

МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА СПЛАВА ЛЕСА В ПЛОТАХ ЗА СУДОВОЙ
ТЯГОЙ ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ, НАХОДЯЩИМСЯ В ВЕДЕНИИ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ РЕЧНОГО ФЛОТА ПРИ СОВЕТЕ
МИНИСТРОВ БЕЛОРУССКОЙ ССР

Утверждено: Заместитель начальника Главного управления речного флота

при Совете Министров Белорусской ССР Ф.Прокудин 05.03.1958

Согласовано: Заместитель начальника Управления лесной промышленности

совнархоза Белорусской ССР С.Пыж 05.03.1958

I. Общая часть

□ 1. Настоящие правила изданы на основании статьи 9 Устава внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденного постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. № 1801 и в развитие Правил плавания до ВВП СССР.

□ 2. Эти правила регламентируют и устанавливают порядок сплава леса в плотках за судовой тягой и самосплавом на судоходных реках, где разрешается настоящими правилами самосплав, применительно к условиям и особенностям на внутренних водных путях, находящимся в ведении Главного управления речного флота при Совете Министров БССР.

□ 3. Требования настоящих правил обязательны к выполнению всеми предприятиями, организациями и лицами, транспортирующими лес за тягой и самосплавом по водным путям БССР, находящимся в ведении Главного управления речного флота при Совете Министров БССР.

□ 4. Настоящие правила должны быть у всех организаций, учреждений и должностных лиц, связанных с изготовлением, приемкой и буксировкой плотов за судовой тягой.

□ 5. Руководитель предприятия-учреждения от каждого работника, связанного с составлением, приемкой и буксировкой плотов, должен взять расписку в получении и усвоении им настоящих правил.

□ 6. Надзор за выполнением настоящих правил осуществляет

Верхне-Днепровская бассейновая судоходная инспекция и ее линейные органы.

□ 7. За нарушение настоящих правил виновные привлекаются судоходной инспекцией к ответственности в порядке, установленном действующим законоположением, - штрафу, согласно обязательному постановлению Главного управления речного флота при Совете Министров БССР, или к судебной ответственности, если совершенные нарушения повлекли за собой особо тяжелые последствия.

□ 8. По Днепро-Бугскому каналу и р.Припять от Пинска до пристани Волянские Мосты перевозка леса производится только в судах.

Проводка плотов за судовой тягой на указанном участке разрешается, как исключение, только в полноводный период.

□ 9. Разрешается временно, до особого указания, самосплав

плотов без судовой тяги на следующих участках судоходных рек:

- р.Сож - выше Славгорода;
- р.Березина - выше Брод;
- р.Друть - Чичевичи - устье;
- р.Бесядь - на всем протяжении;
- р.Стырь - на всем протяжении;
- р.Горынь - на всем протяжении;
- р.Птичь - на всем протяжении;
- р.Щара - от Добромышля до Устья;
- р.Усвяча - на всем протяжении;
- р.Запад.Березина - на всем протяжении;
- р.Свислочь - на всем протяжении;
- р.Неман - устье р.Щары - Фабричные мосты.

Порядок и сроки самосплава плотов на вышеуказанных участках рек

устанавливаются лесосплавными организациями после предварительного согласования с Пароходством и бассейновым управлением пути.

□ 10. Самосплав плотов в ночное время и самосплав вольницей (без людей) на участках рек, перечисленных в □ 9 настоящих правил, запрещается.

□ 11. На каждом самосплавном плоту должно быть не менее одного рабочего.

II. Формирование, оснащение и технические

правила сплотки

□ 12. Все плоты, подлежащие буксировке, формируются из однорядных и двухрядных гребенок с накатами, глейнь и пучков с расположением бревен торцами вдоль течения реки.

Головные и хвостовые гребенки потокараванов сплачиваются из более длинных бревен, обладающих хорошей плавучестью, и полностью не загружаются накатом во избежание их потопления.

□ 13. Каждая секция по всей длине ошлаговывается тремя тросами, из коих 2 троса проходят по краям, а третий посередине секции. Ошлаговка секции указанными тросами осуществляется следующим порядком: крайние тросы вяжутся способом шлагов-полуудавок по углам гребенок с обхватом не менее 2 крайних бревен вместе с жеростями (ромжинами), а средний трос - такими же шлагами за одно и то же бревно вместе с жеростями с обоих концов каждой гребенки.

