

МИНИСТЕРСТВО РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР

**ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ
ПО ВНУТРЕННИМ
СУДОХОДНЫМ ПУТЯМ
РСФСР**

ТРАНСПОРТ — 1971

МИНИСТЕРСТВО РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ СУДОХОДНЫМ ПУТЯМ РСФСР

*Введены в действие с 15 марта 1963 г.
приказом министра речного флота № 33
от 28 февраля 1963 г.*

ИЗДАНИЕ 7-е СТЕРЕОТИПНОЕ



ИЗДАТЕЛЬСТВО «ТРАНСПОРТ»
МОСКВА — 1971

В составлении окончательной редакции Правил плавания принимали участие: главный ревизор по безопасности судоходства (руководитель) **Николин А. В.**; капитаны-наставники—**Пирожков Н. И.**; **Полетаев Л. А.**; капитаны—**Козин Н. А.**, **Кузнецов — Б. Ю.**, **Тарасов А. Г.**; начальники и заместители начальников бассейновых судоходных инспекций—**Выходцев П. К.**, **Пермяков В. В.**, **Сидоров Ф. Г.**, **Соловьев В. Б.**, **Ширикин А. Д.**, **Щепетов И. А.**; ст. инспектор участковой судоходной инспекции **Смирнов Ф. А.**; работники Управления главного ревизора по безопасности судоходства—**Костин В. Ф.**, **Савостин Н. Д.**, **Филясов К. А.**; главный юрисконсульт **Иванов А. И.**

Отв. за выпуск **Филясов К. А.**

У т в е р ж да ю

Министр речного флота РСФСР

С. Кучкин

28 февраля 1963 года

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 1. В целях обеспечения безопасности судоходства настоящие Правила плавания распространяются на все суда, плавучие сооружения и плоты (независимо от их принадлежности), плавающие по внутренним судоходным путям РСФСР, а также на береговые и гидротехнические сооружения, бечевники, речные порты и пристани, расположенные на внутренних судоходных путях РСФСР (Устав внутреннего водного транспорта).

Для отдельных бассейнов и их участков в развитие настоящих Правил могут издаваться местные правила плавания, утверждаемые начальником бассейновой судоходной инспекции.

Все руководители государственных учреждений, организаций и предприятий, а также со-

ветских торговых, кооперативных, общественных организаций и отдельные граждане, в ведении которых находятся принадлежащий им флот и другие плавучие средства, обязаны точно выполнять настоящие и местные правила плавания и требования органов Главного ревизора по безопасности судоходства.

§ 2. Суда, выходящие в прибрежно-морские районы, соблюдают «Правила для предупреждения столкновений судов в море», обязательные постановления начальников морских портов и согласованные между ММФ и МРФ специальные инструкции или положения о порядке отправления и режиме плавания таких судов, а суда Министерства морского флота и других ведомств при плавании по внутренним судоходным путям РСФСР должны соблюдать настоящие и местные правила плавания.

§ 3. Все суда, подлежащие техническому надзору Речного Регистра РСФСР, независимо от их принадлежности, по своему оборудованию, снабжению, техническому состоянию и укомплектованию экипажем должны удовлетворять требованиям Правил технической эксплуатации речного транспорта, Правил Речного Регистра РСФСР и настоящих Правил, в зависимости от установленных для судов районов плавания.

Самоходные суда и землечерпательные снаряды, подлежащие техническому надзору Реч-

ного Регистра, и несамоходные суда грузоподъемностью свыше 5 т, плавающие по внутренним судоходным путям, должны иметь судовое свидетельство, выдаваемое судоходной инспекцией.

Суда, находящиеся под надзором Речного Регистра, должны иметь удостоверение на годность к плаванию или книгу судовых документов и другие документы, выдаваемые Речным Регистром, штатное расписание, список лиц судового экипажа (судовая роль), книгу осмотров судна, вахтенный журнал, расписания общесудовых тревог (пожарная, водяная, «человек за бортом»), а суда, имеющие радиостанции, помимо этого, радиожурнал.

На все суда по обеим сторонам носовой части наносится номер с литером, присвоенным судну по реестру, а также присвоенное судну название или вместо него номер.

§ 4. Годность к плаванию мелких плавучих средств — пассажирских, грузо-пассажирских и служебно-разъездных — с главными механизмами мощностью до 25 л. с. и прочих самоходных с главными механизмами мощностью до 50 л. с. (моторных лодок и гребных лодок с подвесными моторами, катеров, парусно-спортивных судов и др.), не подлежащих техническому надзору Речного Регистра, устанавливается их владельцами с привлечением соответствующих специалистов. На указанных

плавсредствах наносится регистрационный номер, выдаваемый в установленном порядке, а также наименование, если оно присвоено.

§ 5. Командный состав судов, независимо от их принадлежности, и отдельные граждане, допускаемые к управлению катерами и моторными лодками, должны иметь дипломы, свидетельства или удостоверения на право управления самоходными и несамоходными судами, катерами, моторными лодками и их механизмами, выдаваемые в установленном порядке.

§ 6. Ответственность за эксплуатацию судов и других плавучих средств, за выполнение всех требований и обеспечение безопасности плавания несут владельцы, а также капитаны, шкиперы и старшие судов.

§ 7. Габариты судов и составов, плавающих по внутренним судоходным путям, должны соответствовать габаритам пути.

Ответственность за невыполнение настоящего требования несут:

а) диспетчеры — за выдачу приказа на отправление негабаритного судна, состава в рейс;

б) капитаны рейда — за неправильную расстановку судов в составе и формирование негабаритного состава;

в) капитан судна — за принятие к буксировке негабаритного состава и выход в рейс.

**Минимальные запасы воды под днищем:
на свободных реках и на каналах**

Глубина в м	На свободных реках в см						На каналах (все суда или плоты) в см
	Самоходные суда и толкаемые составы	Суда, перевозящие нефтегрузы I-го класса или взрывчатые вещества		Несамостоятельные суда на буксире		Плоты	
		при песчаном и галечном грунте	при каменистом грунте	при песчаном и галечном грунте	при каменистом грунте		
До 1,5	10	10	15	5	10	20	15
1,5—3	15	15	20	10	15	25	20
Более 3	20	20	25	15	20	30	30

Примечания:

1. Судоводители самоходных, крупнотоннажных судов при прохождении лимитирующих по глубине участков в целях выравнивания осадки судна обязаны убавлять ход до малого.

2. На озерах и водохранилищах запас воды под днищем определяется местными правилами плавания в зависимости от высоты волны:

в шлюзах

Тип шлюза	Глубина заложения короля в м	Запас под днищем в см
Деревянный	До 1,0	10
Каменный и железобетонный	Свыше 1,0	15
	До 2,5	25
	Свыше 2,5	40

Суда и составы должны соблюдать следующие запасы по ширине:

а) в шлюзах шириной до 10 м — 0,2 м, до 18 м — 0,4 м, свыше 18 м — 0,5 м со стороны каждого борта;

б) в каналах общий запас по ширине (расстояние между бортами судов или составов плюс расстояния между судами и откосами канала) при двухпутном движении — 0,3 совокупной ширины расходящихся судов и составов, а при однопутном — 0,5 ширины судна или состава (на уровне днища).

Длина одиночных судов или составов при прохождении шлюзов должна быть меньше полезной длины их камер:

в шлюзах длиной до 50 м — на 1 м, от 51 до 100 м — на 2 м, от 101 до 150 м — на 4 м, от 151 до 210 м — на 6 м и при длине свыше 210 м — на 10 м.

Длина одиночных судов при следовании в обоих направлениях должна быть в 3 раза меньше нормирующих радиусов закруглений.

Длина составов, учаленных жестким счалом, как правило, при следовании вниз должна быть в 3,5 раза, а при следовании вверх в 2 раза меньше нормирующих радиусов закруглений.

§ 8. Содержание пути и судоходной обстановки возлагается на органы управления пути, которые проводят необходимые путевые

работы с целью создания условий для безопасного и бесперебойного движения флота в соответствии с «Правилами технической эксплуатации речного транспорта РСФСР» и «Технической инструкцией по содержанию судоходной обстановки на внутренних водных путях», а также дают информации о фактическом и ожидаемом состоянии водных путей (судам, не подведомственным МРФ, информация дается по их запросу).

Бассейновые управления пути, управления каналов, технические участки и районы гидросооружений обязаны:

а) обеспечивать дальность видимости огней плавучих знаков речной обстановки с расстояния: белых огней—не менее 2,5 км, цветных—не менее 1,5 км.

Дальность видимости огней береговых знаков обстановки на водохранилищах обеспечивается в пределах установленных границ их действия;

б) вести повседневное наблюдение за габаритами воздушных переходов и судоходных пролетов мостов, а также за условиями прохода на затруднительных участках пути, обеспечивая их соответствие правилам и требованиям безопасности судоходства, своевременно информируя пароходства и их линейные органы в установленном порядке;

в) своевременно обнаруживать и извлекать препятствия для судоходства, которые могут быть на судовом ходу или вблизи кромки судового хода. В необходимых случаях эти работы производить за счет владельца или виновного в засорении пути лица или организации;

г) требовать от владельцев сооружений (мостов, переправ, воздушных и подводных переходов, гаваней, причалов, формиловочных рейдов, водоприемников и др.), расположенных на внутренних судоходных путях, исправного их содержания и ограждения знаками судоходной обстановки в соответствии с требованиями настоящих Правил.

§ 9. Возведение сооружений (мостов, плотин, воздушных и подводных переходов, рейдов, причалов, лесных гаваней и запаней, водоприемников и т. п.) на внутренних судоходных путях допускается только с разрешения органов пути Министерства речного флота (Устав внутреннего водного транспорта).

Владельцы этих сооружений обязаны:

а) осуществлять постоянный надзор за ними и содержать их в исправном состоянии, обеспечивающем безаварийную работу флота и эксплуатацию указанных сооружений;

б) устанавливать и содержать все знаки обстановки;

в) производить периодически в продолжение навигации, а также по окончании работ зачистку акваторий рейдов, причалов, лесных гаваней и запаней от топлёй древесины, такелажа и других препятствий;

г) постоянно поддерживать установленную органами пути габаритную величину подвеса и заглубления переходов, а также установленные габариты судоходных пролетов подъемных и наплавных мостов.

§ 10. Все суда, являющиеся государственной собственностью и находящиеся в ведении советских государственных учреждений, организаций и предприятий, а также принадлежащие советским кооперативным и общественным организациям, должны нести от восхода до захода солнца государственный флаг СССР.

§ 11. Контроль за безопасностью плавания по внутренним судоходным путям осуществляется Главным ревизором по безопасности судоходства Министерства речного флота и подчиненными ему судоходными инспекциями в соответствии с Уставом внутреннего водного транспорта.

Раздел II

ДВИЖЕНИЕ СУДОВ

§ 12. Управление судами во время движения должно обеспечивать их безаварийное плавание:

а) при встречном движении суда и составы должны расходиться левыми бортами и держаться правой (по ходу) стороны фарватера. Суда обязаны принять все меры к безопасному расхождению.

Снизу идущее судно, во всех случаях, на расстоянии видимости сверху идущего судна (ночью — его отличительных огней) должно принять меры к безопасному пропуску сверху идущего судна, а когда по условиям пути расхождение судов представляет затруднение, судно, идущее снизу, обязано регулировать свой ход таким образом, чтобы встреча и расхождение с судном, идущим сверху, произошли в удобном месте.

Снизу идущее судно первым за 1,5 км от встречного судна подает один продолжительный звуковой сигнал и отмашку с левого борта. Сверху идущее судно обязано немедленно

принять указанную сторону расхождения и подать один продолжительный звуковой сигнал и отмашку с левого борта.

При невозможности расхождения левыми бортами, в силу местных условий пути, снизу идущее судно обязано заблаговременно уклониться в левую (по ходу) сторону и прекратить свое движение для обеспечения беспрепятственного пропуска сверху идущего судна с правого борта, после чего на расстоянии не менее 1,5 км до встречного судна дать два коротких звуковых сигнала и отмашку с правого борта. Сверху идущее судно в этом случае обязано немедленно подать два коротких звуковых сигнала, отмашку с правого борта и принять меры к безопасному расхождению.

