

972 КАРТА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РЕЖИМА  
СОХРАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ  
ЛИКЕРО-ВОДОЧНЫХ ИЗДЕЛИЙ

КТР 31.11.25.39—85

Разработана Центральным ордена Трудового Красного  
Знамени научно-исследовательским институтом морского  
флота (ЦНИИМФом)

Заместитель директора по научной работе *А. А. Пантин*

Руководитель темы *П. П. Горелый*

Ответственный исполнитель *И. К. Гордеев*

Согласована Главным управлением перевозок, эксплуата-  
ции флота и портов ММФ

Заместитель начальника *А. П. Вислых*

Внесена Главным управлением перевозок, эксплуатации  
флота и портов ММФ

Начальник *В. С. Збаращенко*

Утверждена Главфлотом Минморфлота 10 декабря 1985 г.	КТР 31.11.25.39—85	Применяется вместе с:
	<b>КАРТА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РЕЖИМА СОХРАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ</b>	РД 31.11.25.15—81, РД 31.11.25.29—85
Разработана ЦНИИ морского флота	Наименование груза	Тип судна
	<b>ЛИКЕРО-ВОДОЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ</b> Код: НОО 211	Сухогрузные суда

### 1. СВЕДЕНИЯ О ГРУЗЕ

1.1. Специфические особенности, технические требования	1.2. Оптимальный режим хранения	
<p>Нескорпортящийся пищевой груз.</p> <p>Ликеро-водочные изделия должны удовлетворять требованиям государственных стандартов и технических условий на продукцию, а также требованиям торговых контрактов.</p> <p>Ликеро-водочные изделия в поврежденной таре и подмоченной транспортной упаковке к перевозке не допускаются</p>	Температура, °С	Относительная влажность воздуха, %
	От 0 до +10	70—75
	Контроль — стандартными средствами измерения	

### 2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СОХРАННОСТИ

#### 2.1. При грузовых работах

2.1.1. Совместимость	2.1.2. Место и способ размещения груза	2.1.3. Отстояние штабеля	
<p>Совместим с нейтральными грузами.</p> <p>Несовместим с гигроскопическими, вялящими, ядовитыми грузами</p>	<p>Трюмы и твиндеки.</p> <p>При перевозке неукрупненных грузовых единиц — твиндеки и центральные трюмы. Укладка груза — плотным штабелем. Груз сепарируется от пайола, твиндечных палуб, бортов и переборок.</p> <p>Контейнеры 1С, УУК-3, УУК-5 по ГОСТ 22702—77Э (СТ СЭВ 772—77)</p>	От бортов	вплотную
		От переборок	вплотную
		От подволока	не менее 150 мм

2.1.4. Ограничения		2.1.5. Особые требования
по температуре	прочие	
При температурах наружного воздуха ниже $-15^{\circ}\text{C}$ принимать меры по защите ликерных изделий от подмораживания	Запрещается производство грузовых работ при метеоосадках	

## 2.2. При перевозке

2.2.1. Режим перевозки		2.2.2. Особые требования
Температура, $^{\circ}\text{C}$	По возможности близкие к оптимальному режиму (см. п. 1.2)	Вентиляцию грузовых помещений осуществлять только в случаях пересечения судном различных климатических зон с целью предотвращения процессов конденсации водяных паров на судовом наборе или грузе в соответствии с РД 31.11.25.29—85
Относительная влажность воздуха, %		
Воздухообмен, обм./ч	2—3 для предотвращения конденсации водяных паров	

## 3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ ПО ПЕРЕВОЗКАМ НА КОНКРЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ

### 3.1. Порты СРВ — порты ДВ бассейна

3.1.1. Тара, средство укрупнения	3.1.2. Размеры и масса грузовой единицы	3.1.3. УПО, м <sup>3</sup> /т	3.1.4. Высота укладки
Ящик картонный из пятислойного картона	330×330×300 мм Масса брутто 20 кг	1,5—1,7	В грузовом помещении — до 12 ярусов В контейнере — 8 ярусов
Контейнер УУК-3, ГОСТ 18477—79 (СТ СЭВ 772—77)	2100×1325×2400 мм Масса брутто 3 т	2,0—2,1	1 ярус
Контейнер УУК-5, ГОСТ 18477—79 (СТ СЭВ 772—77)	2100×2650×2400 мм Масса брутто 5 т	2,2—2,3	1 ярус
Контейнер 1С, ГОСТ 18477—79 (СТ СЭВ 772—77)	6058×2438×2438 мм Масса брутто 20—22 т	1,6—1,8	До 3 ярусов
3.1.5. Наличие вентиляционных каналов и (или) колодцев	3.1.6. Сепарирование груза	3.1.7. Особые требования	
Вентиляционные колодцы и каналы в штабеле груза не требуются	Грузовые помещения: груз сепарируется от пайолов, бортов и твиндечных палуб соломенными или бамбуковыми циновками. Раздельный настил из досок	Картонные ящики должны иметь контрольные ленты — две продольные и две поперечные. Укладка ящиков в контейнеры должна быть	

	толщиной 12—20 мм — через каждые 4 яруса. Защитная теплоизоляционная сепарация — поверх штабеля настил соломенных циновок толщиной 150—200 мм (только в зимний период для исключения подмочки груза капельной конденсацией)	плотной с максимальным использованием грузопоместности. Контейнеры должны быть опломбированы грузоотправителем
	Контейнеры: груз сепарируется от пола, стенок соломенными или бамбуковыми циновками	

### 3.2. Советские порты Балтики — порты Европы

3.2.1. Тара, средство упаковки	3.2.2. Размеры и масса грузовой единицы	3.2.3. УПО, м <sup>3</sup> /т	3.2.4. Высота укладки
Ящик картонный из трехслойного картона по ГОСТ 22702—77Э	342×253×380 мм Масса брутто 20 кг	1,6—1,8	В контейнере — 6 ярусов
Ящик картонный из трехслойного картона по ГОСТ 22702—77Э	440×365×250 мм Масса брутто 25 кг	1,6—1,8	В контейнере — 9 ярусов
Контейнер 1С, ГОСТ 18477—79 (СТ СЭВ 772—77)	6058×2438×2438 мм Масса брутто 20—22 т	1,6—1,8	До 3 ярусов
3.2.5. Наличие вентиляционных каналов и (или) колодцев	3.2.6. Сепарирование груза	3.2.7. Особые требования	
Вентиляционные каналы и колодцы в штабеле груза не требуются	Контейнеры: груз сепарируется от пола и стенок крафт-бумагой в 1—2 слоя	Картонные ящики должны иметь контрольные ленты. Укладка ящиков в контейнеры должна быть плотной с максимальным использованием грузопоместности. Контейнеры должны быть опломбированы грузоотправителем	