Толщина ошлаговочных крайних тросов должна быть 12-18 мм и среднего 18-22 мм.

Примечание. На реке Березине средний ошлаговочный трос применяется только в полноводный период.

□ 14. Каждый потокараван должен иметь, кроме ошлаговочных продольных тросов, дополнительно поперечные тросы в головной и хвостовой частях плота.

Примечание. При составлении плота в две ленты потокараван должен крепиться дополнительными поперечными тросами через каждые 50 метров по его длине.

□ 15. Вязочный реквизит плота должен отвечать следующим техническим требованиям:

а) жерости должны быть из сырораствующей древесины длиной каждая

не менее 10-12 метров и толщиной в верхнем отрубе 6-8 см для местных плотов и 8-10 см для транзитных плотов. Для пасов и тратвы - жерди длиной 4,5 м и выше, толщиной 4-6 см;

б) вязочный материал (вица и гужба) должен быть качественным и прочным;

в) вязочная проволока - толщиной по диаметру не менее 4 мм и быть отоженной - мягкой.

□ 16. Слотка леса производится в гребенки однорядные и многорядные с накатом, в пучки, ерши и гленья (торки).

Размер гребенки по ширине должен быть равным длине ее древесины, а по длине не должен превышать размера ширины плотокаравана, установленной разделом IV настоящих правил.

□ 17. Древесина твердолиственных пород (дуб, граб и береза) спланивается при всех видах слотки с приплотом не менее 25% хвойного леса по кубатуре.

□ 18. Вязочные жерести (ромжины) гребенок в местах соединения должны перекрывать одна другую не менее чем на три метра.

Места стыков вязочных жерестей, для увеличения прочности, перекрываются дополнительно помочевой полужеростью, которая крепится к основным жерестям 4 шовками.

□ 19. Нагрузка гребенок накатом должна производиться равномерно по всей площади между жерестями с оставлением на головках незагруженной полосы шириной не менее 1 метра.

□ 20. На хвосте плота (на передней гребенке) протягивается поперечный трос (брундук) и оборудуются подвески из тонких бревен, а на второй хвостовой гребенке оборудуется специальное устройство для закрепления буксирного троса (буксира).

III. Габариты плотов

□ 21. Габариты плотов по длине и ширине устанавливаются нижеследующие:

□

Габариты плотов Реки	Тяговые участки	Вид сплотки	длина в метрах
р. Припять 12	Пинск-Вильча	однорядка с накатом	360
24/24	Вильча-Устье	пучки и однорядка с накатом	450
р. Березина 16/16	Пелик-Черневка	однорядка с накатом	225
16/16	Черневка-Бобруйск	"-"	450
р. Днепр 24/24	Рогачев-Речица	"-"	450
р. Сож 24/18	Славгород-Гомель	"-"	420/450
р. Неман 16/16	Дуброво-Шандубра	"-"	500
8/8	Купинск-Дуброво	"-"	350
р. Зап. Двина 16/12	Сураж-Витебск	"-"	400/300
12	Горяны-Витебск	пучки	300
16/12	Горяны-Витебск	однорядка с накатом	400/300

Примечания:

1. В числителе показаны габариты плотов на апрель-май
месяц, а
в знаменателе - на период июнь - закрытие навигации.

2. Осадка плотов во всех случаях должна отвечать
требованиям

□ 13 Правил плавания по внутренним водным путям СССР, т.е. запас воды под плотом должен быть не менее 20 см, а максимальная осадка в половодье не больше 120 см.

3. По реке Припять на участке Пинск - пристань Воляньские Мосты габариты плотов установлены на период судоходства при открытых плотинах на гидроузлах "Качановичи" и "Воляньские Мосты".

Габариты самосплавных плотов на участках рек, указанных в □ 9 настоящих правил:

Реки	Участки	Длина в	
Ширина в		метрах	
		метрах	
р.Сож	Выше Славгорода	20	16
р.Бесядь	Красная Гора - Устье	50	7
р.Друть	Чичевичи-Устье	50	6
р.Березина	Броды-Борисов	150	8
р.Горынь	Столин-Д.Городок	100	6
р.Стырь	На судоходном участке	100	6
р.Струмень	На судоходном участке	50	6
р.Птичь	По всей реке	120	9
р.Щара	По всей реке	100	8
р.Зап.Березина	По всей реке	75	8

Примечание. Р.Березина при разрешении самосплава на участке Броды-Борисов Главным управлением речного флота при Совете Министров БССР.

