

NGCC Cape Roger
Remonter annuel 2013
Index

Page numéro d'article Spécification

PRÉAMBULE 2

H - 1 GRAPHIQUE PRODUCTION 9

H - 2 services 11

H - 3 NETTOYAGE DU SYSTÈME CVCA et SYSTEM FAN SANITAIRE
14

H - 4 VENTILATEUR CUISINE ET VENTILATION nettoyage 17

H - 5 P & S MIRANDA DAVIT INSPECTION ANNUELLE / 20
RÉPARATION

H - 6 FM 200 INSPECTION ANNUELLE, LE SERVICE ET
RECERTIFICATION 23

H - 7 SERVICE ANNUEL DE SYSTÈME DE DÉTECTION INCENDIE
26

H - 8 TEST DE FUITE ANNUEL DES SYSTÈMES REFRIGETATION
29

H - 9 # 2 RENOUVELLEMENT DE PORT & TRIBORD RÉSERVOIR F /
O Top 32

H - 10 P & S FRESH NETTOYAGE RESERVOIR D'EAU ET
D'INSPECTION 36

H - 11 OFFICIERS DE REMPLACEMENT PORTE SALLE D'EAU 40

H - 12 INSPECTIONS AU PORT & DAVIERS EMBARCATIONS DE
SAUVETAGE stbd annuel 43

E - 1 PORT révision du moteur principal 46

E - 2 PORT DE RÉVISION MAIN CHARGEUR MOTEUR TURBO 53

E - 3 PORT M / ES / W INSPECTION DE POMPE DE
REFROIDISSEMENT - électriques entraînés 56

E - 4 PORT M / ES / W REFROIDISSEMENT MOTEUR DE POMPE
D'INSPECTION 59

E - 5 CONTRÔLE DE CHAUDIÈRE 62

E - 6 DOCK / ESSAIS EN MER 66

L -1 ESSAI D 'ISOLEMENT électrique 68

L - 2 SCAN ÉLECTRIQUE D'IMAGE THERMIQUE 84

PRÉAMBULE

1. INTENTION

Ces spécifications sont fournies à la réparation navale, ici en après dénommé l'entrepreneur aux fins d' définissant les objectifs, les performances, les normes et les exigences d'ingénierie de base pour le carénage (côté) du NGCC Cape Roger de la Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans.

L'intention de cette spécification doit décrire les travaux nécessaires impliquée dans la réalisation réparations du navire radoub annuel. Tous les travaux prévus aux présentes et toutes les réparations, les inspections et les renouvellements seront effectués à la satisfaction du représentant du propriétaire et, le cas échéant, le transport maritime du Canada assistant inspecteur de la sécurité (SMTTC). Sauf indication contraire, le représentant du propriétaire est l'ingénieur en chef. Remettre en place pour commencer Avril 13.04 et la fin mai 10/13.

2. Les recommandations du fabricant

La révision et l'installation de toutes les machines et l'équipement spécifié aux présentes sont applicables selon les instructions du fabricant, dessins et spécifications.

3. ESSAIS ET RECORDS

Tous les résultats des essais, les étalonnages, mesures et des lectures doivent être convenablement sous forme de tableaux, compilé et trois exemplaires dactylographiés doivent être présentés au représentant du propriétaire et inspecteurs désignés en temps opportun.

4. FABRICATION

L'entrepreneur doit utiliser des commerçants qualifiés, agréés et compétents et de supervision pour assurer un niveau uniforme et élevé de main-d'œuvre en fonction des standards de construction navale normalement acceptées et à la satisfaction du propriétaire.

5. SERVICES

Le devis est d'inclure toutes les pièces nécessaires, le travail et l'équipement requis pour l'érection de la mise en scène d'accès, le gréement, l'éclairage, manutention nécessaire, le transport et la manutention en ligne.

Pendant la renovation ensemble, l'entrepreneur devra maintenir en état de bon ordre toutes les passerelles, échafaudages, échelles glissières de sécurité et dispositifs similaires qui sont nécessaires pour la sécurité des personnes travaillant ou de passage dans les zones où le travail est en cours.

6. MATÉRIAUX ET SUBSTITUTIONS

Tous les matériaux doivent être fournis par l'entrepreneur et tous les matériaux doivent être neufs et non utilisés, sauf indication contraire. Tout le matériel de remplacement sous la forme d'assemblage, l'emballage, l'isolation, quincaillerie, huiles, lubrifiants, solvants de nettoyage, agents de conservation, revêtements, peintures, etc, doivent être conformes aux dessins du fabricant de l'équipement, des manuels ou des instructions. Si aucun élément particulier n'est spécifié, ou lorsque la substitution doit être faite, le représentant du propriétaire doit approuver tout le matériel offert à l'avance de leur utilisation.

7. OUTILS

L'entrepreneur doit fournir tous les outils nécessaires pour faire le travail à l'exception de certains outils spécialisés qui seront émises à l'entrepreneur et qui doit être retourné en bon état à l'ingénieur en chef. Dans tous les autres cas, les outils navire ne doivent pas être utilisés par l'entrepreneur.

8. DEMENAGEMENTS

Tous les éléments d'équipement qui seront supprimés, puis réinstallés dans le but d'effectuer des travaux précis ou pour l'accès aux mener à bien le travail prévu, doivent être inspectés conjointement des dommages avant de l'enlever à la fois par l'entrepreneur et le représentant du propriétaire.

9. EXPOSITION ET PROTECTION DE L'ÉQUIPEMENT

L'entrepreneur doit fournir une protection adéquate temporaire pour l'équipement ou les zones touchées par ce chantier. L'entrepreneur doit prendre les précautions nécessaires pour maintenir en bon état de conservation les machines, équipements, accessoires, fournitures ou pièces de tenue qui pourraient être endommagés par l'exposition, le mouvement des matériaux, grain de sable ou grenailage, les particules en suspension du sable, de gravier ou de grenailage, soudage, meulage, gravure, gougeage, la peinture ou les particules en suspension de peinture. Tout dommage doit être la responsabilité de l'entrepreneur.

L'équipement fourni par le gouvernement et les matériaux doivent être reçus par l'entrepreneur et stockés dans un entrepôt sécurisé ou un entrepôt ayant un environnement contrôlé approprié à l'équipement conformément aux instructions du fabricant. L'entrepreneur doit couvrir toute la machinerie pont et les orifices dans le navire pour empêcher la pénétration du sable et des dynamitage. L'entrepreneur doit enlever les revêtements et tous les après les opérations de revêtement sont complets.

10. PROPRETÉ

L'entrepreneur doit en tout temps, de maintenir les zones de travail dans lesquelles son personnel ont accès dans un état propre et exempt de débris. À la fin de ce chantier, l'entrepreneur doit s'assurer que le navire est dans un état propre, exempt de toute matière étrangère dans n'importe quel système ou d'un emplacement placé là à la suite de ce chantier. L'entrepreneur doit fournir une protection adéquate temporaire pour l'équipement ou les zones touchées par ce chantier.

L'entrepreneur doit disposer de tout et de tout le pétrole et l'eau des résidus, qui s'accumule dans les fonds locaux de machines en raison de travaux de réparation détaillées dans cette spécification.

11. ÉCLAIRAGE ET VENTILATION

L'éclairage temporaire et / ou une ventilation temporaire, requise par l'entrepreneur pour mener à bien n'importe quel élément de cette spécification, doit être fourni, installé et entretenu bon état de fonctionnement par le contractant. Elle doit être enlevée à la fin du travail. L'entrepreneur peut utiliser les prises électriques du navire (si disponible) pour une puissance de 120 VAC à condition qu'ils ne surchargent pas les circuits, utiliser un équipement électrique qui fonctionne correctement et qu'elles n'entravent pas le travail de l'équipage du navire.

12. AMIANTE

Tout et tous les matériaux d'isolation doit être exempt d'amiante et approuvé pour l'application souhaitée.

13. ENTRÉE EN ESPACES CLOS - CERTIFICATS pharmacie

L'entrepreneur doit être conscient que le navire est considéré comme un lieu de travail fédéral et, par conséquent régie par le Code canadien du travail.

En outre, l'entrepreneur est tenu de tenir un journal de tout le

personnel entrant et sortant de tout espace clos / navire.

L'entrepreneur doit fournir le représentant du propriétaire des certificats chimiste de la marine ou d'une personne qualifiée en conformité avec la GCC / SSB TP 3177E avant que les travaux de nettoyage, de peinture ou chaude est introduite dans des espaces confinés ou des compartiments machines. Les certificats doivent indiquer clairement le type de travail autorisée et doit être renouvelée conformément à la réglementation. Des copies des certificats doivent être affichés à des endroits bien visibles pour l'information du personnel du navire et de l'entrepreneur.

L'entrepreneur doit s'assurer que tous les travaux effectués dans des espaces confinés tels que définis par le Code canadien du travail doit se conformer pleinement à toutes les dispositions du code et suivez le manuel de sécurité garde-côtes de la flotte clos 7.D.9 et 7.D.9 entrée dans les espaces (N) La version 3 du Novembre 24, 2006.

14. HOTWORK

Tout élément de travail, impliquant l'utilisation de la chaleur, y compris le soudage, découpage, gougeage à l'arc dans son exécution, exige que l'entrepreneur conseiller représentant du propriétaire avant de commencer un tel chauffage et à son achèvement. L'entrepreneur sera responsable de maintenir une veille d'incendie compétent et bien équipé cours, et pour une bonne heure après, tout travail à chaud. Le piquet d'incendie doivent être disposés de telle sorte que toutes les parties de surfaces étant travaillé sont visibles et accessibles.

L'entrepreneur doit fournir suffisamment d'extincteurs appropriés et une montre incendie durant toute chauffage et jusqu'à ce que le travail ait refroidi.

Extincteurs de bord ne doivent pas être utilisés, sauf en cas d'urgence. L'ingénieur en chef doit être notifié immédiatement en cas d'incident de cette nature se produisent.

Tout travail à chaud doit être rempli en conformité avec la flotte de la Garde côtière Section Sécurité Manuel 7.D.11 et 7.D.11 (N).

15. Procédures de cadenassage et ÉTIQUETAGE

L'entrepreneur est responsable de protéger les personnes travaillant à

bord du navire tout en travaillant sur ou à proximité de systèmes de bord et l'équipement d'une exposition accidentelle à:

- Les courants électriques
- Hydraulique
- Pneumatique
- La pression du gaz ou de la tige et le vide
- Des températures élevées
- Températures cryogéniques
- Les émissions de fréquences radio
- Produits chimiques potentiellement réactifs
- L'énergie stockée mécanique
- Equipement actionnement

L'entrepreneur, sous la supervision de l'ingénieur en chef et son délégué, est chargé de l' cadenassage et Tagout des équipements et systèmes dont la liste figure dans le cahier des charges.

L'entrepreneur doit fournir et installer tous les verrous et les étiquettes et procéder à la

Connexion feuille de lock-out Tagout fourni par le navire.

L'entrepreneur doit enlever toutes les serrures et les étiquettes et remplissez la feuille Connexion verrouillage Tagout fourni par le navire.

16. PEINTURE

Tous les travaux d'acier et de nouveau perturbé qui ne seront pas sur la surface immergée mouillée de la coque du navire doit être protégé par deux (2) couches d'apprêt. Sauf indication contraire dans la rubrique Spécification individuelle du primaire doit être Peintures internationales inter-plaques de silicate de zinc NQA262/NQA026 rouge. La peinture doit être appliquée selon les instructions du fabricant sur les données du produit de leur feuille.

L'entrepreneur doit se conformer strictement aux instructions du fabricant et sera supervisé par un Garde côtière contracté Association Nationale des Ingénieurs à la corrosion (NACE) Inspecteur dans la préparation, l'application et le durcissement de tous les revêtements de ce chantier.

17. SOUDAGE

La soudure doit être en conformité avec les spécifications de soudage de la Garde côtière canadienne pour les matériaux ferreux, révision 4. (TP6151 E)

L'entrepreneur doit être actuellement accrédité par le Bureau canadien de soudage (CWB) en conformité avec la CCB dernière révision 47,1 Division I, II ou III au moment de la clôture des soumissions.

L'entrepreneur doit fournir une lettre récente de validation de la conformité à la norme CCB indiquant CSA W47.1, Division I, II ou III. (Dernière révision)

L'entrepreneur peut être tenu de fournir des données approuvées procédure feuilles pour chaque type de position commune et de soudage qui seront impliqués dans ce chantier.

