в зависимости от местных условий и размеров плота (целым или частями).

§ 71. Прибывающие к причалам плоты должны встречаться береговыми командами для приемки причальных концов и учалки плота.

§ 72. Учалка плотов, стоящих у берега и постановка их на рейдах, на якорных стоянках должна обеспечивать безопасность стоянки плотов как в штиль, так и на случай штормовой погоды.

ПРОХОД ПЛОТОВ ПОД МОСТАМИ

§ 73. При каждом проходе плота под мост капитан должен лично управлять паротеплоходом, вне зависимости от времени несения своей вахты.

§ 74. Проход плотов под железнодорожные мосты во время штормовой погоды, сильного тумана или снегопада воспрещается.

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ НА СЛУЧАЙ АВАРИИ

§ 75. Капитаны паротеплоходов и должностные лица обязаны принимать все меры к безаварийному плаванию плотов, руководствуясь общими и местными правилами и должностными инструкциями о мерах борьбы с авариями, а в случае аварии принять все меры к скорейшей ее ликвидации, к спасению людей, леса, имущества, документов и к освобождению фарватера.

§ 76. Плоты, коим угрожает опасность повреждения от каких-либо причин, все стоящие вблизи или идущие мимо пароходы, а также должностные лица пароходства и лесосплавающих организаций обязаны оказать необходимую помощь.

§ 77. Если капитану паротеплохода почему-либо не представляется возможным снять оставшийся на мели лес и если таковой угрожает опасностью пароходам, идущим с плотом или судами, а также

будет способствовать ухудшению пути, капитан обязан немедленно сообщить об этом начальнику ближайшей пристани, а последний обязан принять меры к немедленной уборке оставшегося на мели леса.

§ 78. Плотокараван, потерпевший аварию, допускается к дальнейшей буксировке только в отремонтированном и пригодном для буксировки состоянии.

§ 79. При утере якоря или лота судоплотоводители обязаны принять меры к его подъему, а при невозможности извлечения незамедлительно поставить в известность ближайшую сплавконтору, начальника пристани и судоходную инспекцию.

§ 80. О всякого рода происшествиях или авариях, судоплотоводители обязаны, по принятии необходимых мер к ликвидации аварии, составить акт и представить в ближайшую инспекцию судоходства, управление пароходства и сплавной организации, которой принадлежит плот.

§ 81. В актах должно быть указано:

- а) время происшествия или аварии;
- б) подробное описание происшествия или аварии и местности, где она произошла. Схема местности с нанесением положения плота до аварии и после аварии;
- в) последовательное изложение всех распоряжений, имеющих отношение к происшествию или аварии, которые отдавались перед происшествием или во время такового;
- г) подробное описание утраченного имущества, леса, такелажа, инвентаря с указанием их количества, а также времени простоя плотов, если таковые имели место;

д) какие принимались меры к предупреждению несчастия и спасению людей и имущества, соблюдены ли правила плавания;

е) были ли при происшествии или аварии случаи смерти или увечья людей;

ж) должность, имя, фамилия и местожительство состава команд и лиц, подписывающихся как участников, так и свидетелей, адреса которых должны быть указаны в акте при подписи.



ПРАВИЛА
определения годности такелажа
по наружным признакам

| Категория годности | Наружные признаки, характеризующие годность | Процент годности | На какую работу годен |
|-----------------------|---|---------------------|-----------------------------|
| 1 | <p align="center">А. Пеньковые смольные канаты</p> <p>Новый, сохранивший просмол.</p> | 100 | На ответ- ственную |
| | <p>Бывший в употреблении, совершенно исправный, сохранивший просмол, не имеющий каких-либо признаков повреждений.</p> | | |
| 2 | <p>Канат, бывший в употреблении и имеющий следующие признаки:</p> <p>1) незначительную потерю просмола, без заметного изменения цвета каната;</p> <p>2) незначительную вытяжку по всей длине;</p> <p>3) незначительную стертость каболок, но без перебоев их;</p> <p>4) отсутствие разрыхленных прядей;</p> <p>5) длину конца после ремонта (сростки) не короче 100 м, а для шейм не короче 60 м.</p> | 75 | На ответ- ственную |