□□

IV. Инвентарь, такелаж и оборудование

□ 22. Оборудование плотокараванов и снабжение их такелажем, инвентарем, средствами спасения и сигнализации должно отвечать следующим нормам:

□

-----Т-----Т-----
-----Т-----

Наименование -----+ Само-	Единица измерения	За тягой					
		Т	Т	Т	Т	Т	Т
Сож Березина Припять Неман Западная сплавом Двина и Днепр							
Якорь 4-рогий весом - 80-100 кг	шт.	-	-	-	1	-	-
Якорь 4-рогий весом - 100-150 кг	-"	-	1	-	2	-	-
Якорь 4-рогий весом - 160-180 кг	-"	3	2	-	-	-	-
Якорь 4-рогий весом - 150-200 кг	-"	-	-	4	-	-	-
Трос стальной длиной - 100 м, 12-16 мм	-"	-	-	-	3	-	-
Трос стальной длиной - 60-100 м, 16-22 мм	-"	3	3	4	-	-	-
Подсучье пеньковое - длиной 25 м, толщиной 115 мм	-"	3	3	4	3	-	-
Буйков с буйрепами - толщиной 40-50 мм, длиной 15-20 м	-"	3	3	4	3	-	-
Швартовых концов 2 длиной 25 м, толщиной 75 мм	-"	-	-	-	-	-	-

Дубов-завозней, - оборудованных согласно § 24	-"-	1	1	1	-	-
Полудубков-завозней, - оборудованных согласно § 24	-"-	-	-	-	1	-
Лодок гребных 1 2-весельных	-"-	1	1	1	1	1
Кругов спасательных 1	-"-	3	3	3	2	1
Досок металлич. или 1 звуковых рожков	-"-	1	1	1	1	1
Флагов манишек белых, 1 размером 70x70 см	-"-	1	1	1	1	1
Фонарей сигнальных 2	-"-	5	5	5	-	-
Топоров плотничьих 1	-"-	2	2	2	2	2
Шестов с рачками 2	-"-	6	6	8	-	-
Багров 1	-"-	1	1	1	5	5

Примечание. При самосплаве полагается одна судовая лодка не более как на 5 мест.

□□

□ 23. Транзитные плоты емкостью 4000 куб.м и более должны снабжаться двойной нормой такелажа, инвентаря и оборудования, которая установлена разделом IV □ 22 настоящих правил, и быть укомплектованы двумя штатами плотокоманды и двумя дубами.

□ 24. В дубе и полудубке-завозне должно быть гребных весел по

занятия указанных должностей.

Проверку этих знаний периодически осуществляет судоходная инспекция.

□ 27. Бригадир-дубовик обязан:

а) соблюдать все правила по технике безопасности;

б) принимать все меры по предупреждению аварийности и ликвидации их последствий;

в) сохранять древесину, такелаж, инвентарь и все оборудование плота;

г) производить необходимый ремонт плота на всем пути его следования.

□ 28. На каждом плоту должен быть в запасе аварийно-ремонтный материал по нормам сплавных контор.

VI. Бытовые условия

□ 29. На плоту для плотокоманды должно быть соответствующее жилое помещение, оборудованное согласно требованиям охраны труда.

□ 30. Плотокараван должен быть снабжен по числу человек бригады бытовым инвентарем и посудой для приготовления и варки пищи, по нормам действующих правил охраны труда.

VII. Приемка плотов к буксировке

□ 31. Каждый плот, сформированный для отправления за судовой тягой, должен быть принят уполномоченным на то представителем Пароходства, порядком, предусмотренным разделом VI Устава внутреннего водного транспорта Союза ССР.