L'entrepreneur peut être tenu de fournir un ticket en cours soudeurs pour chaque soudeur individuel qui seront impliqués dans ce chantier.

18. FUMEUR

La politique de la fonction publique Fumer interdit de fumer dans tous les navires du gouvernement dans les zones à l'intérieur du navire, où personnel de l'entrepreneur va travailler. L'entrepreneur doit informer les travailleurs de cette politique et de veiller à ce qu'il est compilé avec.

19. ZONES RÉGLEMENTÉES

Les zones suivantes sont interdites aux personnel de l'entrepreneur, sauf pour effectuer un travail requis par le cahier des charges: toutes les cabines, bureaux, timonerie, salle de contrôle, le bureau de l'ingénieur, des toilettes publiques, une cafétéria, une salle à manger et d'un salon.

20. NORMES ÉLECTRIQUES

Toutes les installations électriques ou les renouvellements doivent être conformes aux plus récentes éditions des normes maritimes suivantes:

(A) TP 127E-TC normes de sécurité maritime électriques.

(B) de la norme IEEE 45: Pratique recommandée pour l'installation électrique de bord sur.

Si des câbles installés à l'intérieur de ce contrat s'avère endommagé, fermées ou ouvertes à la suite de la manière de l'installation, sur toute la longueur du câble doit être remplacé, et sans frais pour le Ministère. Serre-câbles en matière plastique peut être utilisé pour fixer des panneaux de câblage dans les boîtes de jonction ou seulement.

21. DESSINS

Tous les dessins et les révisions de dessin que l'entrepreneur est invité à le faire dans le
exécution du présent contrat doit être d'une qualité égale à celle des dessins qui sont demandées pour être mis à jour. Par exemple, les dessins qui ont été lettrées et dimensionnée de manière professionnelle ne doit pas être mis à jour en utilisant à main levée. Impressions et reproductions que l'entrepreneur est tenu de fournir doit être faite sur une feuille de papier.

22. DÉTECTION D'INCENDIE ET SYSTÈME D'EXTINCTION

Si aucune spécification article, il faudra déranger, d'enlever ou isoler la chaleur et de détecteurs de fumée l'entrepreneur avise l'ingénieur en chef avant le début des travaux.

L'équipage du navire effectuera ces travaux. L'entrepreneur convient de noter que le non-respect des précautions appropriées tout en effectuant des travaux de cette nature pourrait entraîner un mauvais fonctionnement du système et de décharge spontanée de FM-200, halon ou CO2.

23. ANNEXE

L'entrepreneur doit avoir en place un système de gestion de la sécurité qui est conforme au Code canadien du travail et les règlements provinciaux et traite les responsabilités d'un entrepreneur pour des éléments tels que le travail à chaud, Entrée dans un espace confiné, plongée sous-marine, les opérations de plongée, Verrouiller et

déconsignation procédures et de travail Aloft .

L'entrepreneur doit être conscient que le navire est considéré comme un lieu de travail fédéral et, par conséquent régie par le Code canadien du travail.

L'entrepreneur doit se conformer aux exigences du travail tel que décrit dans le Code canadien du travail et les règlements provinciaux applicables.

En outre, l'entrepreneur est tenu de tenir un journal de tout le personnel entrant et sortant de tout espace clos / navire.

L'entrepreneur doit noter que les navires de la Garde côtière canadienne travaillent actuellement dans le cadre du système de gestion de la sécurité (Code ISM) et chaque navire dispose d'un manuel de sécurité de la flotte à bord. Le manuel de sécurité de la flotte doivent être respectées lors de travaux sous contrat implique personnel de la GCC et tout autre service public des employés pendant la durée du contrat.

Une copie électronique des Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne Fleet Safety Manual (DFO 5737) - (. Version Adobe Acrobat PDF) peut être trouvé à http://142.130.14.20/fleet-flotte/Safety/main_e.htm

24. SUSPENSION DES TRAVAUX

Le responsable technique se réserve le droit de suspendre immédiatement le travail lorsque ce travail est effectué en violation du système de la Garde côtière gestion de la sécurité. Les travaux doivent être autorisés à reprendre que lorsque le responsable technique, en consultation avec l'entrepreneur et TPSGC, est convaincu que les procédures convenues sont en place et respectées.

25. INSPECTIONS autorité réglementaire

L'entrepreneur doit confirmer le calendrier des inspections de l'autorité réglementaire (SMTTC) pour tous les travaux décrits dans cette spécification et sera responsable de les appeler lorsque les inspections

sont nécessaires. REMARQUE: L'ingénieur en chef doit être informé de ces dates / heures d'inspection.

26. De sûreté du bâtiment

Il y aura un registre des visiteurs à chaque accès vaisseau principal. L'entrepreneur doit s'assurer que tous ses employés et sous-traitants du personnel de connexion lors de l'entrée en bateau et se déconnecter en quittant navire. Cette exigence concerne tous les visiteurs au navire, y compris des inspecteurs ou des vendeurs. Ces journaux des visiteurs sera disponible au personnel de sécurité de l'entrepreneur en cas de situation d'urgence.

27. SIMDUT

Tous les produits contrôlés du SIMDUT utilisés à bord doit être accompagnée d'une fiche signalétique à jour; tous les produits chimiques neutralisants ou spécialisée équipement de protection requis doivent être fournis par l'entrepreneur en tout temps ces produits sont contrôlés par le SIMDUT à bord du navire.

NAVIRE DONNEES

Longueur o.ä. 205 '- 0 "

Longueur B.P. 187 '- 0 "

Largeur moulé 40 '- 0 "

Profondeur Moulé Main Deck 18 '- 0 "

Profondeur moulé à Foscle pont 26 '- 0 "

Draft Design MLD. 13 '- 3 "

Rise of Etage 1 '- 6 "

Chambre (parabolique) 0 "- 10"

Service de Vitesse 15 Knots

Complément 28 personnes

Type de navire de patrouille des pêches

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-1 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

TABLEAU DE PRODUCTION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit permettre aux représentants du propriétaire d'une ligne de temps précises sur les dates de production et de réalisation pour les services opérationnels de la Garde côtière.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 N / A

2.2 Normes

2.2.1 N / A

2.3 Les règlements

2.3.1 N / A

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 N / A

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 L'entrepreneur retenu doit fournir trois (3) exemplaires d'un graphique à barres indiquant le calendrier détaillé des travaux prévus pour remise en état du navire. Ce diagramme à barres doit montrer chaque élément de la spécification, la date de début prévue et effective, la durée et la date d'achèvement.

3.1.2 Un chemin critique des travaux doivent être identifiés, qui montre

les tâches critiques qui peuvent retarder l'achèvement de la remise en état et si elles ne sont pas achevées dans le délai prévu. Le chemin critique peut exister en raison de contraintes de travail ou les tâches qui ne peuvent être remplis en même temps à d'autres tâches.

3.1.3 Si le travail se pose qui affecte le chemin critique, il doit être immédiatement portée à l'attention de l'ingénieur en chef. Tous les efforts doivent être faits pour empêcher le bateau de retard dans l'achèvement de la remise en état dans les délais prévus. Réguliers des procédures d'AQ sont applicables

3.1.4 Le diagramme à barres doit être mis à jour chaque semaine et pour chaque réunion de production afin de refléter les modifications apportées à la production réelle de la remise en état et les modifications apportées aux dates d'achèvement prévues de chaque article.

L'entrepreneur doit inclure les mises à jour de l'organigramme de production tout travail découlant de TPSGC 1379 une action qui indique le travail supplémentaire doit percuter le calendrier de réalisation pour le navire.

3.1.5 Trois (3) exemplaires de la mise à jour hebdomadaire doit être donné à l'ingénieur en chef chaque semaine.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 N / A

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Trois copies des originaux et trois de chaque mise à jour hebdomadaire doit être donné à l'ingénieur en chef un jour avant chaque réunion hebdomadaire des progrès.

5.2 Le diagramme est mis à jour toutes les semaines ou à chaque réunion de production afin de refléter la production réelle sur le chantier et les modifications apportées aux dates d'achèvement prévues de chaque article. L'entrepreneur doit inclure les mises à jour du tableau de production, tous les travaux découlant de TPSGC 1379 action, et indiquer comment le travail supplémentaire doit percuter le calendrier de réalisation pour le navire.

5.3 Formation

5.3.1 N / A

5.4 Manuels

5.4.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-2 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
SERVICES

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être de fournir et raccorder comme indiqué, les services nécessaires à la cuve au début de radoub et de débrancher les mêmes services à l'achèvement des travaux.

1.2 Ce travail sera réalisé en collaboration avec la période de carénage complet sous la supervision de l'ingénieur en chef. L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux et outils pour le point de connexion et un devis sur le coût de chaque service.

Partie 2: Références:

Dessins 2.1 Directives / Date de la plaque signalétique

2.1.1 Dispositions générales

2.2 Normes

2.2.1 Toutes les connexions au navire et faites terminaisons doivent être réalisées de manière à ne pas causer de risques ou des problèmes de sécurité au personnel qui séjournent et travaillent à bord.

2.3 Les règlements

2.3.1 Tous les raccordements électriques et de plomberie pour le navire doit être fait en conformité avec les réglementations locales et fédérales, y compris celles énoncées dans la Loi sur la marine marchande du Canada et de réglementation de Transports Canada. L'entrepreneur doit s'assurer que tout / tous les branchements sont corrects et qu'aucune polluants sont rejetés du navire.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire au point de connexion.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 L'entrepreneur doit inclure le coût pour enlever et éliminer des Dix Mille litres de mélange d'eaux huileuses et d'huile de moteur puisards, des réservoirs, des cales, des boues et des réservoirs de carburant à nettoyer. L'entrepreneur doit fournir un devis par mètre cube pour l'élimination du mélange huile-eau doit être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

3.2 Situation

3.2.1 N / A

3.3 Interférences

3.3.1 N / A

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.2. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.1.3. Après la remise en état est terminée, l'entrepreneur doit fournir suffisamment d'essais quai et essais en mer pour prouver que tous les cahiers qui ont été travaillés sur fonctionnent correctement et à la satisfaction de l'ingénieur en chef et la SMTC.

4.1.4. Les essais se compose de mouvements à venir et arrière à divers niveaux de puissance.

4.1.5. L'entrepreneur doit avoir suffisamment de personnel de surveillance à bord pour assister à l'opération de toutes les machines travaillé pendant la remise en état et doit mentionner sur 8 essais heure.

4.2 Essais

4.2.1 N / A

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.2.1 entrepreneur doit fournir les recettes provenant de la société de gestion des déchets pour les montants retirés. Ces montants seront ajustés vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Élément signalétique n °: H-3 spécification de champ TCMSB: N / A
NETTOYAGE DU SYSTÈME DE VENTILATION SANITAIRE HVAC &

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'ouvrir et nettoyer l'ensemble des systèmes de CVCA sur le navire. Il ya trois (3) ponts: foscle, principal et inférieur. Le travail conduit d'échappement de la sècheuse doit aussi être nettoyé à fond menant de la buanderie à l'extérieur la tête d'aération. Tous les travaux d'échappement sanitaire conduit doit être nettoyé de charpie et de débris de toutes les toilettes, et le travail conduit d'évacuation à l'extérieur du navire. L'entrepreneur doit vérifier le fonctionnement de toutes les vannes d'isolement, libre et lubrifier.

1.2 Irrégularités Tous doivent être signalés à l'ingénieur en chef dès qu'ils se trouvent.

1.3 L'entrepreneur doit signaler à l'ingénieur en chef avant tout début des travaux sur ce point, pour assurer l'isolation correcte des ventilateurs électriques et le calendrier des différentes zones.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Le schéma de référence n ° 761/01 schémas locaux d'habitation (3 SHTS).

2.2 Normes

2.2.1 L'entrepreneur doit s'assurer que tous les capots d'inspection, appareils de ventilation, grilles, fiches d'accès, et les diffuseurs qui ont été enlevés pour le nettoyage, sont correctement ré-installé une fois que le nettoyage est terminé. Il n'y aura pas de bouchons en plastique installé et patches / bouchons doivent être en métal de la même annexe ou plus lourd que le travail conduit le patch est appliqué. Procédures navires ISM, Hot-travail, Espace confiné, protection contre les chutes,

et Lock-out doit être suivie.