Суда, буксирующие плоты по рекам вниз по течению, первыми за 1,5 км подают звуковые сигналы и указывают отмашкой встречным судам и составам сторону безопасного расхождения. При пропуске встречного судна или состава с левого борта плотовод подает один продолжительный и при пропуске с правого борта два коротких звуковых сигнала и отмашку с соответствующего борта.

Встречные суда обязаны немедленно подать такой же ответный звуковой сигнал и отмашку с того же борта и осуществить расхождение бортами, указанными плотоводом.

Когда два судна (или состава) следуют по

различным судоходным трассам водохранилищ и могут свободно пройти одно мимо другого на достаточном расстоянии, не подвергаясь опасности столкновения, то они обязаны сохранить свое положение по отношению к берегам и продолжать идти своими курсами без обмена сигналами.

Если навстречу снизу идущему судну следует одно за другим несколько судов или составов, сигналы на расхождение подаются каждому из них.

Интервал между бортами во время расхождения при встрече и обгоне судов и составов должен быть по возможности наибольшим;

б) при обгоне судно, которое намерено обогнать другое судно, не ближе чем за 500 м при следовании сверху и 300 м при следовании снизу до обгоняемого судна или кормы последнего счала состава обязано запросить у обгоняемого судна сторону обгона путем подачи двух коротких и одного продолжительного звукового сигнала. Получив запрос на обгон, обгоняемое судно должно незамедлительно подать два коротких и один продолжительный звуковых сигнала и отмашку с того борта, с которого оно намерено пропустить обгоняющее судно, одновременно с этим оно обязано уменьшить ход, уклониться в сторону, противоположную поданной отмашке, и пропустить обгоняющее судно. Обгоняющее судно, полу-

чив разрешение на обгон, подает отмашку с соответствующего борта.

В случае невозможности пропуска обгоняемое судно подает сигнал «предупреждение», по которому обгоняющему судну производить обгон запрещается впредь до разрешения на обгон;

в) быстроходные суда на подводных крыльях при встрече расходятся между собой левыми бортами, а при обгонах обгоняющее судно оставляет обгоняемое со стороны своего правого борта. При этом обгоняемое судно должно уменьшить ход и до окончания обгона следовать на корпусе. С другими судами расхождение и обгон производятся по усмотрению вахтенного начальника судна на подводных крыльях.

При своем движении эти суда не должны следовать в кильватер другим судам и обязаны при встречах и обгонах расходиться с ними, выдерживая наибольший возможный интервал между бортами.

Отмашка, подаваемая судном на подводных крыльях, должна безоговорочно приниматься и подтверждаться другими судами, а судоводители последних обязаны твердо удерживать свои суда на курсе, не допуская их отклонений и рыскливости до тех пор, пока не произойдет расхождение или обгон.

Обмен звуковыми и зрительными сигнала-

ми, установленными в пунктах «а» и «б» настоящего параграфа, суда на подводных крыльях осуществляют при встрече не менее чем за 2 км, при обгоне не менее чем за 1 км.

Порядок движения судов на подводных крыльях на рейдах с большой густотой движения устанавливается местными правилами плавания;

г) при одновременном подходе судов к мостам, земснарядам и участкам пути, где расхождение невозможно, снизу идущее судно обязано остановиться в безопасном месте и пропустить сверху идущее судно;

д) при движении судов и составов в одном направлении между ними должен соблюдаться интервал не менее 500 м, при движении плотов — не менее 2 км;

е) движение судов на пониженных скоростях до малого хода производится в местах с ограниченными габаритами судового хода, на каналах (особенно при подходе к откосу канала, при обгоне и расхождении судов), на рейдах, мимо стоящих судов, а также мимо земснарядов, водолазных ботов и иных плавучих средств и в затонах;

ж) суда, идущие на буксире, при наличии на них рулей, управляются на только буксировщиком, но и собственными рулями. Экипаж буксируемых судов и плотовые команды несут ответственность за неправильные или

несвоевременные действия по управлению своими судами и плотами, а также за несвоевременное выполнение распоряжений вахтенного начальника буксировщика;

з) при отходе от причала, берега, другого судна, во время выполнения маневра и при движении судно не должно пересекать путь другим судам, чтобы не мешать их следованию, а повороты, во избежание столкновений, должны производиться за кормой встречного или обгоняющего судна.

Суда, выходящие с дополнительных трасс на водохранилищах, должны пропускать суда, идущие по основным трассам.

Суда, выходящие из притоков, затонов, не должны мешать движению судов, идущих по основным рекам. В свою очередь суда, проходящие по основной реке мимо устьев притоков и затонов, должны держаться ближе к противоположной кромке судового хода, принимая меры предосторожности для безопасного расхождения с судами и плотами, выходящими из притоков и затонов;

и) скорости движения судов по каналам устанавливаются местными правилами плавания;

к) категорически запрещается:

обгон и расхождение судов на реках и каналах с одновременным нахождением на траверзе трех судов. Ответственность за разрешение

одновременного обгона при расхождении судов несет вахтенный начальник обгоняемого судна, который обязан принять все меры к исключению одновременного обгона и расхождения;

расхождение и обгон судов в местах расположения аварийно-ремонтных заграждений (заградворот), паромных переправ, а также в пролетах мостов и обгон в подходных каналах при подходе к шлюзам;

формирование плотов на акватории подходных каналов к шлюзам;

движение судов, не имеющих радиолокационных станций, в тумане и при других неблагоприятных метеорологических условиях, когда из-за отсутствия видимости ориентировка невозможна;

подходить гребным и моторным лодкам, катерам и спортивным яхтам к транспортным судам и пересекать им курс;

катание на гребных лодках вблизи идущих судов;

л) маломерные суда длиной до 30 м, гребные и моторные лодки, спортивные яхты, моторные катера не должны мешать движению судов и обязаны заранее уходить с фарватера;

м) при движении судов или составов по участкам с особо сложными или опасными условиями для судовождения во время вахты второго и третьего штурманов капитан обязан

лично осуществлять управление судном, а во время вахты первого штурмана — по вызову последнего.

§ 13. При проходе участков, перекатов, колен или узкостей, где встречных судов заблаговременно видеть нельзя, суда подают следующие сигналы: приближаясь к такому участку пути — один продолжительный звуковой сигнал, войдя в него — два продолжительных звуковых сигнала; если участок большой протяженности, — два продолжительных звуковых сигнала повторяются через каждые 2 — 3 мин.

Судно, идущее сверху или снизу, услышав указанные выше сигналы о занятии участка другим судном, обязано остановиться в безопасном месте и пропустить встречное судно. Дополнительно к звуковым сигналам разрешается подавать сигнал судовым прожектором, луч которого направляется вертикально вверх.

§ 14. Судно при подходе к работающему на судовом ходу земснаряду, при следовании сверху на расстоянии не менее 1 км, а снизу — 500 м, подает один продолжительный звуковой сигнал.

Земснаряд принимает меры для свободного пропуска судна, дает один продолжительный звуковой сигнал и отмашку с того борта, с которого следует проходить идущему судну.

В темное время суток отмашка с земснаряда подается миганием двух бортовых огней на высоте тента: если снаряд отошел к левому берегу — белыми, а если к правому — красными огнями. С дноочистительного снаряда отмашка подается белым огнем.

При получении разрешительного сигнала на прохождение мимо земснаряда судно подает ответную отмашку (без звукового сигнала).

Если проход мимо работающего дноуглубительного или дноочистительного снаряда не свободен, то они заблаговременно предупреждают идущее судно, когда последнее находится на расстоянии не ближе 1 км: земснаряд — подачей не менее пяти коротких звуковых сигналов (сигнал «предупреждение»), а дноочистительный снаряд — частыми ударами в колокол.

Получив такой сигнал, судно обязано остановиться. Дальнейшее движение разрешается после подачи с земснаряда сигналов, разрешающих проход.

§ 15. Под мостами судам разрешается проходить через предназначенные для этой цели судоходные пролеты с опознавательными знаками, строго руководствуясь при этом установленными сигналами на мостах.

В случаях скопления судов и временного закрытия участка пути устанавливается следующая очередность пропуска: пассажирские,

грузо-пассажирские, танкеры и нефтесоставы с грузом 1-го класса, грузовые теплоходы на контейнерных перевозках, работающие по расписанию, спецобъекты, грузовые сухогрузные самоходные суда, танкеры и нефтесоставы с грузом 2, 3 и 4-го классов, сухогрузные составы, плоты и флот ведомственных организаций. Такая очередность пропуска сохраняется и при шлюзовании.

Суда, идущие на ликвидацию аварий и устранение причин, вызвавших закрытие участка, пропускаются вне очереди.

Расстановка судов в ожидании пропуска должна производиться с учетом обеспечения безопасного прохода других судов и с соблюдением противопожарных мер.

Количество разводок и время пропуска судов через наплавные и подъемные мосты, расположенные в областных центрах и крупных промышленных городах, устанавливаются владельцами мостов по согласованию с пароходствами. Во всех остальных пунктах разводка наплавных мостов производится во всякое время дня и ночи при приближении к ним судов или плотов и при подаче последними заблаговременно сигналов о разводке.

§ 16. В местах прокладки подводных переходов, огражденных предостерегательными знаками, отдача якорей, лотов и цепей-волокуш, остановка судов и плотов не разреша-

ются, за исключением тех случаев, когда возникла угроза аварии.

§ 17. Судно может входить в камеру шлюза и выходить из нее лишь при наличии разрешительных сигналов.

При швартовке за причальные тумбы камер шлюзов вахтенный персонал шлюза обязан принимать швартовы с судов и плотов и в случае необходимости переносить их с тумбы на тумбу. Швартовка за плавучие рымы осуществляется вахтенным персоналом судов.

Все члены экипажа шлюзующихся судов и плотов, несущие вахту, обязаны находиться на своих местах. Главные и вспомогательные двигатели судов должны быть готовыми к немедленному действию.

Если у причальных пал верхнего бьефа находятся нешвартованные суда и составы, вахтенному начальнику шлюза запрещается начинать наполнение камеры до тех пор, пока они окончательно не ошвартуются.

Шлюзование судов с нефтегрузами 1-го класса, а также взрывчатыми, отравляющими веществами и легковоспламеняющимися грузами (хлопок и др.) одновременно с другими судами и плотами запрещается.

Шлюзование пассажирских судов одновременно с судами, груженными нефтегрузами 1, 2, 3 и 4-го классов, также запрещается.

Примечание. Судами с нефтегрузами 1-го класса считаются суда, загруженные нефтепродуктами 1-го класса или сырой нефтью, либо с остатками этих грузов, либо загруженными на эти остатки грузами 2, 3 и 4-го классов.

§ 18. Буксировка судов на озерах и водохранилищах осуществляется в кильватер или способом толкания. При буксировке в кильватер длина буксирных тросов между буксировщиком и буксируемыми судами должна быть не менее 150—250 м, а между буксируемыми судами 30—100 м. Запрещается буксировка составов, в которых суда учалены бортами.

§ 19. Запрещается отправление судов в водохранилища, озера и прибрежно-морские участки при отсутствии разрешения Речного Регистра и при штормовой погоде с силой ветра, превышающей установленные ограничения, а также без вручения капитану судна общего и рейсового прогнозов.

Капитан судна, получив штормовое предупреждение в пути, обязан:

а) с учетом конкретной обстановки принять решение, обеспечивающее безопасную проводку состава или буксируемого плота до ближайшего убежища, одновременно сообщив диспетчеру о своем местонахождении и принятом решении;

б) обеспечить постоянное несение вахты радистом для приема сигналов;

в) находясь в убежище, держать судно в состоянии готовности к оказанию помощи людям, судам и плотам, терпящим бедствие.

§ 20. Перед отправлением судов в рейс в районы плавания по водохранилищам, озерам, прибрежно-морским участкам диспетчер обязан проверить пригодность судов для безопасного плавания в этих районах.