□ 32. Принимая плоты для буксировки, уполномоченный Пароходства обязан особо тщательно проверить:

а) габариты плота и определить соответствие их данному периоду сплава;

б) техническое состояние плота, определив качество его сплотки и ошлаговки;

в) наличие по количеству, весу исправных якорей, которые должны

иметь клейма сплавной организации. Инвентарные номера выданных на плот якорей и их вес должны заноситься в акт приемки плота;

г) наличие фонарей, такелажа и остального оборудования, предусмотренного разделом § 22 настоящих правил.

Если плот отвечает всем требованиям настоящих правил, он считается пригодным к буксировке, что оформляется двусторонним актом.

§ 33. Плоты, не отвечающие требованиям настоящих правил, к буксировке не принимаются, о чем составляется двусторонний акт, в котором перечисляются все обнаруженные дефекты и неисправности, подлежащие устранению.

С получением от лесосплавной организации официального извещения об устранении дефектов и неисправностей уполномоченный Пароходства должен вторично произвести осмотр плота и в случае пригодности его к буксировке делает об этом отметку в первоначальном акте осмотра, подписывая и проставляя дату, после чего считается плот к буксировке пригодным.

§ 34. До взятия плота на буксир капитан плотобуксировщика производит его осмотр в соответствии с требованием § 445 Правил технической эксплуатации речного транспорта СССР (издания 1956 г.) и настоящих Правил.

Если капитан плотобуксировщика обнаружит на плоту неисправности, он его к буксировке не принимает, о чем составляется акт.

§ 35. С момента взятия плота на буксир до сдачи его сплавной организации вся плотокоманда во главе с дубовиком поступает в распоряжение капитана, который становится единоначальником, и все его служебные указания и распоряжения обязаны выполняться плотокомандой четко и беспрекословно.

□ 36. Согласно □ 28 Правил плавания по внутренним водным путям СССР судоходная инспекция при обнаружении на плоту неисправностей, по которым плот не отвечает настоящим правилам сплотки и буксировки, обязана дальнейшую его буксировку запретить на время до полного устранения выявленных неисправностей, а лиц, допустивших буксировку неисправного плота, привлечь к законной ответственности.

VIII. Движение и стоянка плотов

□ 37. Капитан плотобуксировщика и бригадир-дубовик плота обязаны выполнять требования судоходной инспекции и все правила, которыми предусматривается принятие должных мер по обеспечению безопасности плотовождения и находящихся на плоту и буксировщике людей и имущества, не причинять вреда водным путям, судам, другим плотам, береговым сооружениям, знакам судоходной обстановки и сигнализации.

В случае уничтожения, порчи или сноса знаков обстановки пути при проходе плота капитан обязан вызвать сигналами постовых рабочих ближайшего обстановочного поста.

Если на вызов не являются постовые рабочие, то дубовик принимает меры к спасению сорванных знаков, оставляя их в безопасном месте, а капитан письменно сообщает о случившемся в судоходную инспекцию.

□ 38. При проходе плотов в мостах, затруднительных и опасных для плотовождения участков рек управлять паротеплоходом-буксировщиком обязан лично капитан вне зависимости от времени несения им вахты, а бригадир-дубовик со своей плотокомандой обязан находиться в дубе, в полной готовности немедленно выехать на завоз якоря (драйка).

При завозе якоря на плоту должен оставаться один рабочий из состава плотокоманды, который в это время выполняет обязанности дежурного на выездной лодке.

Ответственность за своевременный завоз якоря, по сигналу плотобуксировщика, несет бригадир-дубовик.

□ 39. Установка плотов в пути, в пунктах прибытия и отправления должна производиться в стороне от судового хода с возможностью безопасного и беспрепятственного свободного прохода мимо их судов и других плотов.

□ 40. Интервалы между плотами, идущими за судовой тягой, должны быть не менее 2 км, а сплавными плотами – не менее 500 метров.

□ 41. Буксировка плотов судовой тягой на всех реках разрешается круглосуточно в течение всей навигации за исключением участков рек, перечисленных в □ 55 настоящих правил.

□ 42. Движение плотов по засемафоренным участкам, с односторонним движением, регулируется сигнальными знаками, которые вывешиваются на специальных сигнально-семафорных мачтах, согласно

□ 68-73 вкл. и □ 183, 184 Правил плавания по внутренним водным путям СССР.

IX. Сигнализация

а) Зрительная (световая).