2.3 Les règlements

2.3.1. Le nettoyage, la réinstallation, et tout travail sur le système de conduits doit être conforme à la réglementation SMTC et de la marine marchande du Canada Loi concernant les systèmes de ventilation à bord des navires ainsi que la SMTC TP127E.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1. L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

2.4.2. L'entrepreneur doit inclure une indemnité de \$ 1,000.00 à être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action pour la réparation des amortisseurs endommagés et les fuites d'étanchéité.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. L'entrepreneur doit s'assurer ventilateurs sont verrouillées et étiquetés avant le début des travaux sur n'importe quel système. Une fois qu'il est sécuritaire de le faire, le système de ventilation doit être ouvert et nettoyé à fond.

3.1.2 L'entrepreneur doit ouvrir et nettoyer soigneusement la boîte de distribution HVAC et tous les conduits internes de la boîte de distribution pour les diffuseurs dans tous les espaces sur les 3 ponts. L'entrepreneur doit également nettoyer tout l'intérieur de l'apport conduit à la boîte de distribution.

3.1.3 L'entrepreneur doit nettoyer le travail conduit interne pour la sortie de sècheuse salle de lavage de la buanderie à l'extérieur de ventilation. Le filtre à charpie doit être ouvert, nettoyé et remis en bon état de fonctionnement.

3.1.4 L'entrepreneur doit isoler et nettoyer le système de ventilation sanitaire compter dans toutes les salles de bain, ce qui conduit au ventilateur d'échappement, et le travail conduit d'évacuation du ventilateur d'échappement à l'extérieur du navire. Tous les diffuseurs dans les toilettes doivent être soigneusement nettoyés et désinfectés avant la ré-installation.

3.1.5 L'entrepreneur doit s'assurer que tous les capots d'inspection, appareils de ventilation, grilles, fiches d'accès, et les diffuseurs qui ont été enlevés pour le nettoyage, sont correctement ré-installé une fois que le nettoyage est terminé. Il n'y aura pas de bouchons en plastique installé et patches / bouchons doivent être en métal de la même annexe ou plus lourd que le travail conduit le patch est appliqué.

3.1.6 Conduits doivent être nettoyés de tout accumulation de résidus et la poussière, puis mis au rebut par l'entrepreneur.

3.2 Situation

3.2.1. L'unité HVAC est situé sur le pont inférieur.

3.2.2. La salle de lavage est située sur le pont principal.

3.3 Interférences

3.3.1. L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et le remontage de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef.

4.2 Essais

4.2.1 Après le travail a été inspecté par le représentant du propriétaire,

l'entrepreneur doit fermer tous les systèmes et de tests pour détecter les fuites. Toutes les fuites doivent être réparées par l'entrepreneur aux frais de l'entrepreneur.

4.2.2 L'entrepreneur doit vérifier le fonctionnement de toutes les vannes d'isolement, libre et lubrifier.

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 3 copies d'un rapport de travail détaillé sous format électronique seront remis au représentant du propriétaire, ce qui indique l'état de la tuyauterie au début, le travail effectué et l'état après la fin de cet article de travail.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.4 Manuels

5.4.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-4 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

VENTILATEUR CUISINE ET NETTOYAGE DE VENTILATION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'avoir l'entretien annuel de la hotte d'office et de ventilation achevé (ouvert et nettoyé).

1.2 Ce travail doit être effectué en conjonction avec le fonctionnement de l'office et d'avoir complété l'article pendant un temps afin de minimiser les perturbations dans la cuisine. Cette fois-ci doit être comprise entre 1900 à 0500 hrs.

1.3 L'entrepreneur doit signaler à l'ingénieur en chef avant tout début des travaux avec cet article.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1. Dessin Dessin ventilation. 761/01 3 SHTS.

2.2 Normes

2.2.1 La ventilation de la cuisine peut être une source de risques d'incendie et doit être nettoyé de manière à maintenir la possibilité à un minimum. L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, Espace confiné, protection contre les chutes, et des procédures de cadenassage.

2.3 Les règlements

2.3.1 La pratique de nettoyage utilisé doit être une méthode approuvée, et les déchets doivent être éliminés conformément à la réglementation locale.

2,1 2,4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1. L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements,

main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. L'entrepreneur doit enlever tous les conduits nécessaires, panneaux d'accès, et les ventilateurs de bien nettoyer les gaz d'échappement et de ventilation.

3.1.2. L'entrepreneur doit ouvrir et nettoyer à la vapeur de la canalisation de ventilation d'échappement entre le ventilateur et le capot de pont d'évacuation de cuisine. L'entrepreneur doit enlever les 3 filtres à graisse et nettoyez soigneusement l'intérieur de la hotte dans la cuisine. Le ventilateur pont doit être nettoyé à la vapeur.

3.1.3. L'entrepreneur doit faire tout effort raisonnable pour réduire au minimum les perturbations dans la cuisine tout en effectuant cet article. L'entrepreneur doit nettoyer et désinfecter la cuisine après le travail a été complété et inspecté par l'ingénieur en chef. L'entrepreneur doit faire des efforts pour remplir ce cahier des charges le plus tôt possible.

3.1.4. L'entrepreneur doit utiliser une caméra vidéo pour inspecter visuellement la canalisation après le nettoyage est terminé. Copie du CD doit être donné à l'ingénieur en chef.

3.1.5. L'entrepreneur doit ré-assembler toutes les composantes en bon état de fonctionnement.

3.2 Situation

3.2.1. Ce système est situé sur le pont principal dans l'office.

3.3 Interférences

3.3.1. Entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur enlèvement temporaire, le stockage et réaménagement de navire.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef, la SMTC et les autorités locales Incendie et de Sécurité.

4.2 Essais

4.2.1 Le système de ventilation sera testé après tous les travaux sont effectués pour vérifier le bon fonctionnement.

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir l'ingénieur en chef de trois (3) exemplaires d'un rapport de travail détaillé sous format électronique identifier l'état du système avant, le travail qui a été effectué, une copie du CD avec la vidéo de canalisation nettoyée, et la condition comme à gauche.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-5 SPECIFICATION TCMSB terrain: N / A

Port et le tribord MIRANDA DAVIT INSPECTION ANNUELLE /
RÉPARATION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'avoir une inspection annuelle effectuée par un FSR du fabricant Harding-Schat à la fois sur le port et le tribord bossoirs Miranda.

1.2 L'entrepreneur doit inclure dans leur devis pour une indemnité de 5000,00 \$ pour le remplacement de toutes les pièces nécessaires pour compléter cette inspection / réparation d'ajuster vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

1.3 L'entrepreneur doit signaler à l'ingénieur en chef avant tout début des travaux avec cet article.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Davit type Miranda MRT 3900, Schat-Harding référence

2.1.2 G Par Treuil / A. M902624 M903384 &

S711550 2.1.3 Arrangement coupe.

2.1.4 Manuel stocké à bord du NGCC Cape Roger.

2.2 Normes

2.2.1 Tous les inspections et les travaux effectués sur cette pièce d'équipement doit être achevée au plus haut niveau concernant cette vie de l'équipement essentiel Saving.

2.2.2 L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, Espace confiné, protection contre les chutes, et des procédures de cadenassage.

2.3 Les règlements

2.3.1. Les règlements de la Loi sur la marine marchande relatives à l'inspection et l'entretien de l'équipement de sauvetage doivent être strictement respectées et adoptées par l'arpenteur assister à la SMTTC.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1. L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. L'entrepreneur doit inclure dans leur offre une allocation de 5000 \$ pour les services d'un FSR Schat pour effectuer l'entretien suivant annuelle doit être ajustée vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 une action sur la preuve de la facture.

3.1.2. L'entretien annuel doit être complété conformément à la convention SOLAS, chapitre III, article 20, article 11.

3.1.3. L'entrepreneur doit se verrouiller sur l'activité Moteurs Electriques selon ISM procédure de cadenassage avant le début des travaux sur ce point.

3.1.4. La boîte de vitesses doit être complètement vidée de son huile (11 litres d'EP 100) et mis au rebut par l'entrepreneur.

3.1.5. Les couvercles de boîte de vitesses, sera supprimé et la boîte de vitesses et les engrenages doivent être examinés pour l'usure et la contamination.

3.1.6. Les freins du treuil, la chaîne de transmission, l'embrayage, les roulements et les joints doivent être inspectés / entretien (remplacé si nécessaire).

3.1.7. L'entrepreneur doit remplacer l'arbre de pignon, le logement de frein et la plaque de couverture sur le bossoir tribord. Ces pièces doivent être fournis propriétaire.

3.1.8. Une fois que les inspections sont terminées, les couvercles doivent être remplacés par des joints neufs fournis entrepreneur. L'huile

doit être fournie / reconstitué avec bon type / quantité (entrepreneur fourni).

3.1.9. Il doit y avoir une inspection visuelle des fondations bossoirs et d'un treuil.

3.1.10. Le FSR doit aviser l'ingénieur en chef de tous les défauts dès qu'ils sont identifiés.

3.1.11. Le FSR doit former l'équipage de montrer le fonctionnement et l'entretien général de l'équipement nécessaire.

3.2 Situation

3.2.1. Les Bossoir Miranda sont situés sur le pont Foscle, sur les côtés bâbord et tribord.

3.3 Interférences

3.3.1. L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et réaménagement du navire.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef.

4.2 Essais

4.2.1 Le fonctionnement des bossoirs doivent être testés, y compris mise à l'eau avec frein manuel, à la satisfaction de la FSR et attesté par l'ingénieur en chef et chef de la direction.

4.3 Certification

Certificat 4.3.1 de conformité doit être fourni au directeur général, ingénieur en chef, et l'inspecteur SMTC.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 Le FSR doit fournir 3 exemplaires d'un rapport de travail détaillé sous format électronique à l'ingénieur en chef, sur l'état de l'appareil que l'on trouve et le travail effectué sur le système.

5.2 Formation

5.2.1 Le FSR doit expliquer et démontrer à l'équipage les procédures appropriées lors de l'utilisation de cette potence, et d'expliquer d'où une plus grande attention devrait être donnée dans le maintien de cet appareil. Le FSR devrait également donner des conseils sur toutes les erreurs en cours effectuées par l'équipage en ce qui concerne le fonctionnement ou la maintenance.

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

5.4 Pièces de rechange

5.4.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-6 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

FM-200 INSPECTION ANNUELLE, SERVICE & RECERTIFICATION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'avoir le feu fixes de lutte contre les systèmes entretenus et re-certifié pour une utilisation sur le NGCC Cape Roger, et crédité par la SMTTC. (Galley chimique humide, FM-200 et d'extinction au CO2).

1.2 L'entrepreneur doit signaler à l'ingénieur en chef avant tous travaux en commençant par cet article. Ce travail sera réalisé en collaboration avec le service du système de détection d'incendie et les extincteurs portatifs et, d'une manière qui ne compromet pas la capacité d'éteindre un incendie à bord.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Galley - 4 Range Guard gal humide chimique (Karbalo) cylindre. Système CO2 - 74-265-1, 74-265-2 74-265-3 &.

FM-200 - National & Marine Services d'incendie Corp dwg # NS1005 (2 SHTS.)

2.2 Normes

2.2.1 L'entrepreneur doit être approuvé par TC pour recertifier ces systèmes et doit être fait en conformité avec les dernières réglementations en matière de sécurité maritime de TC. Le système FM-200 a été installé et mis en service par "National Marine et des services d'incendie Corp".

2.2.2 L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, Entrée dans un espace confiné,

Automne procédures de protection et de verrouillage.

2.3 Les règlements

2.3.1. Tous les systèmes doivent être étiquetés comme étant certifié à utiliser, la date et le nom de l'entreprise.

2.3.2. L'essai doit être conforme à la réglementation, la SMTC et règlements de la Loi sur la marine marchande relatives au feu des systèmes de montage sur les navires.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1. L'entrepreneur doit fournir tous les travaux, les matériaux, les pièces et les équipements nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. L'entrepreneur doit fournir un représentant autorisé d'effectuer les essais et les inspections de FM du navire 200, chimique liquide et système d'extinction CO2 pour l'inspection annuelle de sécurité et de certification. L'ingénieur en chef et inspecteur SMTC doit assister à tous les essais.

3.1.2. L'entrepreneur doit inclure dans leur soumission une indemnité de \$ 8,000.00 pour le FSR être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 une action sur la preuve de la facture.

3.1.3. L'entrepreneur doit effectuer les essais suivants, ainsi que tous les autres tests demandés par l'inspecteur sur la SMTC. L'entrepreneur doit inclure dans leur soumission sur le coût des tests de retards tout / tous, alarmes (lumières et sirènes) sur toutes les unités, les tests de tous les cylindres de début d'azote, de tester les arrêts d'aération, les essais de tous les acteurs locaux / à distance des boucles de libération, tirer les câbles, les poignées, robinets et vannes.