Капитаны и шкиперы судов в этих случаях предъявляют диспетчеру судовые документы, удостоверяющие пригодность судов к плаванию в указанных районах.

В приказе на отправление в рейс диспетчер отмечает основные условия, при которых разрешается плавание в вышеуказанных районах, а именно: ограничение плавания в зависимости от погоды, установленную высоту надводного борта, а также вручает общий и рейсовый прогнозы погоды.

§ 21. Руководители государственных учреждений, организаций и предприятий, а также советских торговых, кооперативных, общественных организаций и отдельные граждане, в ведении которых находятся принадлежащий им флот и другие плавучие средства, обязаны предъявлять принадлежащий им флот и плавсредства, направляемые в районы плавания по водохранилищам, озерам и прибрежно-

морским участкам, органам Речного Регистра для проверки их технического состояния и установления пригодности судов к плаванию в этих районах.

Суда, не подлежащие надзору Речного Регистра МРФ, но выходящие в водохранилища и другие районы озерного плавания, осматриваются специальными комиссиями при исполкомах городских и районных Советов депутатов трудящихся, в организациях и на предприятиях министерств и ведомств.

§ 22. На судах, предназначенных к выходу в водохранилища, озера и прибрежно-морские участки, грузы должны размещаться и крепиться так, чтобы исключалась возможность их перемещения и обеспечивалась остойчивость судна в момент качки. Люки, иллюминаторы и другие отверстия должны быть задраены с обеспечением полной водонепроницаемости.

Доступ к люкам, трапам, противопожарным и водоотливным системам, а также к спасательному и противопожарному инвентарю должен быть свободным.

Загрузка судна палубными грузами или формировка состава должны быть выполнены таким образом, чтобы была сохранена свободная видимость по горизонту из рулевой рубки.

Указанное требование учитывается и при плавании в речных условиях.

Раздел III

СИГНАЛИЗАЦИЯ

1. Зрительные сигналы на судах

Общие определения

§ 23. Правила, относящиеся к зрительным сигналам (огням), должны соблюдаться во всякую погоду от захода до восхода солнца, и в течение этого времени нельзя выставлять никакие другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за сигнальные или могут ухудшить их видимость, а также вызвать ослепление, создающее опасность или неудобства для судоводителей других судов.

Сигнальные огни подразделяются на ходовые и стояночные.

Судно считается «на ходу», если оно не стоит на якоре, не ошвартовано у берега или другого стоящего судна или не стоит на мели.

Сигнальные мачтовые огни на всех судах длиной более 30 м поднимаются на высоту не менее 6 м над верхней палубой или 4 м над палубным грузом.

На судах длиной менее 30 м сигнальные огни поднимаются на мачтах или флагштоках на высоту не менее 2 м над палубными надстройками или грузами.

Если на мачте поднимается несколько сигнальных огней (один над другим), то расстояние между ними должно быть не менее 1 м.

На маломерных судах это расстояние может быть уменьшено до 0,5 м. Высота мачтовых огней считается от верхнего огня.

Устройство и установка сигнальных огней на судах должны соответствовать Правилам Речного Регистра.

§ 24. Зрительные сигналы на судах должны быть хорошо видимы:

а) клотиковый огонь — по горизонту в 360° на расстоянии не менее 4 км;

б) топовые огни — по дуге горизонта в 225° прямо по носу (по $112,5^\circ$ со стороны каждого борта судна, считая от диаметральной плоскости) на расстоянии не менее 8 км;

в) бортовые (отличительные) огни — по дуге горизонта в $112,5^\circ$ (считая от диаметральной плоскости судна до траверза 90° и позади траверза $22,5^\circ$) на расстоянии не менее 4 км;

г) гаковый огонь — по дуге горизонта в 135° на расстоянии не менее 4 км;

д) гакабортные (торцовые) огни — по дуге горизонта в 180° на расстоянии не менее 4 км;

е) сигнал «отмашка» — по дуге горизонта

от траверза судна к носу на $112^{\circ},5$ (с перекрытием диаметральной плоскости на $22^{\circ},5$) и от траверза судна к корме тоже на $112^{\circ},5$ (с перекрытием диаметральной плоскости на $22^{\circ},5$) на расстоянии не менее 4 км;

ж) мачтовые сигнальные огни на несамоходных судах и землечерпательных снарядах — по горизонту в 360° на расстоянии не менее 4 км;

з) во всех случаях топовые сигнальные огни должны быть расположены выше бортовых (отличительных) огней.

На самоходных судах

§ 25. Одинокое судно с механическим двигателем на ходу должно нести огни:

а) белый топовый, поднимаемый на передней мачте;

б) бортовые — зеленый на правом и красный на левом бортах, устанавливаемые со специальными щитами, выдающимися вперед на 1 м так, чтобы каждый из этих огней не мог быть виден с другого борта судна. Для судов длиной до 30 м длина щита может быть уменьшена до 0,5 м;

в) кормовой гактовый белый огонь, устанавливаемый сзади трубы или надстройки в диаметральной плоскости судна. Кроме того, на судах при габаритной ширине более 5 м на торцовых стенках кожуховых кормовых

надстроек устанавливаются два гакабортных белых огня.

§ 26. Быстроходное судно на подводных крыльях на ходу несет топовый, бортовые, гаковый и гакабортные огни, предусмотренные § 25 настоящих Правил.

§ 27. Грузовое сухогрузное судно (грузовой теплоход) на ходу несет бортовые, гаковый и гакабортные огни, предусмотренные § 25 настоящих Правил, и, кроме того, на мачте два вертикально расположенных топовых огня — белый и под ним зеленый.

§ 28. Грузовое судно (танкер), груженное нефтегрузами 1-го класса, а также взрывчатыми или отравляющими веществами, несет на ходу предусмотренные § 25 настоящих Правил бортовые, гаковый и гакабортные огни и, кроме того, на мачте три топовых вертикально расположенных огня — один белый, а под ним два красных. Днем на мачте поднимаются два квадратных вертикально расположенных красных флага размером 1 м².

§ 29. Грузовое судно, груженное нефтегрузами 2, 3 и 4-го классов (или с остатками от них), несет на ходу предусмотренные § 25 настоящих Правил бортовые, гаковые и гакабортные огни и, кроме того, на мачте два топовых вертикально расположенных огня — верхний белый и нижний красный. Днем на

мачте поднимается один красный квадратный флаг размером 1 м².

§ 30. Пожарно-спасательное судно, когда оно следует на тушение пожара или оказание помощи судну, терпящему бедствие, несет бортовые, гаковые и гакабортные огни, предусмотренные § 25 настоящих Правил, и, кроме того, на мачте один красный топовый огонь. Днем это судно поднимает на передней мачте один красный квадратный флаг размером 1 м².

Все суда обязаны немедленно предоставлять возможность свободного и беспрепятственного прохода пожарно-спасательному судну.

§ 31. Судно, ведущее на буксире другое судно, несет бортовые, гаковый и гакабортные огни, предусмотренные § 25 настоящих Правил, и, кроме того:

а) при буксировке сухогрузных судов — два белых топовых огня, расположенных вертикально один под другим на передней мачте;

б) при буксировке судов, груженых нефтегрузами 1-го класса, а также взрывчатыми или отравляющими веществами, — три топовых вертикально расположенных огня: один белый и выше него два красных. Днем буксировщик и буксируемые суда несут на передних мачтах по два вертикально расположенных квадратных красных флага размером 1 м²;

в) при буксировке судов, груженых нефте-

грузами 2, 3 и 4-го классов (или с остатками от них), — два топовых вертикально расположенных огня на мачте: один белый и выше него красный. В дневное время буксировщик и буксируемые суда несут на передних мачтах по одному красному квадратному флагу размером 1 м²;

г) при буксировке плотов или смешанных составов (плот и суда) буксировщики несут на мачте три белых топовых огня. Вспомогательный паротеплоход, работающий у плота в помощь буксирующему, несет те же огни, что и плотовод.

§ 32. Суда, буксирующие состав двойной тягой, имеют следующие сигналы:

а) если буксировщики идут в кильватер, передний из них несет бортовые, гаковый и гакабортные огни, предусмотренные § 25 настоящих Правил, и, кроме того, на мачте топовые огни в зависимости от рода груза в буксируемом составе. Сзади идущее судно, на которое подан буксирный трос, несет такие же сигналы, как и впереди идущее судно, кроме бортовых огней, и никаких звуковых сигналов и отмашек при расхождении и обгоне не подает. Управляет движением состава, подает звуковые и зрительные сигналы и несет за это ответственность вахтенный начальник впереди идущего буксировщика.

Примечание. При оказании помощи (съемка с мели) каждый из буксировщиков несет самостоятельно положенные сигнальные огни. Ответственность за управление составом при этом возлагается на лицо, которое руководит операцией по оказанию помощи.

б) суда, счалившиеся бортами, несут самостоятельно положенные каждому из них сигнальные огни, за исключением внутренних бортовых огней, которые выключаются. Ответственность за безопасное управление движением состава, подачу звуковых и световых сигналов возлагается на судно, с которого подан буксирный трос;

в) самоходное судно, подчалившееся к борту одного из буксируемых судов состава, несет один белый топовый огонь на мачте, один белый на краю капитанского мостика с ходовой стороны, гаковый и гакабортные огни.

§ 33. Судно, буксирующее другое судно под бортом, несет бортовые, гаковый и гакабортные огни, предусмотренные § 25 настоящих Правил, и, кроме того, на мачте три топовых вертикально расположенных огня — два белых и между ними один зеленый. Буксируемое судно несет один белый огонь на мачте, видимый по горизонту в 360° , и один белый огонь с внешнего борта.

На судне, буксирующем под бортом другое судно с нефтегрузами 2, 3 и 4-го классов, топовый зеленый огонь заменяется красным. Бук-

сирусом судно несет на мачте вместо белого красный огонь.

§ 34. Буксировщик-шаландер, независимо от способа буксировки, а также самоходная шаланда на ходу несут бортовые, гаковый и гакабортные огни, предусмотренные § 25 настоящих Правил, и, кроме того, на мачте два топовых вертикально расположенных огня — один белый и выше него зеленый.

§ 35. Толкаемый состав, когда он находится в движении, несет следующие сигнальные огни:

а) при толкании одной или нескольких сухогрузных барж: три белых топовых огня на мачте, расположенных треугольником основанием вниз, с расстоянием между огнями в треугольнике от 1 до 3 м (в зависимости от размеров состава), которые устанавливаются на носовой или кормовой мачте впереди идущей в составе толкаемой баржи (на баржах, груженых лесом, в носовой части баржи или состава, впереди штабеля леса) или на мачте толкача, при условии хорошей их видимости;

один белый огонь на носовом флагштоке передней баржи (при одной барже), а при кильватерном счале — на каждой барже; при нескольких счалах в составе — по одному белому огню на носовых флагштоках каждой баржи переднего счала с дугой освещения в 225° и дальностью видимости не менее 4 км;

один гаковый белый и два гакабортных зеленых огня на толкаче;

бортовые (отличительные) огни — зеленый на правой стороне и красный на левой.

В тех случаях, когда толкаемое судно или несколько толкаемых судов, учаленных борт к борту, имеют ширину, равную ширине корпуса толкача или превышающую ее не более чем на половину, бортовые огни может нести толкач, но лишь при условии, что они не загораживаются толкаемыми судами и свободно видны со встречных судов.

При установке барж в несколько счалов бортовые огни несут на наружных бортах крайние баржи заднего или самого широкого счала на высоте 1 м от крыш надстроек или груза и на одной прямой горизонтальной линии, перпендикулярной диаметральной плоскости;

б) при толкании судов, груженных нефтегрузами 1-го класса, а также взрывчатыми или отравляющими веществами, указанные в п. «а» два нижних белых огня в треугольнике и гакабортные огни на толкаче заменяются красными. Днем на толкаче и на каждой барже поднимают на мачте два красных квадратных флага размером 1 м².