□ 43. Во время буксировки плоты несут следующее количество белых отличительных огней, действующих вполне исправно во всякую погоду от захода до восхода солнца:

1. плоты длиной до 50 метров – два огня: один на голове и один на хвосте плота;

2. плоты длиной 50-100 м – три огня: один на голове, один на хвосте и один на середине плота;

3. плоты длиной более 100 м – пять огней: по одному на каждом конечном углу головной и хвостовой части и один пятый огонь на

середине плота, на мачте высотой не менее 4 м.

Примечания:

1. Головой плота считается задняя по течению его часть, где находится управление, т.е. драечный дуб и драйка, хвостом плота считается его передняя часть, за которую крепится буксир.

2. Огни на плотах, кроме мачтовых, поднимаются на высоту в 2 метра.

3. На реках с дневной обстановкой плоты на стоянках отличительных огней не несут.

□ 44. Во время стоянки и на плотах поднимаются те же огни, что и во время буксировки, за исключением одного огня на мачте посередине плота.

□ 45. Если плот стоит у правого берега близко к судовому ходу, то кроме стояночных белых огней на нем со стороны фарватера на крайних рогах головы и хвоста, на высоте бакена должно быть по одному огню красного цвета согласно обстановке.

б) Звуковая.

□ 46. Устанавливается следующий порядок в звуковой сигнализации:

1. Отправление буксировщика с плотом в рейс - один продолжительный, три коротких и один продолжительный гудок.

2. Завести якорь для драйки плота:

а) к правому берегу - один продолжительный гудок и один короткий;

б) к левому берегу - один продолжительный гудок и два коротких.

3. Отдать якоря для остановки плота - три продолжительных и один короткий гудок и дополнительно маханием по горизонтали днем белой манишкой, ночью - белым огнем.

4. Поднять якоря - один короткий гудок.

Х. Ликвидация аварий и их последствий

□ 47. Каждый случай повреждения или аварии плота оформляется

капитаном плотобуксировщика совместно с дубовиком соответствующим

актом, в котором должно быть указано:

1. время и место происшедшего случая;

2. обстоятельства, при которых произошел случай, с приложением

схемы положения плота до и после аварии;

3. перечень утраченной древесины, такелажа, инвентаря;

4. наличие увечья или других случаев с людьми.

Первый подлинный экземпляр акта представляется немедленно в судоходную инспекцию, второй экземпляр остается у дубовика и третий экземпляр - у капитана.

□ 48. Если командам плотобуксировщика и плота, несмотря на принятие ими всех мер по ликвидации аварии, не представляется возможным снять полностью весь лес, капитан обязан об этом безотлагательно сообщить диспетчеру движения или начальнику ближайшей пристани и владельцу плота для принятия немедленных мер по уборке оставшегося леса.

□ 49. Запрещается:

а) устанавливать окончательно или производить временную остановку плотов в узкостях, крутых извилистых местах, у берегов со свальным прижимным течением, на перекатах, у перевальных столбов ближе как на 100 м от них, на портовых и пристаньских акваториях вне плотовых рейдов и во всех остальных местах, стесняющих судовой ход и угрожающих аварийностью судам и другим плотам;

б) останавливать плоты в границах между сигнальными мачтами зоны мостов и подводных кабелей, проходить такие места с опущенными цепями-волокушами и отдавать там якоря;

в) чалить плоты за сигнальные мачты знаки береговой судоходной обстановки, береговые строения и сооружения, а также применять на сплаве и в болах якоря без опознавательного клейма, указывающего владельца якоря;

г) применять при управлении плотами всякого рода свайки

(чегеня) .

При обнаружении их на плоту к ответственности привлекаются плотоводители – дубовик и начальник сплава, из района которого вышел плот;

д) самосплав в ночное время (от захода до восхода солнца) на участках судоходных рек, где разрешен самосплав согласно § 9 настоящих правил;

е) проходить полным и средним ходом всем самоходным судам на акваториях рейдов и затонов, а также мимо стоящих судов и плотов. Проходить в таких местах разрешается только малым и самым малым ходом.

XI. Рейды формирования, отправления и прибытия плотов

§ 50. Рейды формирования, отправления и прибытия плотов должны быть оборудованы достаточным количеством швартово-причальных приспособлений, обеспечивающих надежную учалку и безопасную стоянку плотов в любую погоду при всех возможных колебаниях горизонтов воды и не мешать свободному прохождению мимо их судам, другим плотам.