3.1.4. L'entrepreneur doit souffler à travers toute la tuyauterie et l'actionneur pneumatique et prouver qu'ils sont opérationnels à l'air comprimé ou de l'azote. Tous les tuyaux et buses doit être prouvée clair et libre. Tous les pressostats à commande doit être prouvée

opérationnel.

3.1.5. L'entrepreneur doit prouver tous les affichages de fonctionnement d'alarme et les sirènes. L'entrepreneur doit peser toutes les bouteilles et le poids est enregistré. L'entrepreneur doit fournir à l'Ingénieur en chef avec tous les certificats avant l'achèvement de la remise en état, en double exemplaire.

3.1.6. Une fois que tous les tests et inspections sont terminées, les systèmes doivent être ré-assemblé et remis en service par l'entrepreneur.

3.2 Situation

3.2.1

Galley humide chimique, FM 200 et CO2 - FIRE SYSTEMS FIXES

Chimique liquide - Cuisine - Main Deck - 4 gal. Plage de Garde (Karbalo Cyl.).

CO2 - E / R, Cargo Hold, MCR et Aux. Mach. - Salle de CO2 - Main Deck, Aft - 15 x 100 lbs.

FM-200 - Compt Propulseur d'étrave. - 270,8 lb Unité

Chambre Lampe n ° 301 - - 43,8 lb Unité

Peinture Locker # 300 - - 68,8 lb Unité

3.3 Interférences

3.3.1. Entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur enlèvement temporaire, le stockage et réaménagement de navire.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.1.2. L'ingénieur en chef et inspecteur de la SMTC doit être présent lors de l'inspection du système FM-200, chimique liquide et CO2 Systèmes Etouffement.

4.2 Essais

4.2.1 L'ingénieur en chef et inspecteur SMTC doit être présent lors de l'essai du système FM 200, chimique liquide et CO2 Systèmes Etouffement.

4.3 Certification

Certificats 4.3.1 pour tous les systèmes doivent être remis à l'ingénieur en chef.

4.3.2 L'entrepreneur qui effectue les travaux sur ce système doit être entièrement certifié pour le faire et doit être reconnu par TC pour certifier ce système.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois (3) exemplaires d'un rapport de travail détaillé en format électronique sur l'état des systèmes une fois trouvé, le travail effectué par l'entrepreneur, et la condition de la gauche.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-7 SPECIFICATION TCMSB terrain: N / A

SERVICE ANNUEL DU SYSTÈME DE DÉTECTION INCENDIE

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification doit être à effectuer l'inspection et la certification annuelle de détection d'incendie du navire Betatron / Notifier et système d'alarme.

1.2 L'entrepreneur doit signaler à l'ingénieur en chef avant tous travaux en commençant par cet article. Ce travail sera réalisé en collaboration avec le FM-200, chimique liquide et le CO2 des systèmes de service et de re-certification.

1.3 Ce travail doit être complété et inspecté aux exigences de la SMTC.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1. Système d'alarme incendie est Notifier, modèle # NFS-2640 (E)

2.1.2. Schémas de câblage incendie Détection et alarme incendie et dessins du système de détection de mise D-20020-1 à 3.

2.2 Normes

2.2.1. Les navires ISM Hot-travail, Espace confiné, protection contre les chutes, et des procédures de cadenassage doivent être respectées en tout temps.

2.3 Les règlements

2.3.1. L'entrepreneur qui effectue les travaux sur ce système doit être entièrement certifié pour le faire et doit être reconnu par TC pour certifier ce système.

2.3.2. Les essais de cet équipement et les fonctions automatiques doit être attestée par l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

2.3.3. L'essai doit être conforme à la réglementation, la SMTC et règlements de la Loi sur la marine marchande concernant les systèmes de détection incendie à bord des navires et la réglementation CAN/ULC-S536, l'inspection et l'essai des réseaux avertisseurs d'incendie.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1. L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. L'entrepreneur doit obtenir les services d'un technicien qualifié pour effectuer les essais et l'inspection de ces équipements.

3.1.2. Le système se compose d'un panneau de maître dans la timonerie c / w 2 imiter les panneaux installés à divers endroits dans tout le navire. Tous les panneaux doivent être testés / re-certifié.

3.1.3. L'entrepreneur doit tester la pile systèmes de back-up des capacités de puissance afin de s'assurer qu'elle est conforme aux spécifications du fabricant. Toutes les têtes de détection doit être testé et corrigé toutes les lacunes. Le système se compose de 2 zones (zone 1 - 19 ans fument et 3 détecteurs de chaleur, zone de 2 à 44 et 21 de fumée détecteurs de chaleur).

3.1.4. L'entrepreneur doit fournir à l'Ingénieur en chef une copie du test de système d'alarme incendie et de rapport d'inspection et un certificat d'inspection à l'issue des tests.

3.1.5. L'entrepreneur doit immédiatement porter à l'attention de

l'ingénieur en chef, les carences et tous trouvés pendant les essais et l'inspection. Les lacunes doivent être approuvées par l'ingénieur en chef avant de réparer à compter.

3.1.6. Une fois que tous les tests sont terminés, le technicien doit retourner le système de détection d'incendie de nouveau dans l'état de fonctionnement.

3.2 Situation

3.2.1. Le panneau principal d'incendie de détection est situé dans la timonerie.

3.3 Interférences

3.3.1. L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur enlèvement temporaire, le stockage et réaménagement de navire.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 Les essais du système sont dirigés par et pour la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2.2 Les essais de cet équipement et les fonctions automatiques doivent être attestées par l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.3 Certification

4.3.1 L'entrepreneur qui effectue les travaux sur ce système doit être entièrement certifié pour le faire et doit être reconnu par la SMTC pour certifier ce système. Les essais de cet équipement et les fonctions automatiques doivent être attestées par l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit remettre trois (3) exemplaires des rapports de travail détaillés en format électronique sur l'état du système a été trouvé, le travail effectué, et la condition de la gauche.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-8 spécification de champ TCMSB: N / A

TEST DE FUITE ANNUELLE DES SYSTEMES DE REFRIGERATION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification est de tester les systèmes de réfrigération identifiés à bord de fuites, changer l'huile, certifier que le système est sans fuite et indiquer les lacunes / réparations qui doivent être abordés par TPSGC 1379 action.

1.2 L'entrepreneur doit signaler à l'ingénieur en chef avant tous travaux en commençant par cet article.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1. Système de CVC climatisation.

2.1.2. 2 systèmes de réfrigération domestiques - Bitzer, 2T type. 2Y.

2.1.3. Intérieur de réfrigérant du système de réfrigération - R507.

2.2 Normes

2.2.1. Le contacteur doit tester les systèmes de fuites selon les normes de protection de l'environnement.

2.3 Les règlements

2.3.1. Tous les règlements relatifs à la protection de l'environnement, Loi sur la marine du Canada et de la Garde côtière politiques doivent être strictement suivies concernant la libération de tout halocarbure.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.41. L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. L'entrepreneur doit aviser l'ingénieur en chef lors des essais sur chaque pièce d'équipement.

3.1.2. L'entrepreneur doit suivre le lock-out et l'étiquette sur les procédures du navire.

3.1.3. L'entrepreneur doit enlever les lunettes de vue de chaque carter du compresseur et enlever l'huile et les contaminants présents dans le puisard.

3.1.4. L'entrepreneur doit fournir / installer une nouvelle huile pour tous les compresseurs fois la vue ont été ré-installé avec env. 4 litres d'huile pour chaque compresseur.

3.2 Situation

3.2.1. Les deux (2) systèmes de réfrigération domestiques sont situées dans le compartiment des eaux usées.

3.2.2. Le système de climatisation de la climatisation.

3.3 Interférences

3.3.1. L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et réaménagement de navire.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1. L'entrepreneur devra effectuer tous les travaux à la satisfaction de l'ingénieur en chef.

4.1.2. L'entrepreneur doit appliquer des balises à chaque pièce

d'équipement indiquant qu'il a été vérifiée pour des fuites, et utilisable.

4.1.3. Le technicien frigoriste doit posséder un certificat d'halocarbures et du nombre et de signer le travail effectué dans le journal de bord sur les halocarbures, détenu par l'ingénieur en chef.

4.2 Essais

4.2.1 Chaque système sera testé afin d'assurer le bon fonctionnement par le technicien frigoriste et attesté par l'ingénieur en chef ..

4.3 Certification

Technicien en réfrigération 4.3.1 doivent posséder un certificat d'halocarbures et de fournir son numéro de certificat doivent être enregistrées dans le journal de bord.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois (3) exemplaires d'un rapport de travail détaillé sous format électronique sur chaque système de réfrigération. Ce rapport doit comprendre l'état du système que l'on trouve, tout le travail effectué sur elle, et la condition de gauche.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-9 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

2 PORT & TRIBORD F / O RENOUELEMENT DÉBARDEUR

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'avoir une section d'acier à partir du port n ° 2 tribord et F / O débardeurs pour réparer / remplacer.

1.2 Les réservoirs F / O est la pression d'air testé après que les réparations ont été effectuées et doit être attestée par l'arpenteur assister à la SMTC.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Plan Réservoir.

2.2 Normes

2.2.1. L'entrepreneur doit terminer le travail spécifié d'une manière qui soit acceptable pour l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

2.2.2. L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et les procédures de cadenassage.

2.2.3. Les normes utilisées pour remplacer le revêtement métallique doit être conforme aux pratiques des chantiers navals standard, en ce qui concerne le remplacement de placage.

2.3 Les règlements

2.3.1. Ce navire est réglementée par Transports Canada et tous les travaux effectués doivent être approuvés et inspectés par Transports Canada Marine inspecteur de la sécurité.

2.3.2 La soudure doit être en conformité avec les spécifications de soudage de la Garde côtière canadienne pour les matériaux ferreux,

Rev 4 (TP6151E).

2.3.3 L'entrepreneur effectuant la soudure doit être actuellement accrédité par le Bureau canadien de soudage (CWB) au moment où ce travail est effectué.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 Il ya un total de 2 réservoirs / espaces qui seront traitées dans cette spécification.

3.1.2 L'entrepreneur doit prévoir la visite de Transports Canada lorsque le réservoir / espace est prêt pour l'inspection.

3.1.3 L'équipage du bateau va pomper les réservoirs de carburant de stockage de pétrole vers les niveaux d'aspiration. L'entrepreneur doit enlever et jeter de l'huile carburant restant dans chacun des 2 réservoirs de stockage F / S. L'entrepreneur doit fournir un devis pour chaque mètre cube de carburant doit être éliminé et le montant réel sera modifié avec TPSGC 1379 action.

3.1.4 L'équipage navires doit verrouiller la pompe de transfert F / O et toutes les vannes d'alimentation des réservoirs.

3.1.5 L'entrepreneur doit enlever les couvercles et les joints des réservoirs identifiés ci-dessous. Les surfaces d'étanchéité sont nettoyés sur le couvercle du réservoir et le côté du navire. Les tiges filetées doivent être nettoyés de la rouille et de la peinture. Après l'achèvement des travaux, les couvertures seront équipés de neuf, fourni entrepreneur joints 3/16 "en néoprène et le revêtement goujons avec moly cote et les écrous fixés.

3.1.6 L'entrepreneur doit certifier / gaz libre les 2 réservoirs après avoir soigneusement nettoyé les internes des 2 réservoirs. Tout le matériel de nettoyage et des déchets poussière / débris doivent être collectés et éliminés de manière appropriée par l'entrepreneur.

3.1.7 Toute rouille, et l'absence de peinture présents, doivent être nettoyés avec une brosse métallique pour le métal nu et tous les débris résiduels à la fois du nettoyage et de s'accumuler sur fond de la cuve doit être enlevé.

3.1.8 L'entrepreneur doit vérifier les connexions de tuyaux pour les boîtiers distants cloche sonnent pour s'assurer qu'ils sont bien serrés.

3.1.9 L'entrepreneur doit s'assurer que les transducteurs de réservoir sont maintenus exempts de débris et non endommagé pendant le processus de nettoyage et de remplacement en acier. Les transducteurs sont extrêmement sensibles et doivent être protégés en tout temps.

3.1.10 Les têtes évents doivent être retirés de chacun des réservoirs / espaces avant tout début des travaux, à ouvert, nettoyé et éprouvée opérationnelle et inspecté par l'ingénieur en chef et de la SMTC avant de fixer vers le réservoir. L'entrepreneur doit réinstaller les preuves correctes (opérationnelle) de ventilation têtes après le test du réservoir est terminée.