При толкании судов, груженных нефтегрузами 2, 3 и 4-го классов, указанные в п. «а» верхний топовый огонь в треугольнике и гако-

вый огонь на толкаче заменяются красными. Днем на толкаче и на каждой барже поднимают на мачте по одному красному квадратному флагу размером 1 м²;

в) отмашка днем производится с борта толкаемого состава белым флагом, а ночью — миганием белого огня над бортовыми сигнальными огнями.

§ 36. Во время стоянки самоходные суда несут:

а) сухогрузные длиной более 30 м и шириной более 5 м — один белый клотиковый огонь на передней мачте, видимый по горизонту на 360°, один белый огонь на краю капитанского мостика, с ходовой стороны, видимый с трех сторон (по траверзу, с носа и кормы), гака-бортные и гаковый огни;

сухогрузные длиной менее 30 м и шириной менее 5 м несут на стоянке один белый клотиковый огонь, видимый по горизонту на 360°;

б) груженные нефтегрузами 1-го класса, а также взрывчатыми или отравляющими веществами — на передней мачте два красных огня, а груженные нефтегрузами 2, 3 и 4-го классов — один красный огонь, видимые по горизонту на 360°, и, кроме того, все эти суда на носовом флагштоке на высоте 2 м от фальш-борта — один белый огонь, видимый по горизонту на 360°, один белый огонь на краю капитанского мостика с ходовой стороны, видимый

с трех сторон (по траверзу, с носа и кормы), гаковый и гакабортные белые огни. Днем на носовой мачте поднимают те же флаги, что и на ходу (один или два, в зависимости от класса груза). Паротеплоходы, стоящие на дежурстве у судов, груженных нефтегрузами 1-го класса, несут те же топовые сигналы, что и в движении.

На парусных, парусно-моторных судах, моторных и гребных лодках и шлюпках

§ 37. Парусные и парусно-моторные суда при движении только под парусами несут бортовые отличительные сигнальные огни, расположенные под нижней шкаториной паруса, и гаковый белый огонь.

Парусно-моторное судно при движении под парусами и от работающих двигателей или только от одних двигателей (без парусов) несет сигнальные огни, установленные § 25 настоящих Правил для судна с механическим двигателем.

На стоянке парусно-моторные суда несут такие же сигнальные огни, как самоходные суда, а парусные, как несамоходные.

Катера, шлюпки и лодки с подвесными и стационарными моторами мощностью до 25 л. с., гребные лодки и шлюпки при плавании в пределах судового хода несут белый огонь, видимый по горизонту на 360°.

Катера, шлюпки и лодки с подвесными и стационарными моторами мощностью свыше 25 л. с. несут сигнальные огни при одиночном следовании в соответствии с § 25, а при буксировке в соответствии с § 31 настоящих Правил.

На несамоходных судах и плотях

§ 38. Несамоходные суда во время их буксировки несут следующие сигнальные огни:

а) суда длиной до 50 м — один белый огонь на высоте не менее 2 м от палубного груза, видимый по горизонту на 360°;

б) суда длиной свыше 50 м — по одному белому огню на носу и на корме на высоте не менее 2 м от палубного груза, видимым по горизонту на 360°;

в) при буксировке состава из нескольких судов, общая длина которого превышает 50 м, — по одному белому огню на носу каждого судна и, кроме того, на корме каждого заднего судна; характер и высота этих огней соответствуют п. «б» настоящего параграфа;

г) суда, груженные нефтегрузами 1-го класса, а также взрывчатыми или отравляющими веществами, независимо от их длины и количества судов в составе — два красных вертикально расположенных огня на мачте и по одному белому огню на носовом и кормовом флагштоках. Все огни должны быть видны по

горизонту на 360° . Днем на мачте — два красных квадратных флага размером 1 м^2 ;

д) суда, груженные огнеопасными грузами 2, 3 и 4-го классов, независимо от длины и количества судов в составе — один красный огонь на мачте и по одному белому огню на носовом и кормовом флагштоках. Все огни должны быть видны по горизонту на 360° . Днем на мачте — один красный квадратный флаг размером 1 м^2 .

§ 39. Нессамоходные суда во время стоянки несут те же сигнальные огни, что и на ходу при буксировке на тросе.

На группе судов, стоящих у берега пыжами и счалами, сигнальные огни несут те суда, которые стоят с ходовой стороны, и, кроме того, все передние суда на носу, а задние на корме — по одному белому огню.

На нефтестанциях с грузами 1-го класса и с сырой нефтью на мачте поднимаются два вертикально расположенных красных огня, а с грузами 2, 3 и 4-го классов — один красный, видимые по горизонту на 360° .

На дебаркадерах поднимается на мачте один белый огонь, видимый по горизонту на 360° , и, кроме того, один белый огонь на стенке надстройки у причального пролета со стрелевой стороны.

§ 40. На плотках во время движения и на стоянке поднимаются следующие огни:

а) длиной до 120 м три белых огня — один на середине плота и по одному огню на голове и хвосте плота;

б) длиной более 120 м пять белых огней — один на середине плота, два на крайних углах хвостовой части и два на крайних углах головной части плота. На плотках шириной до 10 м независимо от длины — три белых огня;

в) на кошелях два белых огня — на хвосте и голове кошеля на высоте 2 м.

Средний огонь на плотках поднимается на высоту не менее 4 м, а остальные — не менее чем на 2 м. Огни должны быть видимы по горизонту на 360° на расстоянии 4 км.

Если плот стоит вблизи судового хода или на мели и проход для судов возможен, то на нем, кроме указанных в пп. «а», «б» огней, ставятся с ходовой стороны фарватера на высоте бакенов огни, соответствующие обстановке (у правого берега красные, а у левого белые): при длине плота до 120 м — один огонь на обращенной в сторону фарватера части плота, при длине свыше 120 м — два огня.

На судах, стоящих на мели

§ 41. Все суда, стоящие на мели в пределах судового хода, несут установленные для них стояночные огни, и, кроме того, если проход для других судов возможен, стоящее на мели судно (суда) ограждается огнем на уровне

бакена согласно знакам судоходной обстановки.

На дноуглубительных и дноочистительных снарядах

§ 42. Дноуглубительные и дноочистительные снаряды несут следующие сигнальные огни:

а) дноуглубительные снаряды во время их работы — один зеленый огонь на мачте, видимый по горизонту на 360° , кроме того, на рефулерных снарядах, откладывающих грунт на правый берег, со стороны судового хода, должны быть красные огни в следующих местах: два на стрелковом борту с ходовой стороны снаряда на высоте тента (на носу и корме), по одному красному огню через каждые 50 м по длине трубопровода (понтон) на высоте не менее 1 м; при работе рефулерных снарядов у левого берега в тех же местах вместо красных выставляются белые огни; в случае применения для поддержания становой цепи или трала бота-завозни на нем устанавливается один огонь красного или белого цвета в зависимости от того, к какому берегу отведена цепь.

На лотковых снарядах такие же огни, как и на рефулерных, за исключением огней на трубопроводах (понтах), и, кроме того, на лотке, если он отведен и выступает за борт в сто-

рону судового хода, — огонь соответственно стороне свалки грунта: при работе на правый берег — красный, при работе на левый берег — белый. Во время стоянки за пределами судового хода и во время буксировки — огни, как на несамоходных судах, а на трубопроводах (понтонках) — белые огни через каждые 50 м;

б) на водолазных ботах, карчеподъемниках, подъемных кранах и других дноочистительных снарядах при производстве подводных работ ночью — на мачте два зеленых вертикально расположенных огня, видимых по горизонту на 360° ; днем на мачте два квадратных зеленых флага размером 1 м^2 каждый, расположенных вертикально с разрывом 1 м.

На стоянке, когда на указанных судах не производятся подводные работы, а также во время их буксировки поднимаются сигналь-

ные огни, как на несамоходных судах.

На судах и лодках, занятых ловлей рыбы

§ 43. Рыболовные суда и лодки, стоящие на береговых снастях, или заводящие невод, или сплывающие по течению с выпущенной сетью, поднимают на мачте при работе у правого берега два красных, а при работе у левого берега — два белых, вертикально расположенных огня, видимых по горизонту на 360° .

Вдоль опущенных сетей и неводов через каждые 100 м выставляются на лодках или других каких-либо приспособлениях огни, которые должны соответствовать цвету бакенов.

Днем идущим мимо судам подаются следующие сигналы: при работе невода у правого берега — отмашка красного цвета, а при работе у левого берега — отмашка белого цвета. В ночное время отмашка производится соответственно красным или белым огнем.

Места постановки сетей и заколов (заездов) определяются по согласованию с органами управления пути (техническими участками, районами гидросооружений) и не должны препятствовать судоходству и сплаву.

З а п р е щ а е т с я:

1. выметывание рыболовных снастей на пространство, превышающее половину ширины фарватера;

выметывание рыболовных снастей и установка заколов на расстоянии 500 м выше и ниже судоходных пролетов железнодорожных и шоссейных мостов;

установка рыболовных снастей с поплавками, аналогичными знакам судоходной обстановки.

На озерах и водохранилищах при ловле рыбы сетями и неводами (тралением) на судах поднимаются ночью следующие сигналы: на

мачте трехцветный траловый фонарь с дугой освещения 225° (справа — 90° зеленый, слева — 90° красный и в середине — 45° белый), ниже него — белый огонь, видимый по горизонту на 360° , и белый кормовой огонь с дугой освещения 135° . Днем на мачте поднимается черный цилиндр диаметром 0,5 м, высотой 0,75 м.

Во время хода без сетей (трала) и на стоянке — такие же огни, как и на самоходных судах.

На переправах

§ 44. Самоходные суда, осуществляющие переправу от одного берега к другому, несут на ходу и на стоянке все сигнальные огни, предписанные самоходным судам.

На пароме канатной переправы поднимается на мачте или флагштоке один огонь белого цвета, видимый по горизонту на 360° на расстоянии 4 км.

По обоим берегам близ концов должны быть белые яркие огни, освещающие положение каната. Свет этих огней не должен мешать управлению проходящих судов, для чего сверху фонари прикрываются защитными колпаками.

Обслуживающий персонал парома обязан постоянно следить за движением судов и свое-

временно освобождать для них путь. Во время стоянки парома у берега канат опускается на дно.

Сигнал «Отмашка». Сигнал «Остановки»

§ 45. При расхождении и обгоне судов применяется сигнал «Отмашка», который дается днем маханием белого квадратного флага (длина стороны 70 см), ночью проблесками белого огня (миганием). Отмашка производится до тех пор, пока от встречного или обгоняющего судна не будет получен ответный сигнал, после чего отмашка прекращается. Суда, оборудованные светоимпульсными отмашками, днем и ночью производят отмашку импульсами света.

Сигнал «Остановки» днем подается горизонтальным движением белой отмашки, ночью — горизонтальным движением белого огня.

2. Путевые знаки и сигналы

Семафоры, светофоры и знак «Сигнал»

§ 46. На участках пути с односторонним движением устанавливаются семафоры или светофоры, регулирующие пропуск судов только в одном направлении.

Семафор (приложение 2, рис. 1, 2, 3) представляет собой мачту с реей. На ноке рей для

пропуска судов вывешиваются днем и ночью предупредительные сигналы:

а) «участок закрыт для прохода судов снизу и сверху»; днем — два красных конуса раструбом вниз, ночью — два красных огня, расположенных вертикально на расстоянии 1 м друг от друга;

б) «проход разрешен для судов, следуемых сверху, но запрещен для судов, следуемых снизу»; днем — черный цилиндр, а под ним красный конус раструбом вниз, ночью — зеленый огонь, а под ним красный;

в) «проход разрешен для судов, следуемых снизу, но запрещен для судов, следуемых сверху»; днем — красный конус раструбом вниз, а под ним черный цилиндр, ночью — красный огонь, а под ним зеленый.

При отсутствии на семафоре сигналов или одного из них следование в засемафоренный участок запрещается.

Светофор (приложение 2, рис. 4) имеет два сигнальных огня: зеленый разрешающий и красный — запрещающий проход судам.