| Категория годности | Наружные признаки, характеризующие годность | Процент годности | На какую работу годен |
|-----------------------|--|---------------------|-----------------------------------|
| 3 | <p>Канат, бывший в употреблении, имеющий следующие признаки:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) значительную вытяжку по длине; 2) сохранивший просмол на каболках внутри каната, с побелевшей поверхностью; 3) отсутствие разрыхленных прядей; 4) значительную стертость наружных каболок и единичные перебои их; 5) длину конца после ремонта (сростки) не короче 60 м. | 60 | На ответственную |
| 4 | <p>Канат, бывший в употреблении и имеющий следующие наружные признаки:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) сильную вытяжку; 2) потерю просмола, с сильно побелевшей поверхностью; 3) частично разрыхленные пряди; 4) значительную стертость наружных каболок с перебоями их, вследствие чего на отдельных участках канат становится лохматым. | 25 | На ответственную |
| 5 | <p>Концы длиной до 10 м, развинувшиеся на отдельные пряди и каболки.</p> | 10 | На разные подсобные хозяйственные |

| Категория годности | Наружные признаки, характеризующие годность | Процент годности | На какую работу годен |
|-----------------------|---|---------------------|-----------------------------|
| | <p>Б. Пеньковые бельные, манильские и сизальские канаты</p> <p>Определение годности производится по признакам для смольного каната (без признаков просмола).</p> <p>В. Оцинкованные и неоцинкованные стальные тросы</p> | | |
| 1 | <p>Новый трос и бывший в употреблении: все пряди на месте, небольшая потертость, признаков колышек не имеется.</p> | 100 | На ответ- ственную |
| 2 | <p>Трос, бывший в употреблении, имеющий следующие признаки:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) смещение прядей, приплюснутость и выпучивание их, без обнажения сердечника; 2) налетная ржавчина на отдельных частях троса; 3) отсутствие перебоев отдельных прядей или стренг; 4) отсутствие кольчуг, колышек, незначительное перекручивание прядей (допускаются следы колышек); 5) иглистость отдельных проволок по наружной поверхности троса, с наибольшей изломанностью проволок на протяжении 1 пог. м, не более | | |

| Категория годности | Наружные признаки, характеризующие годность | Процент годности | На какую работу годен |
|-----------------------|--|---------------------|------------------------------------|
| 4 | <p>Трос, бывший в употреблении и имеющий следующие признаки:</p> <p>1) иглистость отдельных проволок по наружной поверхности троса на протяжении 1 пог. м в количестве не выше 25% от общего числа проволок в тросе;</p> <p>2) сплошная ржавчина на протяжении всего троса с наличием на проволоках ясно выраженных раковин, остающихся после удаления налета ржавчины;</p> <p>3) отсутствие перебоин отдельных прядей или стренг;</p> <p>4) значительное перекручивание прядей, частичное смещение проволоки и прядей, заметные колышки.</p> <p>Г. Оцинкованные и неоцинкованные тросы ниже 40% годности</p> | 40 | На ответственные и вспомогательные |
| 1 | <p>Тросы с перебоннами отдельных прядей или стренг, с колышками, сильно перекрученными прядями, расположенными по длине троса на расстоянии до 8 м один от другого, подлежат переработке, сращиванию или заменяются отдельные участки прядей.</p> | | |

| Категория годности | Наружные признаки, характеризующие годность | Процент годности | На какую работу годен |
|-----------------------|---|---------------------|--------------------------------|
| 2 | Нераспустившиеся концы от 3 до 7 м перерабатываются на штропы, увязочный такелаж, пучковые прошивки и очалки для механической плоской сплотки. Д. Цепи | | |
| 1 | Новые и бывшие в употреблении, имеющие незначительную потерю звеньев, местами ржавчину. | 100 | На ответ- ственную |
| 2 | Цепи, бывшие в употреблении, звенья которых потерты на 5% первоначального диаметра железа. | 80 | На ответ- ственную |
| 3 | Цепи, бывшие в употреблении, имеющие потерю звеньев на 8% первоначальной толщины железа. | 60 | На менее ответствен- ную |
| 4 | Цепи с сильно потертыми звеньями. | 40 | На мало ответствен- ную |

Ответственные редакторы:

Пароходства
Связкопторы

П. А. Захаров.
П. П. Обуздин.