3.1.11 Tous les travaux à chaud doivent être effectués conformément à la procédure vaisseaux Hotwork ISM et toutes les précautions nécessaires sont prises. Ventilation forcée mobile doit être utilisé au cours d'une des opérations de meulage ou de travaux à chaud pour diriger la fumée, etc, à l'extérieur du navire. L'entrepreneur est responsable de la tenue correcte d'un piquet d'incendie approprié pendant toutes les procédures Hotwork.

3.1.12 Le contractant doit rogner les sections de tôles d'acier haut gaspillée réservoir seulement après la SMTC inspecteur a précisé ce revêtement doit être remplacé. Ce travail sera réalisé par la SMTC inspecteur.

3.1.13 Le contractant doit citer le retrait / remplacement de 2 mètres carrés de plaque et offre un coût par mètre carré supplémentaire devant être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action. Toutes les boîtes de neuf doit être de qualité Une plaque 5/16 acier ".

3.1.14 Le Contractant est soigneusement Nettoyer à nouveau les réservoirs après tout soudage est terminé.

01/03/15 Après le nettoyage final et l'élimination de toute rouille de douleur rouillé / détacher des zones et de la poussière / débris de la

culture et à soudure en tôle d'acier, l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC compléter l'inspection des citernes.

3.1.16 et ils doivent être inspectés par l'ingénieur en chef et la SMTC.

3.1.17 Une fois les réservoirs / espaces sont acceptés par TC, les réservoirs / espaces seront pression d'air testé par l'entrepreneur et assisté par TC pour le crédit.

3.1.18 Le contractant sera responsable de l'installation blancs dans les tubes de sondage à distance d'air pour éviter les fuites dans les panneaux de contrôle alors que le test est en cours. L'entrepreneur doit protéger les transducteurs réservoir de dommages lors de l'application du test de pression et retirer le couvercle de protection une fois le test terminé. L'entrepreneur sera responsable de toutes les prises encastrées montage puis retirer tous les bouchons montés et prouver la tuyauterie des événements sont libres une fois le test de pression est terminée.

3.1.19 L'entrepreneur doit réparer tous les défauts trouvés par l'ingénieur en chef ou l'inspecteur SMTC après qu'une inspection a été terminée.

3.1.20 Le Contractant est ré-installer les événements des réservoirs prouver têtes (opérationnel) après ce test.

3.1.21 Tout nu et en métal perturbé à l'extérieur des réservoirs, disposera de 2 couches d'apprêt, après l'achèvement des travaux en fonction des vaisseaux peinture calendrier.

3.2 Situation

3.2.1 Les deux n ° 2 F / O réservoirs (port et tribord) sont situées dans le compartiment des eaux usées. Côté tribord entre les images 63 et 64 et entre les cadres latéraux Port 65 et 66. Espacement cadre dans ce domaine est à 2 pieds.

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur élimination, le stockage, et le réaménagement de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1 Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 L'entrepreneur est responsable de la vérification de la pression d'air de chacun des réservoirs et attesté par l'inspecteur de la SMTC et crédits obtenus à partir de TC. F / O réservoirs sont normalement testés sous pression avec de l'air comprimé à environ 2 bars. L'entrepreneur doit fournir et raccorder le manomètre pour déterminer la pression dans le réservoir. L'entrepreneur doit installer des ballons dans les événements des réservoirs canalisations et des tuyaux de sonde pour effectuer les tests.

4.2 Certification

4.3.1 L'entrepreneur doit certifier / gaz libre les 2 réservoirs avant d'entrer dans la espace confiné.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois copies d'un rapport d'activité détaillé au format électronique sur les résultats dans les 2 réservoirs, les essais et la pression de travail effectuées, des fuites détectées et réparées, et l'état des 2 réservoirs comme à gauche.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-10 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A PORT & TRIBORD EAU DOUCE DE NETTOYAGE DES RÉSERVOIRS ET INSPECTION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'ouvrir les deux réservoirs de P & S d'eau douce pour le nettoyage et l'inspection.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 N / A.

2.2 Normes

2.2.1 L'entrepreneur doit terminer le travail spécifié d'une manière qui soit acceptable pour l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

2.2.2 L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et les procédures de cadenassage.

2.3 Les règlements

2.3.1 Cette eau douce est navires réglementés par Santé Canada et tous les travaux doivent être approuvés / inspecté par l'ingénieur en chef.

2.3.2 L'eau dans le réservoir doit être soumis à des tests en laboratoire une fois la procédure de super-chloration est rempli et vidé. Il est impératif que l'eau, qui aura lieu dans ces réservoirs répondent aux plus hautes sur l'eau potable énoncées par Santé Canada.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 L'équipage du navire doit pomper les deux réservoirs vers les niveaux d'aspiration. Le trou d'homme couvre à la fois les citernes doivent ensuite être éliminé par l'entrepreneur et l'eau résiduelle doit être aspiré par l'entrepreneur. Entrepreneur doit citer sur la suppression des 1000 litres de chaque réservoir pour être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

3.1.2 L'entrepreneur est responsable de l'enlèvement de tout / tous les saletés / débris et résidus de l'eau dans les réservoirs à l'assèchement initial ainsi que l'eau chlorée utilisée pour rincer les réservoirs double (2).

3.1.3 L'entrepreneur doit fournir chaque réservoir avec un système de ventilation mécanique, ventilé à l'extérieur du navire. Ces ventilateurs ventilateurs / extracteur doit assurer une circulation d'air appropriée du point le plus bas dans les réservoirs. Les citernes doivent être certifiés comme sûrs pour le personnel à entrer avant tous travaux à compter de la structure interne des réservoirs.

3.1.4 Ces citernes sont utilisées pour l'eau potable propre navires, la protection si propre

doivent être portés par les travailleurs à l'intérieur en tout temps afin de réduire la contamination

l'accumulation de saleté et de l'exécution des travaux. Le contractant sera

responsable du nettoyage des empreintes et des marques noires introduite par le travailleurs.

3.1.5 Les réservoirs doivent être nettoyés enlever toute décoloration rouille. La méthode de nettoyage utilisée doit être approuvé par Santé Canada pour son utilisation prévue. La preuve de cette approbation doit être fourni au directeur général.

3.1.6 Toute la rouille et / ou zones dénudées doivent être traitées selon la direction du chef

Ingénieur. Pas de peinture sont effectués sur les internes réservoir lorsque le navire est à flot.

3.1.7 À la fin du dernier coup de chiffon de nettoyage des réservoirs à la satisfaction de l'ingénieur en chef et chef de la direction, les plaques d'égout doit être réinstallé en utilisant nouvel entrepreneur fourni ¼ "joints toriques. Tous les montants ventilés doit être renouvelé. Antigrippant doit être utilisé sur les filets des goujons.

3.1.8 L'entrepreneur doit vérifier les connexions de tuyaux pour les boîtiers distants cloche sonnent pour s'assurer qu'ils sont bien serrés. La soupape flottante dans le boîtier doit être vérifiée afin de s'assurer qu'elle est libre. Les chefs des réservoirs d'aération doivent être enlevés, démontés, nettoyés et remontés à prouver clairement.

3.1.9 L'entrepreneur doit remplir à la fois le port et stbd réservoirs d'eau avec de l'eau fraîche, puis Super - Chlorer les cuves, comme par Fleet Safety Manual (niveau javel entrepreneur fourni de 50 mg / L de chlore libre). Les vannes d'eau douce du réseau de distribution doit être ouvert afin d'assurer le chlore atteint dans l'ensemble de la tuyauterie connexe. Cette eau / chlore doit être autorisé à s'asseoir dans le système pour un minimum de 4 heures.

3.1.10 Le eau chlorée doivent être enlevés et éliminés par l'entrepreneur conformément aux règlements provinciaux et fédéraux. (Il peut être neutralisé avec du peroxyde d'hydrogène). Après avoir retiré l'eau superchlorée des réservoirs, ils doivent être rincés avec 2 volumes pleins d'eau potable fraîche jusqu'à ce que le niveau de chlore libre inférieure à 0,5 mg / L est obtenue.

3.1.11 Les chefs des réservoirs d'aération doit être ré-installé par l'entrepreneur.

3.1.12 Le contractant doit inclure le coût de l'eau pour remplir les réservoirs 4 fois au total.

3.1.13 Le contractant doit citer sur l'envoi d'un échantillon d'eau provenant des réservoirs remplis à un laboratoire accrédité pour les essais. Les essais doivent être conformes aux normes de sécurité de la flotte manuelles et répondre aux 28 paramètres pour les essais. Le certificat d'origine doit être donné à l'ingénieur en chef.

3.2 Situation

3.2.1 Cadres 52-56.

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et le remontage de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1 Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 L'entrepreneur doit envoyer un échantillon d'eau provenant des réservoirs remplis à un laboratoire accrédité pour les essais. Les essais doivent être conformes aux normes de sécurité de la flotte manuelles et répondre aux 28 paramètres de test et de normes d'eau potable comme indiqué par Santé Canada. Le certificat doit être donné à l'ingénieur en chef.

4.3 Certification

4.3.1 Le certificat doit être remis à l'ingénieur en chef des navires avant l'ouverture des réservoirs d'eau douce pour l'utilisation à bord des

navires.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois copies d'un rapport détaillé sous format électronique à l'ingénieur en chef indiquant l'état des réservoirs d'eau douce, le travail effectué et les rapports sur l'eau du laboratoire.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec item #: H-11 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

REMPLACEMENT DIRIGEANTS porte des toilettes

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'installer la porte nouveau propriétaire Fourni dans la salle d'agents.

Partie 2: Références:

Dessins 2.1 Directives / plaque signalétique de

2.1.1 Joiner Systems Inc Porte de classe B

2.2 Normes

2.2.1. L'entrepreneur doit terminer le travail spécifié d'une manière qui soit acceptable pour l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

2.2.2. L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et les procédures de cadenassage.

2.2.3. Les normes utilisées pour remplacer l'armature de porte métallique doit être conforme aux pratiques des chantiers navals standard, par rapport à la soudure.

2.3 Les règlements

2.3.1 Le navire est réglementée par Transports Canada et tous les travaux effectués doivent être approuvés et inspectés par Transports Canada Marine inspecteur de la sécurité.

2.3.2 La soudure doit être en conformité avec les spécifications de soudage de la Garde côtière canadienne pour les matériaux ferreux, Rev 4 (TP6151E).

2.3.3 L'entrepreneur effectuant la soudure doit être actuellement accrédité par le Bureau canadien de soudage (CWB) au moment où ce travail est effectué.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 La porte des toilettes existant N ° 323 et le châssis doit être enlevée dans son intégralité.

3.1.2 L'entrepreneur doit fournir / installer la protection nécessaire pour les raccords adjacents ou externe ou des matériaux nécessitant une protection contre la chaleur produite pendant le processus de soudage.

3.1.3 L'entrepreneur doit prendre toutes les mesures possibles pour protéger / supprimer des cloisons / panneaux adjacents, des têtes de pont / panneaux, planchers / parquet, matériel et accessoires, etc, pour éviter les dommages lors du retrait de la vieille porte / châssis et l'installation de la nouvelle porte / cadre.

3.1.4 Le soudage de la porte nouvellement installé doit être continu autour de son périmètre des deux côtés. Des précautions doivent être prises pour ne pas fausser la cloison / plafond / pont pendant la culture / le retrait du cadre de porte ancienne et la soudure du cadre de porte neuve dans son emplacement. Tous les bords bruts doit être habillé avant de peindre.

3.1.5 Tout exposés / métal perturbé devront être apprêtées (2 couches) et peint (2 couches) avec l'apprêt et la peinture entrepreneur fourni même que les navires peinture calendrier.

3.1.6 L'entrepreneur doit ré-installer toutes les cloisons / panneaux, tête de pont / panneaux, le matériel et les accessoires, etc, qui ont été supprimés lors de la suppression de l'ancienne porte / cadre.

3,4 Situation

3.4.1 N / A

3.5 Interférences

3.5.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et le remontage de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1 Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTc.

4.2 Essais

4.2.1 N / A

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois copies d'un rapport détaillé sous format électronique à l'ingénieur en chef indiquant le travail effectué et l'état de la gauche.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1
Spec item #: H-12 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
DAVIERS sauvetage de bâbord et TRIBORD INSPECTION
ANNUELLE

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification doit être à l'entrepreneur de fournir les services d'un représentant Harding Schatt de procéder à une inspection annuelle sur les canots de sauvetage et les navires Bossoirs canots de sauvetage.