Знак «Сигнал» (приложение 2, рис. 5) устанавливается на подходах к участкам пути, где расхождение и обгон судов затруднительны.

Знак «Сигнал» представляет собой столб, в верхней части которого укреплен диск диаметром 1,2 м с надписью «Сигнал». Ночью знак «Сигнал» освещается зеленым огнем.

Сигналы о габаритах пути

§ 47. Сигнальные мачты (приложение 2, рис. 6) предназначены для информации судоводителей о габаритах пути (глубине и ширине судового хода).

Знаки глубин на них вывешиваются на верхнем (считая по течению) ноке реи и обозначают: прямоугольник—100 см, большой шар—20 см малый шар—5 см глубины.

Знаки глубин судового хода вывешиваются с момента появления глубин, равных 1,25 осадки наибольших судов, плавающих по данному участку. При глубинах более указанной величины на мачте вывешивается крестообразный знак.

Знаки ширины судового хода, вывешиваемые на нижнем (считая по течению) ноке реи, обозначают: ромбовидный знак—50 м, большой шар—20 м, малый шар—5 м ширины судового хода.

На освещаемых в ночное время проблесковых вывесках глубины обозначаются; вспышка огня белого цвета—100 см, зеленого—20 см и красного—5 см. Проблески подаются через одинаковые интервалы времени (3—5 сек).

На участках, где имеются два судовых хода, вдоль берега на расстоянии 10 м друг от друга устанавливаются две сигнальные мачты, верхняя из которых (считая по течению)

указывает габариты пути правого судового хода, а нижняя — левого судового хода.

При бригадном методе обслуживания судовой обстановки сигнальные мачты устанавливаются на границах обстановочных участков (для группы перекатов).

Знаки глубины и ширины судового хода, вывешиваемые на этих мачтах, указывают наименьшие габариты судового хода в границах данного участка. Километраж указывает перекаты с лимитирующей глубиной.

Сигналы на шлюзах

§ 48. Пропуск судов через шлюзы регулируется с помощью семафорной или светофорной сигнализации, указанной в § 46 настоящих Правил.

Кроме того, на шлюзах устанавливаются знаки «Стоп», указывающие предел возможного подхода судов к шлюзам, а также границы стоянки судов в камерах шлюзов.

Знак «Стоп» в зависимости от конструкции шлюза может иметь форму диска, укрепленного на столбе, окрашенного в красный цвет и окаймленного белой полосой, или форму красной полосы размером 40×20 см, нанесенной на стенке камеры шлюза или специальном щите. Ночью знак «Стоп» освещается постоянным красным огнем.

На палах шлюзов устанавливаются один или два светофора, указывающие возможность подхода к палам. Однако разрешение или запрещение на вход в камеру шлюза указывается сигналами светофора, установленного на голове или башне пульта управления шлюза.

Разрешение на выход судам из камеры дается зеленым огнем выходного светофора или фонаря. Запрещение выхода из камеры обозначается красным огнем выходного светофора или фонаря.

Входы в деривационные каналы шлюзов со стороны бьефов, а также оголовки отдельных дамб при шлюзах освещаются огнями цвета, предусмотренного правилами обстановки фарватера.

Плотина со стороны верхнего и нижнего бьефов, в зависимости от ее длины, ограждается плавучими освещаемыми знаками в количестве не менее двух-трех на каждом бьефе: если плотина находится вправо от шлюза (считая по течению) — красными, если влево — белыми огнями. Сама плотина освещается белыми огнями через каждые 50 м.

На шлюзах, не имеющих светофорной сигнализации, ворота шлюзов освещаются: в закрытом состоянии — двумя красными горизонтально расположенными огнями, устанавливаемыми на сомкнутых створках ворот; в от-

крытом состоянии — правая (по течению) створка красным, левая белым огнями.

Остальное освещение шлюза не должно препятствовать или ухудшать видимость установленных настоящими Правилами сигнальных огней. О времени окончания швартовки всего состава или одиночного судна в камере шлюза вахтенные начальники судов дают знать шлюзовому персоналу одним коротким звуковым сигналом.

С момента подхода судов к дальнему световому шлюза вахтенные начальники паротеплоходов, старшины катеров, шкиперы судов и старшие на плотках подчиняются распоряжениям вахтенного начальника шлюза.

Сигналы на мостах

§ 49. Судоходные пролеты железнодорожных, шоссейных и наплавных мостов обозначаются следующими сигнальными знаками:

а) железнодорожные и шоссейные мосты (приложение 2, рис. 7, 8): для прохода сверху днем — ромбовидным щитом красного цвета высотой не менее 2 м (в зависимости от величины фермы моста и видимости), обращенным острыми углами вверх и вниз и расположенным на ферме моста посередине пролета, ночью — двумя красными створными огнями, видимыми только с ходовой стороны пролета;

для прохода снизу днем — квадратным щитом красного цвета, имеющим размер сторон не менее 2 м, расположенным на середине пролета параллельно нижней кромке фермы, ночью — двумя красными створными огнями, видимыми только с ходовой стороны пролета.

Мостовые опоры судоходных пролетов обозначаются на лицевой части огнями, видимыми только со стороны входа судов под мост. При высоте нижней кромки фермы над фактическим уровнем воды до 10 м — двумя зелеными огнями, при высоте от 10 до 15 м — тремя зелеными огнями, при высоте более 15 м — четырьмя зелеными огнями, расположенными вертикально один над другим.

Расстояние между огнями должно быть не менее 1 м по вертикали. При арочной конструкции мостов габаритные огни устанавливаются на ферме моста с учетом высотного габарита.

Указанные огни устанавливаются на специальных щитах размером 0,5×0,5 м, служащих указателем габаритов мостов в дневное время.

Щиты окрашиваются в белый или зеленый цвет, который должен резко отличаться от фона окраски ферм и устоев моста.

Опоры судоходного пролета, если они не расположены на берегу, освещаются с внутренней стороны фонарями, по одному с каждой стороны, свет которых должен падать вниз,

освещающая лишь стенку опоры, и не мешать судоводителям.

Пролеты мостов, предназначенные для прохода плотовых составов, обозначаются (приложение 2, рис. 9): днем — круглым щитом белого цвета диаметром не менее 2 м, расположенным на ферме моста на середине пролета, ночью — двумя зелеными створными огнями.

В случае необходимости регулирования пропуска судов под мосты их владельцы по требованию органов пути МРФ устанавливают семафоры или светофоры и содержат штат для круглосуточной работы по пропуску судов.

Всеякие огни, освещающие мост и сооружения вблизи него, должны иметь защитные устройства для того, чтобы огни не мешали судоводителям ориентироваться и не ухудшали видимость сигнальных огней, устанавливаемых на мосту в соответствии с требованиями настоящих Правил;

б) наплавные мосты, когда они разведены для пропуска судов, имеют: на правой стороне пролета — два красных огня на нижнем и верхнем по течению углах пролета, а на левой — два белых огня в тех же местах. Кроме того, на выведенной части моста на конце, выдающемся в реку со стрелковой стороны, устанавливается огонь соответственно обстановке (к правому берегу — красный, к левому — белый).

На наведенном наплавном мосту по всей его длине устанавливаются белые огни на высоте не менее 2 м над верхней гранью моста через каждые 50 м, но не менее трех огней.

Огни должны быть видимы по горизонту на 360° на расстоянии не менее 4 км.

Регулирование пропуска судов через наплавные мосты осуществляется владельцами мостов с помощью семафорной сигнализации (§ 46 Правил).

Знаки подводных и воздушных переходов

§ 50. Места расположения подводных и воздушных переходов (телеграфных, телефонных, электрических и других кабелей, тоннелей и трубопроводов) и воздушных — телеграфных и силовых линий обозначаются предостерегательными знаками:

а) подводные переходы — створными столбами (приложение 2, рис. 10), устанавливаемыми на 100 м выше и ниже (по течению) от места расположения перехода на обоих берегах (хорошо видимыми с судов), имеющими на своих вершинах диски диаметром 1,2 м, окрашенные в красный цвет с горизонтальной белой полосой шириной 20 см посередине.

В темное время суток знаки освещаются створными желтыми огнями по одному на каждом столбе, видимыми на расстоянии не менее 4 км.

На каналах допускается установка одного сигнального столба по оси перехода, освещаемого в ночное время двумя желтыми вертикально расположенными на краях диска огнями;

б) воздушные переходы линий высокого напряжения, телеграфной и телефонной связи — столбами (приложение 2, рис. 11), устанавливаемыми на 100 м выше и ниже (по течению) от места расположения перехода на обоих берегах (хорошо видимыми с судов), имеющими на своих вершинах диски диаметром 1,2 м белого цвета с двумя вертикальными красными полосами шириной 10 см каждая.

При ширине реки 10 м и менее столбы могут не выставляться, тогда знаки (диски) устанавливаются на одной из переходных мачт на высоте не менее 4 м.

В темное время суток знаки освещаются двумя горизонтально расположенными на краях диска желтыми огнями, видимыми на расстоянии не менее 4 км.

Провода переходов высокого напряжения должны иметь габаритную высоту, обеспечивающую запас от самых высоких мачт судов при наивысшем горизонте воды, в зависимости от напряжения, согласно техническим условиям, от 2 до 6 м, а провода телеграфных и телефонных линий — не менее 1 м.

Обозначение границ рейдов

§ 51. Для обозначения верхней и нижней границ рейдов на берегу устанавливаются рейдовые створные знаки (приложение 2, рис. 12), имеющие на своих вершинах: передний знак — равнобедренный треугольник вершиной вверх (высота треугольника и его основание 120 см), окрашенный в белый цвет, задний знак — такой же треугольник вершиной вниз.

На переднем знаке каждого створа наносятся черной краской цифры, показывающие количество судов (пыжей), разрешенных к постановке по ширине акватории рейда.

В темное время суток рейдовые створные знаки освещаются огнями зеленого цвета.

§ 52. На причалах, купальных, спортивных базах, судках, лавах и подобных им сооружениях в темное время суток поднимается белый огонь на высоте не ниже 2 м, хорошо видимый со стороны судового хода.

На лесных запанях и гаванях в голове и через каждые 100 м по всей длине на высоте не менее 2 м зажигаются красные или белые огни, в зависимости от того, у какого берега находится лесная запань или гавань.

Рейды сплотки, формирования и стоянки плотов ограждаются со стороны судового хода через каждые 500 м у правого берега красными, а у левого — белыми огнями.

Сигналы при несчастных случаях с людьми

§ 53. В местах большого скопления людей (на пляжах, перевозах, гидростройках и др.) ставятся мачты высотой 8—10 м, окрашенные в темно-зеленый цвет. При несчастных случаях с людьми на них поднимается днем шар красного цвета диаметром 1 м, указывающий судам на необходимость оказания помощи в спасении людей, ночью с этой же целью поднимаются два красных горизонтально расположенных огня.

Штормовые предупреждения

§ 54. Штормовые предупреждения на озерах, водохранилищах производятся в соответствии с действующими «Правилами сигналопроизводства об ожидаемых штормах и сильных ветрах на морях, озерах и водохранилищах СССР» (см. приложение 3).

3. Звуковые сигналы

Общие определения

§ 55. Все сигналы, предписанные настоящими Правилами, должны подаваться:

- а) самоходными судами — свистком, тифоном и сиреной;
- б) парусными судами — сиреной или рожком;
- в) несамоходными судами — колоколом.

Термин «короткий звук» означает звук длительностью около 1 сек.

Термин «продолжительный звук» означает звук длительностью от 4 до 6 сек.

Подача звуковых сигналов, не предусмотренных настоящими Правилами, запрещается.

Порядок подачи (ограничение) звуковых сигналов в областных центрах и крупных промышленных городах устанавливается местными правилами плавания.

Сигнал «Предупреждение»

§ 56. Судно, когда оно намерено предупредить другое судно о грозящей опасности, в связи с которой требуется от него прекращение движения, подает не менее пяти коротких звуковых сигналов.

Несамостоятельные суда сигнализируют частыми ударами в колокол.