§ 51. Рейды формирования плотов для отправления их за судовой тягой могут оборудоваться на пристанях и пунктах, откуда, по судоходным условиям, возможно отправление плота полной кубатурой и габаритами согласно установленным тарифным нормам.

§ 52. Такими рейдами являются:

р. Припять:

Нырча, Вильча, Хвоенск, Моисеевичи, Петриков, Пер. Млынок, Огреш, Снядин, Балажевичи, Скрыгалов, Багримовичи, Колегово, у.р. Словечны, Вепры, Довляды, Мозырь – смешанный рейд ниже шоссейного моста;

р. Днепр:

Рогачев-Затрудье, Свержень, Прибор, Речица – угольная ветка,

Щитцы;

р.Березина:

Пелик, Холхолицкая канава, Борисов, у.р.Бобр, Снуж,
Березино,
Каменье, Свислочь, Чучье, Черневка, Н.Старик, Жуковец,
Озерец,
у.р.Уса-Якиницы, Кобылье, Бобруйск, Гоголи;

р.Сож:

Славгород-Старик, Прибор, Красный Берег, Крысы, Смедин,
Гомель;

р.Западная Двина:

Горяны, Велиж, Рудня, Сураж, Хатели;

р.Неман:

Ольховка, Пудино, Кунинск, Орля, Збойск.

□ 53. Рейды прибытия плотов:

р.Припять:

Мозырь - выше ж.д. моста и выше стрелки Пховского
затона у
левого берега;

р.Сож:

Гомель - заводка лесосплавной организации;

р.Днепр:

Речица - причалы завода им.Кирова и гвоздильного завода;

р.Березина:

Бобруйск - причал лесокombината, причал шпалозавода,
причал
электрозавода, Шостаково озеро, Борисов - завод
Коминтерна,
фанерно-спичечный комбинат;

р.Западная Двина:

Чепино, Витебск;

р. Неман:

Мосты-фабричные, ст.Неман.

□ 54. Лесосплавные организации и организации-
получатели
обязаны:

а) дополнительные пункты формирования, отправления и
прибытия
плотокараванов заблаговременно, до начала работ,
письменно
согласовать с техническим участком ВДБУП и судоходной
инспекцией;

б) обеспечить ограждение в этих пунктах древесины
путем
устройства достаточно прочных бонов, исключаящих распыл
древесины.

Боны не должны загромождать и стеснять судовой ход
и не
препятствовать нормальному и безопасному судоходству;

в) в целях недопущения засоренности акваторий плотовых
рейдов и

предупреждения аварийности систематически производить своими средствами траление мест формирования, сплотки и стоянки плотов, а также систематический вылов топляков и расплывшейся древесины, о чем составлять соответствующие акты;

г) по окончании сплавных работ произвести в обязательном порядке очистку всех рейдов и сплоточных пунктов от топляков и плавающей древесины. Качественное выполнение этих работ проверяется контрольным тралением, произведенным техническим участком БУПа с представителем лесосплавной организации и составляется акт;

д) в ночное время от захода до восхода солнца боны, примыкающие к судовому ходу, со стороны судового хода освещать огнями с хорошей видимостью соответственно обстановке, а именно с правого берега красными огнями и с левого берега белыми огнями (в местах массового скопления белых огней - зелеными огнями), установленными вдоль бона через каждые 100 м на высоте бакена;

е) ограждать рейды соответствующими знаками-столбами согласно 82 Правил плавания по внутренним водным путям СССР;

ж) не допускать укладку якорей для крепления бонов, равно и других целей в границах судового хода и перекрывать судовой ход тросами вне границ акваторий, огражденных бонами;

з) границы расположения акваторий лесных бонов письменно согласовать на месте с техническим участком пути и судоходной инспекцией.

55. В Мозырском шоссейном разводном мосту плоты должны проводиться только днем исключительно рейдовой тягой, состоящей не менее как из двух тягачей, мощностью не ниже 150 л.с. каждый, обязательно в расчалку лентами длиной до 450 метров.

Начальник судоходной инспекции
Верхне-Днепровского бассейна
Шаров