1.2 Ce travail doit être effectué en conjonction avec ce qui suit: H-5

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1. Davit type SPG (L) 5400/3100

2.1.2. Treuil électrique de type BE5500

2.1.3. Pas de commande: 1605/94070

2.1.4. Unité de freinage: D406700E

2.2 Normes

2.2.1 L'entrepreneur doit terminer le travail spécifié d'une manière qui soit acceptable pour l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

2.2.2 L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, accès aux espaces confinés, protection contre les chutes et les procédures de verrouillage

2.3 Les règlements

2.3.1 Les règlements de la Loi sur la marine marchande relatives à l'inspection et l'entretien de l'équipement de sauvetage doivent être strictement respectées et adoptées par l'arpenteur assister à la SMTC.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. L'entrepreneur doit fournir les services d'un représentant Harding Schatt de procéder à une inspection annuelle sur les bossoirs de sauvetage.

L'entrepreneur doit inclure dans leur offre une allocation de 5000 \$ pour le FSR être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

3.1.2. Les coordonnées de la Revue:

Colin Edwards, directeur, Umoe Schatt Harding, Tél: 604-543-0849

3.1.3 Les moteurs électriques doivent être verrouillés selon ISM procédure de verrouillage.

3.1.4 L'entrepreneur de procéder à une inspection des freins sur à la fois le port et le stbd Bossoirs sauvetage.

3.1.5 L'entretien annuel doit être complété conformément à la convention SOLAS, chapitre III, article 20, article 11

3.1.6 La boîte de vitesses doit être complètement vidée de son huile et éliminée de manière appropriée par le fournisseur pour chaque bossoir.

3.1.7 Les couvercles Boîte de vitesses sera supprimé et les boîtes de vitesses et les engrenages doivent examiner l'usure et de la contamination.

3.1.8 Une fois les contrôles terminés, les couvercles doivent être remplacés par des

nouvel entrepreneur fourni joints. L'huile doit être fournie et reconstituée avec le bon type et la quantité de l'entrepreneur.

3.1.9 L'entrepreneur doit inspecter les crochets de sauvetage et des communiqués sur les deux Canots de sauvetage Port & Tribord.

3.1.10 Le contractant doit vérifier les membranes de largage hydrostatique sur les deux le port et stbd sauvetage.

3.1.11 Le FSR doit aviser l'ingénieur en chef de tous les défauts dès qu'ils sont identifié.

3.1.12 Le FSR doit former l'équipage de montrer le fonctionnement et l'entretien général de l'équipement nécessaire.

3.2 Situation

3.2.1. Bossoirs canots de sauvetage sont situés sur le côté bâbord et tribord du pont Foc'Sle.

3.3 Interférences

3.3.1 entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, de stockage et de réaménagement de navire.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.6. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

N / A

4.3 Certification

N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit organiser le FSR Harding Schatt de fournir

trois rapports de type écrites concernant les contrôles, ses conclusions et les travaux exécutés à l'ingénieur en chef.

5.2 Pièces de rechange

N / A

5.3 Formation

N / A

5.4 Manuels

N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Élément signalétique n °: E-1 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
RÉVISION MOTEUR PRINCIPAL PORT

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être pour l'entrepreneur de réformer en profondeur le moteur principal port et d'obtenir des crédits de la SMTC. L'entrepreneur doit fournir un FSR Wartsila à assister et superviser l'entrepreneur pour ce travail.

1.2 Le moteur en cours de révision est un moteur de type NOHAB F212V # 2704, 2200 HP, 12 quatre cylindres moteur à cycle. Le Fabricants NOHAB manuel (en la possession de l'ingénieur en chef) doivent être respectées et les instructions effectuées. Ce travail fait l'objet d'enquête par la SMTC et l'ingénieur en chef. L'entrepreneur est responsable de l'informer les organismes de réglementation que les travaux progressent.

1,3 déviations vilebrequin doivent être prises avant de démonter le moteur et après la révision est terminée. Ces déviations sont prises à # 6, # 4 et # 2 cylindres. Tous les paliers principaux axes doit être ouvert, nettoyé et inspecté. Dégagements de poussée doivent être prises avant le démontage et après la révision est terminée. Tous les roulements et les revues doivent être exactement mesurée et enregistrée tailles et donné à l'ingénieur en chef avant le remontage.

1.4 Trois (3) copies de tous les relevés doivent être transmis à l'ingénieur en chef.

Toutes les pièces défectueuses et usées près des limites de tolérance doivent être portées à la

une attention immédiate de l'ingénieur en chef des mesures correctives.

1.5 Tous les pièces de rechange doivent être fournis par le propriétaire, sauf indication contraire. Tous

de nouveaux joints et les joints doivent être utilisés partout.

L'entrepreneur sera tenu de déballer et nettoyer toutes les nouvelles pièces utilisées dans la révision.

1.6 Système de sécurité arrêt des tests, des essais en mer et à quai doit être une exigence après

révision est terminée. Reportez-vous au service de Wartsila instruction "Rodage des moteurs après

Grandes révisions de documents »n ° 91 960 009 00E 1995 datée -. 09 à 04

1.7 Porter des mesures et des autorisations

Contractant sera chargé de prendre et d'enregistrer toutes usure mesures, les engrenages arrière cils et les autorisations sur tous les composants que

spécifié dans la description de travail. Entrepreneur doit examiner les mesures

en collaboration avec le FSR, ingénieur en chef et du fabricant cahier des charges dès qu'ils sont pris pour déterminer composante supplémentaire d'entretien.

L'addendum énumère toutes les mesures nécessaires. L'entrepreneur doit être donné tableaux détaillés avec toutes les mesures énumérées à être remplis

1.8 Fixations

L'entrepreneur doit se référer aux instructions du fabricant pour le couple et la séquence de serrage requis sur tous les boulons, vis, écrous et goujons.

1.9 Ce travail sera réalisé en collaboration avec le Port M / E Turbo Charger révision.

Partie 2: Références:

Dessins 2.1 Directives / plaque signalétique de

2.1.1 Type Nohab F212V

2.2 Normes

2.2.1 L'entrepreneur doit terminer le travail spécifié d'une manière qui soit acceptable pour l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

2.2.2 L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et les procédures de cadenassage.

2.3 Les règlements

2.3.1 Le navire est réglementée par Transports Canada et tous les travaux effectués doivent être approuvés et inspectés par Transports Canada Marine inspecteur de la sécurité.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

La révision doit inclure les éléments suivants:

3.1.1 Le navire Ingénieur en chef / représentant doit effectuer les opérations suivantes avant le début des travaux dans cette spécification comme suit:

Isoler et verrouiller le système de démarrage à air du moteur

Isoler et verrouiller la chemise d'eau pré-chauffage du système

Isoler et verrouiller le système de carburant vannes d'alimentation et de retour

Isoler et verrouiller les vannes brutes du système d'eau

Vidanger le circuit de la chemise d'eau

Pomper le système de lubrification

3.1.2 Les culasses (12) au nombre de douze est levée à partir du moteur et emmené à l'atelier de réparation Wartsila pour révision. Les fonds doivent être nettoyés chimiquement, testés sous pression et restitués dès la fin des travaux.

3.1.3 Même si les têtes sont retirées, admission, d'échappement, de démarrage pneumatique, soupapes, robinets indicateurs, injecteurs de carburant et d'engrenages fonctionnement de la vanne doit être enlevé. Toutes les pièces doivent être soigneusement nettoyés et inspectés. Lors de la réinstallation des culasses doivent être serrés selon les spécifications du fabricant.

3.1.4 Soupapes et sièges doit être rectifié et rodé par usinage po
Dégagements guides de soupapes et de la profondeur de vanne dans le siège doit être mesurée et enregistrée. Les nouvelles pièces doivent être propriétaires d'approvisionnement.

3.1.5 Pression purgeurs et l'indicateur (12) au nombre de douze fois enlevé, doit être entièrement démonté, nettoyé, remis à neuf et remonté. Une fois remonté, ils sont fixés et attesté par l'ingénieur en chef pour 145 kp / cm ². (2060 psig)

3.1.6 Mécanisme de soupape composants inspection et mesures d'usure:

- a) Inspecter boules de culbuteur fin, la douille de bras oscillant enregistrement des diamètres intérieurs et diamètres de broches externes. Nettoyer et souffler à travers les moyens du pétrole.
- b) Vérifier les poussoirs pour les dommages, vérifier la rectitude en tournant dans le tour, propre et souffler à travers les moyens de pétrole

3.1.7 Avant d'installer chaque tête de cylindre, les deux faces usinées de la culasse et la chemise du cylindre est rodée à la main pour assurer une bonne surface de contact. L'entrepreneur doit utiliser a fourni un outil de rodage du propriétaire à cet effet. Lors de la réinstallation des têtes de cylindre révisés, ils doivent être serrés selon les spécifications du fabricant.

3.1.8 roulements extrémité inférieure, douze (12) en nombre, sont libérés et pistons retirée. Axes de pistons et segments de piston doivent être enlevés, pistons et leurs gorges annulaires et toutes les pièces soigneusement nettoyé, inspecté et tolérances prises. Les bielles doivent être vérifiés pour la rectitude et de fissures. Pistons doivent être munis d'anneaux fournis nouveau propriétaire.

3.1.9 total de douze (12) Liners doit être enlevé à l'atelier de réparation Wartsila.

Liners doivent être nettoyés et vérifiés pour des fissures. Dimensions intérieures des paquebots doivent être prises à différentes hauteurs selon les spécifications du fabricant / FSR.

3.1.10 Retirez tous les chapeaux de palier. Retirez la moitié supérieure de la coquille de coussinet et nettoyer et inspecter pour marquer et la desquamation. Etaler la moitié inférieure et nettoyer et inspecter. Tout signe montrant d'usure ou d'écaillage doivent être remplacées par des pièces détenues à bord du navire. Épaisseur du réservoir doit être mesurée et comparée à l'épaisseur nouvel interpréteur de commandes comme indiqué dans le manuel du moteur.

3.1.11 Contrôler le vilebrequin de fissures. Journaux et manetons doit être mesurée et enregistrée lectures.

3.1.12 Examiner les dents de la roue dentée d'entraînement élastique. Vérifiez que tous les chapeaux de palier sont numérotées comme à leur poste.

3.1.13 Vérifier que les chapeaux de paliers recevant les noix sont comptés. Écrous doivent être serrés selon les spécifications du fabricant.

3.1.14 Vérifier que canalisations d'huile de lubrification, forés entre les revues et les manetons de lubrification sous pression du palier grande, sont clairs.

3.1.15 Les boulons équilibrer le poids du logement doit être resserrés à 841 lb-pi.

3.1.16 Le collecteur d'échappement doit être enlevé dans les sections, nettoyés et inspectés pour des fractures et des déformations. Le tube collecteur doit être remplacé sur le moteur en utilisant de nouveaux joints et bagues conjointes de l'alimentation navires.

3.1.17 Le collecteur d'admission d'air doit être enlevé nettoyés et inspectés pour des fractures. Tous les boulons, écrous et goujons doit être renouvelé. Le tube collecteur doit être remplacé sur le moteur en utilisant tous les joints fournis nouveau propriétaire et les joints.

01/03/18 refroidisseurs d'air de suralimentation (2) doivent être enlevés et envoyés à la boutique Wartsila pour le nettoyage.

3.1.19 L'entrepreneur doit enlever le couvercle de l'extrémité arrière du moteur et de la

Les ports d'inspection d'arbre à cames sur les deux côtés du moteur. Poussoirs doivent être enlevés.

Pignons de distribution d'arbre à cames roues doivent être vérifiés et tous les engrenages train d'engrenages doivent être nettoyés et jeu vérifiée et enregistrée.

3.1.20 Toutes les parties doivent être soigneusement nettoyés et inspectés pour l'usure et les défauts. Toutes les pièces usées ou défectueuses ne doivent être remplacées au besoin avec les parties Propriétaire fournis.

3.1.21 Les trois (3) à manivelle vannes cas d'explosion en relief sur les portes de base doit être démonté, nettoyé et aménagé pour l'inspection par l'ingénieur en chef et de la SMTC.

À la fin, les portes doivent être remontés en utilisant de nouveaux joints et les joints et testés avant l'installation sur le moteur.

3.1.22 Le Deux (2) ports principaux moteurs des pompes d'eau douce doit être ouvert, révisé et contrôlé par les inspecteurs de la SMTC et ingénieur en chef.