Сигнал «Делаю оборот, становлюсь на якорь»

§ 57. Перед постановкой на якорь или перед производством оборота впереди идущее судно предупреждает об этом сзади идущие суда подачей четырех коротких звуковых сигналов.

*Сигнал «Мои машины работают
на задний ход»*

§ 58. Судно, работающее на задний ход, предупреждает об этом другие суда подачей двух продолжительных звуковых сигналов.

Обмен сигналами при расхождении судна, следуемого задним ходом, с другим судном производится также путем подачи двух продолжительных звуковых сигналов и отмашки с соответствующего борта.

Сигнал «Требую уменьшить ход»

§ 59. Судно, требующее от другого судна уменьшить ход, подает четыре продолжительных звуковых сигнала. Несамостоятельные суда оповещают об этом частыми ударами в колокол.

Сигнал «Требую увеличить ход»

§ 60. Судно, требующее от другого судна увеличить ход, подает один продолжительный и один короткий звуковой сигнал.

Сигнал «Обращаю внимание»

§ 61. Чтобы обратить на себя внимание, судно подает один продолжительный, три коротких и один продолжительный звуковой сигнал. Указанный сигнал подается также при подходе к канатным переправам, если с буксируемых судов опущены якоря, лоты или цепиволокуши.

После подачи такого сигнала судном работ-ники паромной переправы обязаны немедленно отдать (отсоединить от места крепления) один конец троса переправы.

*Сигнал «Прошу подать шлюпку
или подойти к моему борту»*

§ 62. Для вызова шлюпки (лодки) с берега, другого судна, обстановочного поста, а также при обращении к другому судну с просьбой подойти к моему борту подается один продол-жительный, один короткий и один продолжи-тельный звуковой сигнал.

Сигнал «Прошу явиться на радиосвязь»

§ 63. Для вызова судна на радиосвязь по-дается один короткий, один продолжительный и один короткий звуковой сигнал.

Сигнал «Я вас понял»

§ 64. Судно подтверждает другому судну, что его сигнал понят, двумя короткими и од-ним продолжительным звуковым сигналом.

Сигнал «Человек за бортом»

§ 65. При падении человека за борт и при спасении утопающего на судне объявляется тревога тремя короткими звуковыми сигналами.

*Сигналы при подходе к шлюзам, переправам,
наплавным мостам и при проходе знака
«Сигнал»*

§ 66. При подходе к шлюзам, переправам и наплавным мостам на расстоянии 1 км от них, а также на траверзе знака «Сигнал» суда подают один продолжительный звуковой сигнал.

*Сигналы при подходе к пристани
и отходе от нее*

§ 67. При подходе к пристани пассажирские суда подают один продолжительный звуковой сигнал.

При отходе от пристани в рейс подаются один продолжительный и три коротких звуковых сигнала. Звуковые сигналы не подаются при подходе и отходе в областных центрах и крупных промышленных городах.

Сигналы во время тумана

§ 68. Во время тумана, мглы, снегопада, сильного ливня или при других неблагоприятных условиях, ограничивающих видимость, суда подают следующие сигналы:

а) самоходные на ходу—три продолжительных звуковых сигнала через каждые 2 мин; во время стоянки — два продолжительных звуковых сигнала через каждые 3 мин;

б) несамоходные на стоянке подают сигналы частыми ударами в колокол с перерывами 2—3 мин;

в) на паромных переправах и наплавных мостах подают сигналы частыми ударами в колокол с перерывами 2—3 мин.

Сигналы бедствия

§ 69. Судно, терпящее бедствие и требующее помощи от другого судна или с берега, подает следующие сигналы:

а) самоходное — ряд продолжительных звуковых сигналов, а при невозможности подачи такого сигнала — частые удары в колокол; одновременно производится мигание клотиковым огнем;

б) несамоходное судно — частые удары в колокол, а ночью мигание или вертикальное перемещение вверх и вниз мачтового белого огня.

Кроме того, сигналами бедствия служат:

днем — вертикальное перемещение вверх и вниз флага на мачте;

выстрел красной ракеты или сжигание фальшфейера с красными звездами через каждые 2 мин;

радиосигнал, состоящий из сочетаний ... — — — (SOS) по азбуке Морзе;

вызов аварийно-спасательного судна по установленному коду.

Раздел IV

СТОЯНКА СУДОВ И МЕРЫ ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ

§ 70. Все суда и плоты в случаях необходимости останавливаются вне фарватера на расстоянии не менее 100 м от створных или перевальных знаков, чтобы не препятствовать свободному движению других судов. На перекатах в коленах и в узких местах, у мостов, у прижимных берегов на плесе и в местах, особо объявленных бассейновым управлением пути, останавливаться судам и плотам воспрещается. Суда и иные плавучие сооружения, стесняющие судоходство, могут быть отведены по распоряжению инспектора судоходной инспекции с этого места за счет владельца судна; равным образом могут быть отведены стоящие у пристани суда, не занятые грузовыми операциями или препятствующие производству грузовых операций или движению других судов.

Суда должны становиться на якорь или швартоваться к берегу не ближе чем на 200 м от грузо-пассажирских дебаркадеров и доков. На рейдах плоты останавливаются на особо отведенных местах.

Суда и плоты при стоянке на фарватере или поблизости от него, у берегов, ошвартованные

или на якоре, должны находиться под постоянным наблюдением и охраной и нести установленные настоящими Правилами сигналы.

Суда, груженные нефтегрузами (или с остатками от них), взрывчатыми, отравляющими и легковоспламеняющимися грузами, становятся в портах и на рейдах отдельно, на специальных местах, определяемых местными правилами плавания.

Другие суда не должны становиться ближе чем на 300 м от судов, груженных нефтегрузами 1-го класса и сырой нефтью (без инертных газов), а также взрывчатыми и отравляющими веществами.

На каждом якоре должна быть сделана насечка с указанием его веса и принадлежности.

Все отданные с судов, плотов четырехрогие и адмиралтейские якоря и лоты должны иметь буйки, окрашенные белыми и красными полосами. Длина буйрепа должна быть такой, чтобы буюк после отдачи якоря всегда находился на поверхности воды, без излишнего запаса длины буйрепа. Отдача указанных якорей и лотов без буйков запрещается.

Положенные в стрежень якоря дебаркадеров, дноуглубительных снарядов, наплавных мостов и других сооружений не должны представлять опасности для прохода судов.

§ 71. Буксирующее судно не имеет права оставлять буксируемые суда при швартовке к

берегу или при постановке их на якорь до тех пор, пока они не освободят судовой ход и вахтенный начальник буксировщика не убедится в надежности и безопасности их постановки.

§ 72. Судоводители и шкиперы судов о всех случаях повреждения знаков судоходной обстановки, а также об утере на судовом ходу якоря, лота или другого предмета, в результате чего возникла угроза безопасности других судов, обязаны сообщать обстановочной бригаде, посту и встречным судам, а также принимать меры к немедленному подъему утонувших предметов или к ограждению их предостерегательными знаками.

§ 73. Противопожарные мероприятия на судне проводятся в соответствии с «Правилами пожарной безопасности на речном транспорте» и требованиями работников ВОХР МРФ. Каждый член экипажа судна должен знать и точно выполнять свои обязанности по пожарному расписанию, а также по расписанию водяной тревоги и тревоги «человек за бортом».

§ 74. Если судну грозит опасность затопления, капитан или шкипер этого судна или судна, которое его буксирует, должен принять все меры к тому, чтобы освободить фарватер и отвести аварийное судно к одному из берегов или на мелкое место.

Все суда, находящиеся поблизости от судна,

требующего помощи, должны немедленно оказать ее всеми имеющимися у них средствами, не подвергая опасности себя и находящихся на них людей и грузы.

Если судну грозит неминуемая гибель, капитан после принятия всех мер к спасению пассажиров разрешает судовому экипажу оставить судно. Сам капитан оставляет судно последним.

При несчастном случае на воде, когда человеческие жизни находятся в опасности, все находящиеся вблизи суда должны немедленно принять участие в оказании помощи.

Об аварийном случае капитан судна или ответственное лицо на плоту или другом плавающем сооружении составляет акт в трех экземплярах со схематическими чертежами и передает один в судоводную инспекцию ближайшего пункта, второй — владельцу судна, плота или сооружения и третий оставляет у себя. Акт составляется по форме, указанной в приложении 8.

§ 75. Во всех случаях, не предусмотренных настоящими Правилами, судоводитель обязан принимать все меры, диктуемые практикой судовождения или особыми обстоятельствами, обеспечивающие безаварийное плавание, имея в виду, что настоящие Правила не освобождают его от ответственности за последствия, происшедшие в результате непринятия этих мер.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВНУТРЕННИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ СУДНА

К наметке для промеров: с правого борта — один короткий свисток, с левого борта — два коротких.

К якорю — три коротких свистка.

К отдаче носовых швартовов — три коротких свистка, кормовых — один короткий.

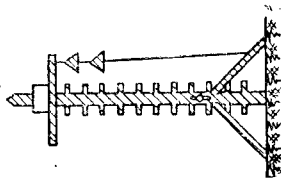
Спустить или поднять кранцы — четыре коротких свистка.

Указанные выше сигналы подаются малым свистком, а если такового нет, — ручным свистком или внутренней звонковой сигнализацией.

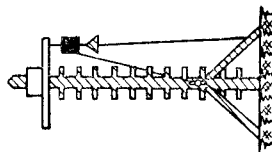
ЗНАКИ ОБСТАНОВКИ

Семафор

Ход закрыт



Ход открыт сверху



Ход открыт снизу

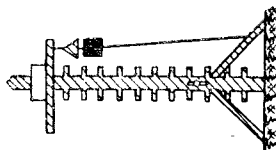


Рис. 1.

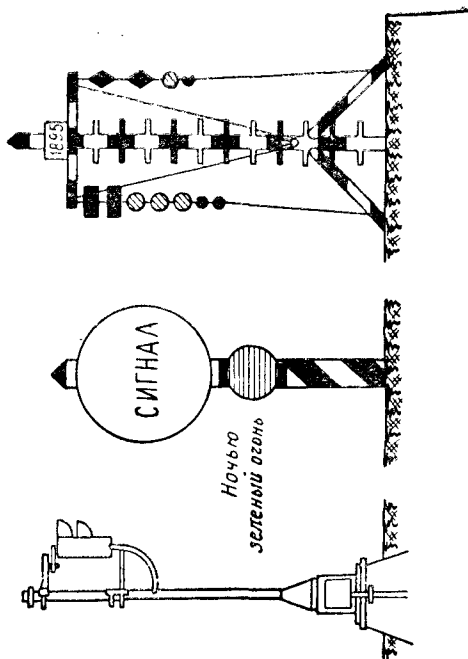
Рис. 2.

Рис. 3.

Светофор

Знак «Сигнал»

Сигнальная мачта



Сигналы на железнодорожных и шоссейных мостах

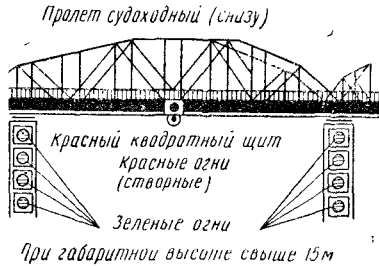


Рис. 7.

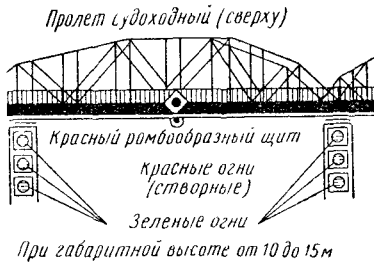


Рис. 8.



Запрещающий
красный цвет

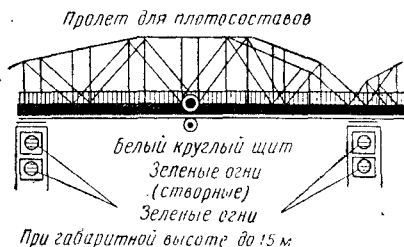






Рис. 9.