Remarque: jeu d'engrenage Vérifiez avant de retirer les pompes d'eau douce

3.1.23 Les pompes doivent être débranchés et enlevés pour atelier de réparation des entrepreneurs. Les pompes doivent ensuite être démontés, nettoyés et examinés pour des défauts:

03.01.24 Pompes arbres et carters doivent être examinés à la corrosion, à l'érosion et à l'usure par le FSR, ingénieur en chef et de la SMTC.

3.1.25 Les roues doivent être examinés pour la notation, les piqûres, la corrosion, l'érosion et l'usure par le FSR, ingénieur en chef et de la SMTC.

03/01/26 bagues d'usure impulseur doivent être nettoyées, examinées par le FSR, ingénieur en chef et de la SMTC et calibré pour l'usure et la remplacer si nécessaire avec du matériel propriétaire fourni.

3.1.27 Toutes les pièces défectueuses sont remplacées tel que décidé par le chef mécanicien et de l'inspecteur SMTC.

3.1.28 Les pompes doivent être remontés et réinstallé sur le moteur en utilisant de nouveaux joints.

3.1.29 Toutes les pièces de rechange doivent être propriétaires de fournir moins d'indication contraire.

3.1.30 La pompe à huile de graissage doivent être enlevés:

01/03/31 zone adjacente à la pompe doit être nettoyée.

3.1.32 Toute la tuyauterie nécessaire pour accéder à la pompe doivent être enlevés.

3.1.33 Toute la tuyauterie d'huile de lubrification laissée ouverte pour avoir de métal ou de bois blancs et des joints montés immédiatement pour empêcher la pénétration de saletés par l'entrepreneur.

3.1.34 Des précautions doivent être prises pour ne pas verser de l'huile dans la cale.

3.1.35 La pompe L / S doit être ouvert pour inspection SMTTC et ingénieur en chef, a examiné

l'usure, remonté à l'aide nouveau joint d'étanchéité et bagues "O" doit être fourni par le propriétaire.

3.1.36 Une fois la pompe, il doit être réinstallé sur le moteur et rebrancher les conduites associées (blancs supprimés).

3.1.37 La pompe de suralimentation en carburant doivent être enlevés de la pompe à huile de graissage et ouvert pour inspection par l'ingénieur en chef et inspecteur de la SMTTC.

3.1.38 La pompe doit être examinée pour l'usure et les défauts. Joints neufs doivent être montés et remontés à l'aide de la pompe et de nouveaux joints d'accouplement nouveau disque.

3.1.39 Les deux amortisseurs de vibration doit être changé. Voir le dernier rapport. (Ingénieur en chef à fournir).

3.1.40 À la fin de l'installation amortisseur, le boîtier avant doit être vérifié pour un bon alignement et rechecked.

3.1.41 Le moteur doit être remonté en état de fonctionnement en utilisant des joints neufs fournis propriétaire. Nouveau propriétaire fourni filtres à huile de graissage / filtres à carburant doivent être installés par l'entrepreneur.

3.1.142 Les filtres à air (2) doivent être lavés et nettoyés et soufflé à l'air comprimé. Tous les systèmes d'eau douce et des matières premières doivent être vérifiées pour les fuites et les systèmes purgés d'air.

3.1.43 Une fois que tous les composants du moteur, le moteur et tous les associés de tuyauterie / interférences articles sont complètement remonté à un état de fonctionnement par le FSR et Entrepreneur elle est ensuite interdit sur la main avec la pompe pré lubrification sur, pour

s'assurer qu'il n'y a pas de liaison se déroule à travers les pièces en mouvement du moteur. Le moteur doit être testé pour une période d'un (1) minute, trois (3) minutes, dix (10) minutes, trente (30) minutes, 1 heure et 2 heures dans le

présence de l'ingénieur en chef. A la fin de chaque période, les portes de carter, sera supprimé et le carter inspectés afin de s'assurer que la lubrification est bonne et pas de surchauffe s'est produite. Toutes les fuites d'huile de graissage, fioul, douce et eau salée doit être corrigée lors des essais de l'entrepreneur.

Le moteur doit avoir une période de quatre (4) essais en mer une heure sous pleine charge avec le FSR et le présent entrepreneur.

3.2 Situation

3.2.1 E / R

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur élimination, le stockage temporaire et le remontage de la cuve

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1 Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de la FSR, ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 L'entrepreneur doit remonter le moteur à un état de fonctionnement par le FSR et Entrepreneur elle est ensuite interdit sur la main avec la pompe pré lubrification sur, pour s'assurer qu'il n'y a pas lieu de prendre contraignant par les pièces en mouvement du moteur.

Le moteur doit être testées pour une période d'un (1) minute, trois (3) minutes, dix (10) minutes, trente (30) minutes, 1 heure et 2 heures en présence de l'ingénieur en chef. A la fin de chaque période, les portes de carter, sera supprimé et le carter inspectés afin de s'assurer que la lubrification est bonne et pas de surchauffe s'est produite. Toutes les fuites d'huile de graissage, fioul, douce et eau salée doit être corrigée lors des essais de l'entrepreneur.

Le moteur doit avoir une période de quatre (4) essais en mer une heure sous pleine charge avec le FSR et le présent entrepreneur.

4.3 Certification

4.3.1 Les travaux couverts par la présente spécification doit être d'obtenir de crédit Enquête sur la SMTC. L'entrepreneur est responsable de communiquer avec l'inspecteur SMTC selon que les articles sont prêts pour l'inspection.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois copies d'un rapport détaillé sous format électronique à l'ingénieur en chef indiquant tous les travaux effectués couvrant la totalité de révision, les mesures prises, les températures et les mesures de pression prises au cours des essais en mer et de la condition gauche. Ceci inclut également le rapport service de la FSR Wartsila.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec article: E-2 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

PORT DE RÉVISION MOTEUR PRINCIPAL CHARGEUR TURBO

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification doit être à l'entrepreneur de fournir les services de la FSR Wartsila pour l'enquête, démonter, nettoyer, inspection / réparation des turbocompresseurs port principal moteur.

1.2 Ce travail doit être effectué en conjonction avec la révision de moteurs Port principal.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1. Modèle VTR 200 N

Numéros de série: 319368 HT et HT 320806

Spécifique: Z 8C 15,0 IV CH 65A WP3L

2.2 Normes

2.2.1 L'entrepreneur doit terminer le travail spécifié d'une manière qui soit acceptable pour l'ingénieur en chef et inspecteur SMTTC.

2.2.2 L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, accès aux espaces confinés, protection contre les chutes et les procédures de verrouillage

2.3 Les règlements

2.3.1 Le navire est réglementée par Transports Canada et tous les travaux effectués doivent être approuvés et inspectés par Transports Canada Marine inspecteur de la sécurité.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf

indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. Le moteur principal port intérieur et extérieurs turbocompresseurs sont prévues pour l'inspection SMTC. Entrepreneur doit citer le Wartsila FSR pour l'enquête, le démontage, le nettoyage et l'inspection des turbocompresseurs.

3.1.2. L'entrepreneur doit s'assurer & FSR moteurs de propulsion principaux sont correctement verrouillés selon FSM 7.D.19-lock-out.

3.1.3. Entrepreneur doit enlever les chargeurs turbo du moteur principal et des deux turbocompresseurs déplacé vers le centre de Wartsila pour le démontage, le nettoyage et l'inspection.

3.1.4. L'huile doit être retiré de la turbocompresseurs et éliminés de manière appropriée à terre par l'entrepreneur.

3.1.5. Le FSR ne démontez deux turbocompresseurs pour inspection à être attestée par la SMTC et ingénieur en chef. Toutes les douilles et roulements doivent être inspectés pour l'usure, mesurée et les lectures prises.

3.1.6. Le turbocompresseurs sont réassemblés en utilisant de nouveaux joints. Toutes les pièces doivent être fournies entrepreneur.

3.1.7. Les deux turbocompresseurs doit être réinstallé sur le port principal moteur utilisant des joints fournis propriétaire.

3.1.8. Les turbocompresseurs doit être rempli avec de l'huile fournie nouvel entrepreneur.

3.1.9 L'entrepreneur est responsable de l'organisation inspecteur de la SMTC en cas de besoin.

3.2 Situation

3.2.1 Moteur principal - E / R

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et le remontage de navire.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de la FSR, ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

N / A

4.3 Certification

N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur d'organiser le FSR de fournir trois exemplaires du rapport de travail détaillé sous format électronique indiquant les travaux effectués et toutes les mesures de lecture / prise à donner à l'ingénieur en chef.

5.2 Pièces de rechange

N / A

5.3 Formation

N / A

5.4 Manuels

N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Élément signalétique n °: E-3 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
PORT M / ES / W inspection pompe de refroidissement (électrique
entraîné)

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification doit être l'entrepreneur à démonter, nettoyer, inspecter / réparer le port maritime principal moteur de la pompe à eau de refroidissement pour le Credit SMTC.

1.2 Ce travail sera réalisé en collaboration avec le Port de moteur S / W du moteur principal de la pompe de refroidissement.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Scanpump JMW Type de Z16A 154

No: 91451

Débit volumique 180 m³ / h

Tête de 25 mètres

Vitesse 1800 rpm

2.2 Normes

2.2.1 L'entrepreneur doit terminer le travail spécifié d'une manière qui soit acceptable pour l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

2.2.2 L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et les procédures de cadenassage.

2.2.3 Toutes les installations électriques ou de renouvellement doit être conforme avec la dernière

éditions des normes maritimes suivantes:

(A) TP 127E-TC normes de sécurité maritime électriques.

(B) de la norme IEEE 45: Pratique recommandée pour les installations électriques

2.3 Les règlements

2.3.1 Le navire est réglementée par Transports Canada et tous les travaux effectués doivent être approuvés et inspectés par Transports Canada Marine inspecteur de la sécurité.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.2 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. Pompe doit être démontée, nettoyée et examinée pour les défauts de l'entrepreneur.

3.1.2. Arbre de la pompe et le corps pour être examinés pour la corrosion / érosion et l'usure.

3.1.3. L'impulseur doit être examinée pour la notation, les piqûres, la corrosion / érosion et l'usure.

3.1.4. Bagues d'usure impulseur doivent être nettoyées, examinées et mesuré l'usure et remplacées si nécessaire par des pièces fournies propriétaire.

3.1.5. Toutes les pièces défectueuses seront remplacées propriétaire fourni et qui a été décidé par l'ingénieur en chef à la date de l'inspection par lui-même et de la SMTTC. Il sera de la responsabilité Entrepreneurs d'appeler l'organisme de réglementation de ces contrôles que les travaux progressent.

3.1.6. Corps de la pompe doit être usinée pour s'adapter à une nouvelle garniture mécanique.

3.1.7. Pompe doit alors être remonté à l'aide de nouveaux joints et la garniture mécanique, l'offre du propriétaire.

3.1.8. Les mesures suivantes doivent être prises, enregistrées et un type de copie écrite donnée à l'ingénieur en chef.

1. Diamètres d'arbre et de logement
2. Diamètre de roue

3. Internes logement (bague d'usure) diamètres

4. Épaisseur de la roue.

3.1.9. Alignement doit être vérifié et ajusté à l'aide d'un comparateur à cadran et le couplage reconnecté lorsque l'alignement correct soit atteint.

3.2 Situation

3.2.1 E / R

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et le remontage de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

L'entrepreneur à l'achèvement des travaux, doit tester fonctionner la pompe pendant une heure. Pression et la température est à surveiller, enregistrer et donné à l'ingénieur en chef.

4.3 Certification

4.3.1 Les travaux couverts par la présente spécification doit être d'obtenir de crédit Enquête sur la SMTC. L'entrepreneur est responsable de communiquer avec l'inspecteur SMTC selon que les articles sont prêts pour l'inspection

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois copies du rapport d'activité détaillé au format électronique indiquant les travaux effectués et toutes les

mesures de lecture / prise à donner à l'ingénieur en chef.

5.2 Pièces de rechange

N / A

5.3 Formation

N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1
Spec article: E-4 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
PORT M / ES / W REFROIDISSEMENT POMPE MOTEUR
ELECTRIQUE INSPECTION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

- 1.1 Le but de cette spécification doit être l'entrepreneur à démonter, nettoyer, inspecter / réparer le port maritime principal moteur de l'eau de refroidissement du moteur pour pompe électrique de crédit SMTC.
- 1.2 Ce travail sera réalisé en collaboration avec le Port de moteur S / W Pompe principale de refroidissement.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 ABB, MBT 180M, 23 Kw @ 1765 rpm.