 ЗНАКИ НА РЕКЕ
Бесприматственный
проход судов

 ГЛУБИНА 100 м

 красный
ГЛУБИНА 5 м
ШИРИНА 5 м

 ШИРИНА 50 м

 Разрешен проход
судов

Знак подводных
и воздушных переходов

Рейдовый створный знак

а) подводных б) воздушных

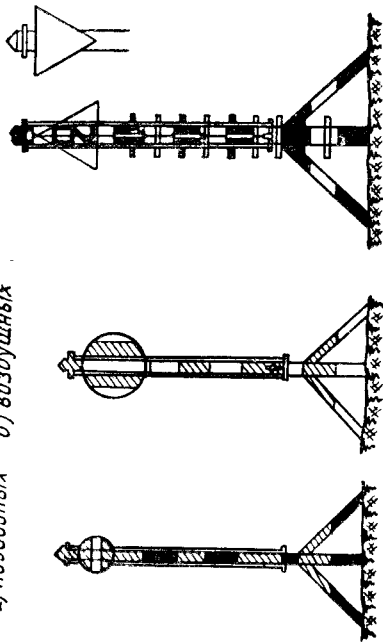


Рис. 10.

Рис. 11.





Рис. 12.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ СИГНАЛОПРОИЗВОДСТВА ОБ ОЖИДАЕМЫХ ШТОРМАХ И СИЛЬНЫХ ВЕТРАХ НА МОРЯХ, ОЗЕРАХ И ВОДОХРАНИЛИЩАХ СССР

В настоящих Правилах излагается описание сигналов об ожидаемых: а) ураганах, т. е. ветрах силой 12 баллов; б) штормах — ветрах силой 8—11 баллов и в) ветрах силой 5—7 баллов на морях и 4—7 баллов на озерах и водохранилищах, а также порядок подъема и спуска сигналов на штормосигнальных мачтах.


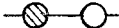

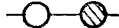
1. Сигнализация о штормах и сильных ветрах






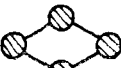
1. Для предупреждения судов морского, речного и рыболовного флота об ожидаемых штормах и сильных ветрах на морях, озерах и водохранилищах устанавливаются следующие сигналы:

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
1	<p>Черный конус вершиной вверх</p> 	<p>Два красных огня один над другим</p> 	Ожидает-ся шторм с северо-запада
2	<p>Черный конус вершиной вниз</p> 	<p>Два белых огня один над другим</p> 	Ожидает-ся шторм от юго-запада



Условные обозначения
цвета огней

○ — белый, ⊗ — красный, ⊙ — зеленый

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
3	<p>Два черных конуса один над другим вершинами вверх</p> 	<p>Красный огонь над белым</p> 	<p>Ожидается штурм от северо-востока</p>
4	<p>Два черных конуса один над другим вершинами вниз</p> 	<p>Белый огонь над красным</p> 	<p>Ожидается штурм от юго-востока</p>

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	Днем	Ночью	
5	 Черный шар	 Красный огонь	Ожидается ветер силой 6-7 баллов
6	 Два черных шара один над другим	 Два красных огня, расположенных горизонтально	Ожидается сильный шквал
7	 Черный крест	 Четыре красных огня в вершинах ромба	Ожидается ураган

2. Для предупреждения о ветрах 5 баллов на морях и 4—5 баллов на озерах и водохранилищах устанавливается сигнал № 8

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
8	<p>Две черные разомкнутые Т-образные фи- гуры одна над другой Нижняя в опрокинутом положении</p> 	<p>зеленый огонь</p> 	<p>Ожидается ветер силой 5 баллов на морях или 4-5 баллов на озерах и во- дохранилищах</p>

Примечание. Сигнал № 8 поднимается только в районах интенсивного плавания малотоннажных судов, для которых ветер силой 5 баллов на морях и 4—5 баллов на озерах и водохранилищах является опасным.


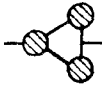
Эти районы устанавливаются местными управлениями Гидрометеослужбы и организациями морского, речного флота и рыбной промышленности совместно.




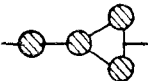
Продолжение


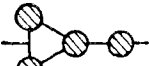

3. В случае, если ожидается дальнейшее усиление ветра до 8 баллов и более, сигналы № 5 и 8 с сигналами № 9—12 заменяются сигналами № 1—4 или № 6—7 с сигналами № 9—12.


II. Сигнализация для указания направления ожидаемых ветров

4. Для указания направления ветров, обозначенных сигналами № 5—7 и 8, одновременно с ними на месте сигналов № 1—4 поднимается один из сигналов № 9—12.

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
9	<p>черная T-образная фигура в опрокинутом положении</p> 	<p>Треугольник из красных огней вершиной вверх</p> 	<p>ветер ожидается от северо-запада</p>

DVDH -2736N	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
10	<p>черная Т-образ- ная фигура в прямом положении</p> 	<p>Треугольник из красных ог- ней вершиной вниз</p> 	<p>Ветер ожи- дается от юго-запада</p>
11	<p>Две черные Т-образные фи- гуры одна над другой в опроки- нутом положе- нии</p> 	<p>Красный огонь над треугольни- ком из красных огней вершиной вверх</p> 	<p>Ветер ожи- дается от северо-вос- тока</p>



№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
12	<p>Две черные Т-образные фигуры одна над другой впрямом положении</p> 	<p>Красный огонь под треугольником из красных огней вершиной вниз</p> 	<p>Ветер ожидается от юго-востока</p>
13	<p>Черный флаг или черный цилиндр</p> 	<p>—</p>	<p>Ожидается поворот ветра вправо (по часовой стрелке)</p>

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
14	<p>Два черных флага или два черных цилиндра один над другим</p> 	—	Ожидается поворот ветра влево (против часовой стрелки)

5. Сигналы № 13—14 поднимаются при поднятых сигналах № 1—4 и в случае необходимости с одним из сигналов № 9—12.

III. Сигнализация о времени наступления ожидаемой погоды

6. Для приближенного указания времени наступления ожидаемой погоды поднимаются следующие дневные сигналы:

№ сигнала	Вид сигнала	Значение сигнала
15	<p>Две черные горизонтальные полосы одна над другой</p> 	Ожидаемая погода наступит завтра
16	<p>Одна черная горизонтальная полоса</p> 	Ожидаемая погода наступит сегодня

7. Сигналы № 15—16 поднимаются одновременно с одним из сигналов № 1—7, 8—12.

8. Отсутствие сигналов времени при одном из поднятых сигналов № 1—7, 8—12 указывает, что ожидаемая погода наступит в течение ближайших 12 час.

9. Ночью сигнализация времени не производится. Сигналы времени опускаются одновременно с заменой дневных сигналов на ночные.

10. Если накануне был поднят сигнал времени № 15 и от оперативных органов Гидрометеослужбы не последовало изменений, утром одновременно с заменой ночных сигналов дневными следует вместо поднятого накануне сигнала № 15 поднять сигнал № 16.

Сигнал № 16 опускается при получении предупреждения от оперативного органа Гидрометеослужбы о том, что ожидаемая погода наступит в течение ближайших 12 час.

V. Размеры сигналов и их размещение на мачтах

19. Высота и диаметр конусов и цилиндров, диаметр шаров, длина и ширина флагов должны равняться 1 м. Высота и ширина Т-образных фигур должны быть 1,5 м, ширина полос Т-образных фигур и полос креста должна быть 0,5 м, длина полос креста 1,5 м (рис. 1).

20. Расстояние между двумя знаками дневных сигналов № 3, 4, 6, 8, 11, 12, 14 должно быть не менее 1 м. Длина полос, составляющих сигналы № 15 и 16, должна быть 1,5 м, ширина полос и просветов между ними 0,5 м (рис. 1).

21. Сигналы № 5—8 поднимаются на топе сигнальной мачты, сигналы № 1—4 и 9—12—на левом ноке рей. Сигналы № 15—16 поднимаются на правом ноке рей, № 13—14 — под сигналами № 15—16 (рис. 2). В случае, если сигналы № 15—16 на мачте отсутствуют и имеется необходимость поднимать один из сигналов № 13—14, они поднимаются на месте сигналов № 15—16.

22. Замена дневных сигналов ночными и ночных дневными производится соответственно при заходе и восходе солнца.

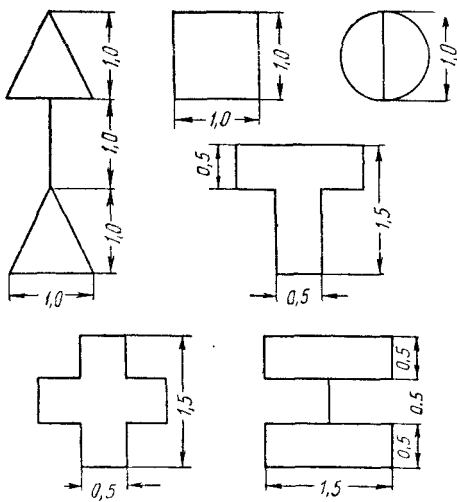


Рис. 1. Размеры сигналов (в м)

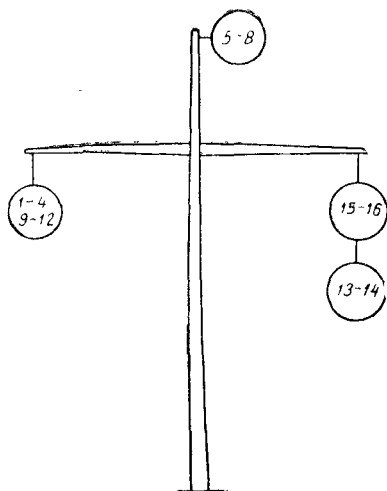


Рис. 2. Схема размещения сигналов
(вид с моря)

ТАБЛИЦА СИЛЫ И СКОРОСТИ ВЕТРА

Международная таблица

Балл	Характер ветра	Скорость		По международным правилам (м/сек)
		в м/сек	в км/ч	
0	Штиль	0—0,5	0—1	1
1	Тихий ветер	0,6—1,7	2—6	0
2	Легкий ветер	1,8—3,3	7—12	2—3
3	Слабый ветер	3,4—5,2	13—18	4—5
4	Умеренный ветер	5,3—7,4	19—26	6—8
5	Свежий ветер	7,5—9,8	27—35	9—10
6	Сильный ветер	9,9—12,4	36—44	11—13
7	Крепкий ветер	12,5—15,2	45—54	14—17
8	Очень крепкий ветер	15,3—18,2	55—65	18—20
9	Шторм	18,3—21,5	66—77	21—24
10	Сильный шторм	21,6—25,1	78—90	25—28
11	Жестокий шторм	25,2—29	91—104	29—33
12	Ураган	Более 29	Свыше 104	34 и более

ЕДИНАЯ ОЦЕНКА ВОЛНЕНИЯ НА МОРЯХ, ОЗЕРАХ И КРУПНЫХ ВОДОХРАНИЛИЩАХ

Степень волнения и характеристика состояния поверх- ности (в баллах)	А. Шкала степени волнения		Б. Шкала состояния поверхности
	Высота волны: в м (от—до)	Словесная характеристика волнения	
0	0	Волнение отсут- ствует	Зеркально-гладкая поверхность Рябь: появляются небольшие гребни волн Небольшие гребни волн начин- ют опрокидываться, но пена не белая, а стекловидная Хорошо заметные небольшие волны, гребни некоторых из них опрокидываются, образуя местами белую клубящуюся пену — «барашки»
I	До 0,25	Слабое	
II	0,25—0,75	Умеренное	
III	0,75—1,25	Умеренное	

ТАБЛИЦА СИЛЫ И СКОРОСТИ ВЕТРА
Международная таблица

Балл	Характер ветра	Скорость		По международным правилам (м/сек)
		в м/сек	в км/ч	
0	Штиль	0—0,5	0—1	1
1	Тихий ветер	0,6—1,7	2—6	0
2	Легкий ветер	1,8—3,3	7—12	2—3
3	Слабый ветер	3,4—5,2	13—18	4—5
4	Умеренный ветер	5,3—7,4	19—26	6—8
5	Свежий ветер	7,5—9,8	27—36	9—10
6	Сильный ветер	9,9—12,4	36—44	11—13
7	Крепкий ветер	12,5—15,2	45—54	14—17
8	Очень крепкий ветер	15,3—18,2	55—65	18—20
9	Шторм	18,3—21,5	66—77	21—24
10	Сильный шторм	21,6—25,1	78—90	25—28
11	Жестокий шторм	25,2—29	91—104	29—33
12	Ураган	Более 29	Свыше 104	34 и более

ЕДИНАЯ ОЦЕНКА ВОЛНЕНИЯ НА МОРЯХ, ОЗЕРАХ И КРУПНЫХ ВОДОХРАНИЛИЩАХ

Степень волнения и характеристика состояния поверх- ности (в баллах)	А. Шкала степени волнения		Б. Шкала состояния поверхности
	Высота волны в м (от—до)	Словесная характеристика волнения	
0	0	Волнение отсут- ствует	Зеркально-гладкая поверхность Рябь: появляются небольшие гребни волн Небольшие гребни волн начина- ют опрокдываться, но пена не белая, а стекловидная Хорошо заметные небольшие волны, гребни некоторых из них опрокидываются, образуя местами белую клубящуюся пену — «барашки»
I	До 0,25	Слабое	
II	0,25—0,75	Умеренное	
III	0,75—1,25	Умеренное	

Продолжение

Степень волнения и характеристика состояния поверхности (в баллах)	А. Шкала стелени волнения		Б. Шкала состояния поверхности
	Высота волны в м (от—до)	Словесная характеристика волнения	
IV	1,25—2,0	Значительное	<p>Волны принимают хорошо выраженную форму, повсюду образуются «барашки»</p> <p>Появляются гребни большой высоты, их пенящиеся вершины занимают большие площади, ветер начинает срыпывать пену с гребней волн</p> <p>Гребни очерчивают длинные валы ветровых волн; пена, срываема с гребней ветром, начинает вытягиваться полосами по склонам волн</p>
V	2,0—3,5	Сильное	
VI	3,5—6,0	Сильное	

Продолжение

Степень волнения и характеристика состояния поверхности (в баллах)	А. Шкала степеней волнения		Б. Шкала состояния поверхности
	Высота волн в м (от—до)	Словесная характеристика волнения	
VII	6,0—8,5	Очень сильное	<p>Длинные полосы пены, срывае- мой ветром, покрывают скло- ны волн, местами сливаясь, достигают их подошв</p> <p>Пена широкими, плотными, сливающимися полосами по- крывает склоны волн, отчего поверхность становится бе- лой только местами, во вла- динах волн видны свободные от пены участки</p> <p>Поверхность моря покрыта плотным слоем пены, воздух наполнен водяной пылью и брызгами, видимость значи- тельно уменьшена</p>
VIII	8,5—11,0	—	
IX	11,0 и более	Исключительное	

СИГНАЛЫ СВЯЗИ

Светосигнальная азбука (Морзе)

а) буквенная

Буквы	Знаки	Буквы	Знаки
А	· —	Р	· — ·
Б	— · · ·	С	· · ·
В	· — —	Т	—
Г	— — ·	У	· · —
Д	— · ·	Ф	· · — ·
Е	· · ·	Х	· · · ·
Ж	· · — —	Ц	— · — ·
З	· · — — ·	Ч	— — — ·
И	· · ·	Ш	— — — —
Й	· — — —	Щ	— — — — ·
К	— · — ·	Ъ	· — — —
Л	· — · ·	Ь	— · — —
М	— — —	Э	· · · · ·
Н	— — ·	Я	· — — —
О	— — — —		
П	· — — —		

б) цифровая

Цифры	Знаки	Цифры	Знаки
1	· — — — —	6	— · · · ·
2	· · — — —	7	— — — · ·
3	· · · — —	8	— — — — ·
4	· · · · —	9	— — — — ·
5	· · · · ·	0	— — — — —

Продолжение

Разговорная сигнализация флажками
(ручной семафор)

А Б В Г Д

Е Ж З И К

Л М Н О П

Р С Т У Ф

Х Ц Ч Ш Щ

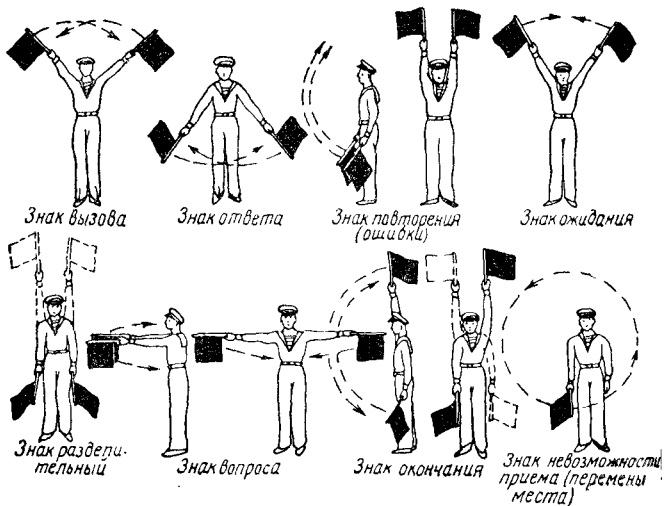
Ъ Ъ Ы Ю Я

Наиболее употребительные выражения «Понял», или «Ясно вижу» — АА, «Не понял», или «Неясно вижу» — УУ, «Вопросительный знак» — ТТ.

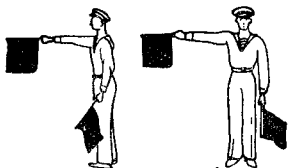
По окончании всего разговора передающий подает два раза букву И (ИИ).

При передаче шифром перед началом текста подается два раза буква Ш (ШШ), и в конце передачи — два раза буква К (КК).

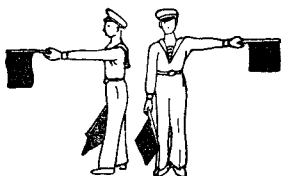
Служебные знаки



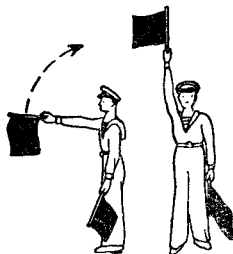
Знаки перемены мест



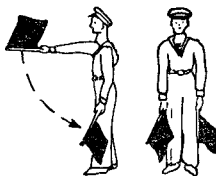
Передвиньтесь в правую от меня сторону



Передвиньтесь в левую от меня сторону



Станьте выше



Станьте ниже

Приложение 7

СООТНОШЕНИЕ МЕТРИЧЕСКИХ И МОРСКИХ МЕР

Морская миля, принятая в СССР, равна 1852 м

1 кабельтов = $\frac{1}{10}$ морской мили = 185,2 м

Скорость кораблей измеряется в узлах (1 узел соответствует 1 миле/ч)

1 миля/ч = 1852 м/ч

1 км/ч = 0,54 мили/ч

1 дюйм = 25,4 мм

1 фут = 12 дюймам = 305 мм

1 английский ярд = 3 фута = 0,914 м

Приложение 8

А К Т

197 г., месяца дня

Мы, нижеподписавшиеся, в лице (должность, фамилия, имя, отчество, а для посторонних свидетелей — местожительство каждого), составили настоящий акт о следующем:

Паротеплоход мощностью и л. с., с осадкой см, принадлежащий следовал 197 г. (вверх, вниз) по реке порожнем (или с составом из судов).

Длина состава м, ширина м, осадка судов состава (указать осадку каждого судна).

Способ счалки состава следующий:

. (дать описание).

Если буксировался плотосостав, то указать его номер и владельца, а также габариты (длину, ширину, осадку, кубатуру, систему сплотки).

Вахтенными на ведущем судне были: по палубной команде (должность, фамилия, имя, отчество)
по машинной команде
(должность, фамилия, имя, отчество)

Указать состояние погоды, направление и силу ветра, а также состояние обстановки фарватера (наличие полагающихся береговых и плавучих знаков, их расположение и освещение, соответствие показанных на вывеске глубин фактическим).

Авария произошла при следующих обстоятельствах: (дать подробное описание аварии с точным указанием ее места и времени суток, с последовательным изложением всех маневров, скорости хода до аварии и в моменте ее и всех распоряжений, которые давались вахтенным начальником ведущего судна шкиперу судна или бригадире плота как перед наступлением аварии, так и в момент ее).

Указать меры, принимавшиеся для скорейшей ликвидации аварии.

Если произошло столкновение судов или плотов, то указать, были ли оборудованы встречные или обгоняющие суда (плоты) положенными звуковыми и зрительными сигналами и правильно ли они применялись, для чего дать описание всех моментов взаимного обмена сигналами.

Если авария произошла на стоянке судна или плота (обсушка, затопление от водотечности, пожар и т.п.), дать подробное описание всех условий и обстоятельств, при которых она произошла.

При поломках или повреждениях механизмов или их деталей, движителей и иных устройств на судне описать, в чем повреждения заключаются, правильно ли работали механизмы и их детали до момента аварии, подвергалась ли поврежденная деталь ремонту в последний зимний период и в каких судоремонтных мастерских.

При повреждениях плота указать, соответствовали ли его сплотка и оборудование требованиям Правил сплотки, формирования и оснастки плотов (при аварии с буксируемым плотом аварийный акт составляется с обязательным участием бригадира плота).

В конечной части акта указать:

а) были ли несчастные случаи с людьми. Если были, то перечислить, какие меры принимались для предупреждения несчастия и к спасению людей.

Указать фамилии, имена, отчества и местожительства погибших или получивших ранения;

б) произошла ли утеря или порча грузов, каких именно и в каких размерах;

в) простое время (в часах) судов, участвовавших в аварии;

г) время (в часах), затраченное другими судами для оказания помощи по ликвидации аварии.

Подписи составителей акта и лиц, участвовавших в его составлении (очевидцев происшедшей аварии).

К акту приложить схематический чертеж места аварии с нанесением на нем: направления течения, положения судов до аварии, во время аварии и после нее, расположения знаков обстановки фарватера.

Примечание. При аварии с плотосоставом в дополнение к аварийному акту составляется акт о результатах сборки древесины и о причинах, воспрепятствовавших сборке ее, если таковые имели место (утоп, разнос штормом и т. п.). Акт этот приобщается к основному аварийному акту.

СОДЕРЖАНИЕ

Раздел I. Общие положения	3
Раздел II. Движение судов	12
Раздел III. Сигнализация	26
1. Зрительные сигналы на судах	26
2. Путевые знаки и сигналы	44
3. Звуковые сигналы	55
Раздел IV. Стоянка судов и меры по оказанию помощи	61
Приложения:	
1. Рекомендуемые звуковые сигналы, связанные с внутренним обслуживанием судна	65
2. Знаки обстановки	66
3. Извлечение из Правил сигналопроизводства об ожидаемых штормах и сильных ветрах на морях, озерах и водохранилищах СССР	71
4. Таблица силы и скорости ветра	84
5. Единая оценка волнения на морях, озерах и крупных водохранилищах	85
6. Сигналы связи	88
7. Соотношение метрических и морских мер	92
8. Акт	92

Правила плавания
по внутренним судоходным путям РСФСР

Отв. за выпуск К. А. Филасьов

Редактор А. И. Филимонова

Технический редактор *Е. А. Тихонова*

Корректоры *Т. Д. Алексеева, С. М. Тертерова*

Сдано в производство 29/VII — 1970 г.

Подписано к печати 17/XI-1970 г.

Бумага типографская № 2 Формат 60×90¹/₈
Объем 1,5 бум. л., 3,0 печ. л., 3,18 уч.-изд. л.
Тираж 50 000 экз. Изд. Зк-3-1/12 № 4705. Заказ № 800
Цена 16 коп.

Издательство «Транспорт» Москва, Б-174,
Басманный тупик, 6а.

Московская типография № 19 Главполиграфпрома
Комитета по печати при Совете Министров СССР
наб. Мориса Тореза, 34