2.2 Normes

- 2.2.1 L'entrepreneur doit terminer le travail spécifié d'une manière qui soit acceptable pour l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.
- 2.2.2 L'entrepreneur doit se conformer aux navires ISM Hot-travail, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et les procédures de cadenassage.
- 2.2.3 Toutes les installations électriques ou les renouvellements doivent être conformes aux plus récentes éditions des normes maritimes suivantes:

(A) TP 127E-TC normes de sécurité maritime électriques.

(B) de la norme IEEE 45: Pratique recommandée pour les installations électriques

2.3 Les règlements

- 2.3.1 Le navire est réglementée par Transports Canada et tous les travaux effectués doivent être approuvés et inspectés par Transports

Canada Marine inspecteur de la sécurité.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1. Le moteur électrique doit être enlevé et transporté à la boutique Entrepreneurs. Entrepreneur responsable pour le transport vers et depuis boutique.

3.1.2. Le moteur doit être testé et mégohmmètre lectures enregistrées.

3.1.3. Le moteur doit être complètement démonté pour le nettoyage et l'inspection de la SMTCC.

3.1.4. Roulements et joints d'arbre s'il est installé doit être renouvelé. L'entrepreneur devra offrir une allocation de 1000 \$ pour que ces pièces soient ajustées vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

3.1.5. Le remontage du moteur doit être mégohmmètre testé et lectures de nouveau enregistré.

3.1.6. Le moteur doit être testé banc et les vibrations du moteur et vérifier équilibrée.

3.1.7. À la fin de la révision, le moteur doit être donné deux couches de pulvérisation de peinture de qualité bonne qualité marine de couleur semblable à la peinture d'origine.

3.2 Situation

3.2.1 E / R

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et le remontage de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.2. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 L'entrepreneur à l'achèvement des travaux, doit tester fonctionner la pompe pendant une heure.

La température et les niveaux de vibration doit être surveillé, enregistré et donné à l'ingénieur en chef.

4.3 Certification

4.3.1 Les travaux couverts par la présente spécification doit être d'obtenir de crédit Enquête sur la SMTC. L'entrepreneur est responsable de communiquer avec l'inspecteur SMTC selon que les articles sont prêts pour l'inspection.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois copies du rapport d'activité détaillé au format électronique indiquant les travaux effectués et toutes les mesures prises et / lectures doit être donné à l'ingénieur en chef.

5.2 Pièces de rechange

N / A

5.3 Formation

N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec article: E-5 SPECIFICATION TCMSB terrain: N / A

INSPECTION CHAUDIÈRE

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'ouvrir la chaudière Pyro pour le nettoyage, l'inspection et les essais afin d'obtenir des crédits de la SMTCC.

1.2 La chaudière doit être entièrement démontée, nettoyée, inspectée par TC, ré-assemblée et testée sous pression à 3 bars et tout considéré comme satisfaisant à l'arpenteur-traitant et ingénieur en chef. L'entrepreneur doit inclure dans leur offre une allocation de 2.000 dollars pour les pièces à ajuster vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 La chaudière est une chaudière Pyro, Eau chaude
Modèle n ° A 600 S 1972 Combi
693 KW KW Exhaust/232 Oil/40 KW électrique
Pression maximale de service 2 bar.

2.2 Normes

2.2.1 L'entrepreneur doit satisfaire aux instructions du fabricant pour l'entretien effectué sur la chaudière. Le navire est ISM travail à chaud, entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes, et verrouiller les procédures doivent être respectées.

2.2.2 Toutes les installations électriques ou les renouvellements doivent être conformes aux plus récentes éditions des normes maritimes suivantes:

(A) TP 127E-TC normes de sécurité maritime électriques.

(B) de la norme IEEE 45: Pratique recommandée pour l'installation électrique de bord sur.

2.3 Les règlements

2.3.1 L'entrepreneur devra respecter tous les règlements de TC et suivez la marine marchande du Canada Loi relative à l'inspection et à l'entretien effectué sur la cuve sous pression.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, l'équipement et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 L'entrepreneur doit s'assurer de la chaudière est isolé et lock-out avant de commencer à travailler sur l'appareil.

3.1.2 L'entrepreneur doit vidanger la chaudière et jetez le contenu. Toutes les garnitures de chaudières (câblage, tuyauterie, des capteurs, des crochets, des manomètres, et d'autre matériel associé) doit alors être retiré et blancs installés. Tous les articles doivent être nettoyés, inspectés par TC, ré-assemblé et re-connecté en bon état à la fin de tout le nettoyage, l'inspection et les essais.

3.1.3 Il ya un total de huit vannes à enlever pour l'inspection. La vanne d'arrêt principale, soupape de sécurité, d'alimentation en eau entrée de la pompe vanne, l'eau d'alimentation sortie de la pompe, vanne d'alimentation de chaudière, Robinet de purge et vannes de vidange doivent être enlevés et ouvert à l'inspection de TC. Les soupapes et des sièges seront d'emballage rodée et nouveaux et les joints fournis / installés lors du remontage de l'entrepreneur.

3.1.4 L'entrepreneur doit enlever le couvercle d'inspection de la chaudière et nettoyer soigneusement l'intérieur de la chaudière. Les tubes de la chaudière, des canalisations et des embouts doivent être nettoyés avec une brosse dure avec une poignée allongée.

3.1.5 L'entrepreneur doit nettoyer la chaudière en interne en utilisant

Drew acide fort, Oaktite, ou un équivalent approuvé. Circulation de la solution doit être pompée d'un réservoir de solution séparée (entrepreneur fourni) dans la chaudière à la vanne d'alimentation en haut, et le retour de la bride de vanne de fond. La concentration et la circulation de la solution doit être conforme aux instructions du fabricant. Une fois le processus de nettoyage est terminé, la chaudière doit être rincée à l'eau douce. La solution de nettoyage et l'eau de rinçage doit être reçue à l'installation du propriétaire et éliminés conformément aux règlements locaux et de l'environnement par l'entrepreneur. En aucun cas, ces eaux seront autorisés à pénétrer dans la zone de la cale du navire.

3.1.6 L'entrepreneur est responsable de la planification de l'arpenteur assister à la SMTC en des points préalablement convenu, pour inspecter la chaudière et permettre à l'entrepreneur de procéder à la prochaine étape de l'enquête.

3.1.7 L'entrepreneur doit organiser un technicien brûleur et retirer le brûleur. La chambre de combustion doit être nettoyée et doit être inspectée par TC. Le ciment réfractaire doivent être inspectés pour des fissures. Le tube du brûleur doivent être nettoyés et vérifiés. L'insert de brûleur doivent être enlevés, les parties nettoyées, la buse remplacée, et les ajustements électrodes confirmée.

3.1.8 L'entrepreneur doit enlever toutes les soupapes de surpression de la chaudière et les envoyer à une entreprise agréée pour les faire recertifier et est retourné au navire, ainsi que les certificats.

3.1.9 À la suite des procédures de nettoyage, d'inspection et de réinstallation de tous les raccords, etc, le contractant pression hydrostatique tester la chaudière à 1,5 fois la pression de service de la chaudière pendant une heure, ou une pression et de temps pour satisfaire les SMTC qui fréquentent arpenteur et ingénieur en chef.

3.1.10 Le contractant doit fournir tous les équipements, y compris le blanc brides, joints, raccords, manomètres, pompes, etc, nécessaires pour effectuer le test hydrostatique.

3.1.11 L'entrepreneur doit organiser la participation des SMTC et ingénieur en chef pour assister à l'hydro-test.

3.1.12 Après tout ce travail sera terminé, et expert maritime est entièrement satisfait, l'entrepreneur doit enlever tous les blancs, la chaudière doit être convenablement drainés et éliminés de manière appropriée par l'entrepreneur et réassembler complètement la

chaudière.

3.1.13 Les points de consigne pour les thermostats et pressostats doivent tous être positionnés à des points identifiés dans le manuel de la chaudière. Les soupapes de sécurité doivent être vérifiées pour des fuites.

3.1.14 Le contractant doit tester le fonctionnement de la chaudière, soupapes de sûreté / de pression et toutes les fermetures de sécurité à la satisfaction de la SMTC et l'ingénieur en chef. Les défauts / fuites dans les couvertures et les raccords doivent être garantis par l'entrepreneur, aux frais de l'entrepreneur.

3.1.15 Le technicien brûleur doit vérifier et régler les paramètres du brûleur pour atteindre le maximum d'efficacité et propres caractéristiques de combustion désirées. L'entrepreneur devra offrir une allocation de 2000,00 \$ pour les services du technicien brûleur à ajuster vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 une action sur la preuve de la facture.

3.1.16 Lorsque la chaudière est testée et SMTC est satisfaite, l'entrepreneur doit remettre la chaudière en service.

3.2 Situation

3.2.1 Salle des machines.

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage, et le réaménagement de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1 L'entrepreneur est responsable de l'organisation de la participation des SMTC et ingénieur en chef au cours du travail d'enquête, afin de permettre à l'entrepreneur de procéder à l'étape suivante.

4.2 Essais

4.2.1 Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef.

4.3 Certification

4.3.1 L'entrepreneur doit fournir à l'Ingénieur en chef des certificats attestant les tests effectués sur les soupapes de décompression. Deux exemplaires sont nécessaires.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois copies d'un rapport détaillé sous format électronique à l'ingénieur en chef indiquant l'état de la chaudière avant de travailler, le travail effectué, toutes les pièces utilisées et à la condition que la gauche

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Spec article: E-6 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

DOCK / ESSAIS EN MER

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification est de disposer à bord de l'entrepreneur d'effectuer un minimum de trois heures d'essais à quai et quatre heures d'essais en mer continue.

1.2 L'objectif de ces essais est de quai à courir jusqu'à la machinerie affectée lors de la remise en état passé (moteur principal) à des températures et pressions, vérifier des vibrations anormales et des températures, les paramètres d'exploitation record du moteur principal. La charge est limitée sur le moteur principal pendant au quai afin d'éviter tout dommage à l'hélice ou le gouvernail se produit.

1.3 Le but de l'essai en mer est de courir pendant 4 heures sous pleine charge dans le cadre des recommandations de la Revue, à la satisfaction de l'ingénieur en chef.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 N / A

2.2 Normes

2.2.1 N / A

2.3 Les règlements

2.3.1 Le navire est réglementée par Transports Canada et tous les travaux doivent être approuvés par eux, et soumis à l'inspection de l'arpenteur assister à la SMTC et ingénieur en chef.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 L'entrepreneur doit s'assurer qu'il ya suffisamment de personnel à

bord pour assister à / réparer d'éventuelles erreurs directement liées à l'équipement a travaillé par le contractant lors de la remise en état.

3.1.2 L'entrepreneur doit s'assurer qu'il ya des travailleurs disponibles pour effectuer des essais de quai avec la quantité de charge doit être limité à ce que le représentant du propriétaire se sent un niveau sûr.

Ceci doit être effectué pendant trois heures pour permettre à tout pour atteindre des températures de fonctionnement et de se déposer. Une fois que cela est jugé satisfaisant par l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC, l'essai en mer doit être prévu.

3.1.3 Les essais en mer doit être prévu pour quatre heures et l'entrepreneur doit s'assurer qu'il ya suffisamment de travailleurs disponibles pour assister à toutes les réparations nécessaires aux machines concernées.

3.2 Situation

3.2.1 Le moteur principal.

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage, et le réaménagement de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1 Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur de la SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 Ces essais en mer sont pour prouver l'intégrité de la machine travaillé par l'entrepreneur lors de la remise en état passé, et doit être inclus dans les rapports remis à l'ingénieur en chef.

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'état de fonctionnement de l'équipement de travail (moteur principal) sur doit être inclus dans les trois copies des rapports de

travail en format électronique à partir de l'entrepreneur à l'ingénieur en chef à la fin du chantier.

5.2 Formation

5.2.1

5.3 Manuels

5.3.1

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Article Spec #: L-1 spécification de champ TCMSB: N / A

ESSAI D 'ISOLEMENT ELECTRIQUE

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être pour l'entrepreneur de tester la résistance d'isolement de tous les systèmes de distribution électrique à bord (générateurs, moteurs, Panneaux, Câbles / RSS, radiateurs, etc,,,), en utilisant un 500 V DC "Meggar "-type de testeur direct Ohm indication, fournie par l'entrepreneur.

1.2 Entretien doit être pris pour ne pas tester les circuits électroniques tout (y compris les régulateurs de tension), qui peuvent être endommagés par des tensions élevées, sont connectés.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 N / A

2.2 Normes

2.2.1 lectures Meggar doivent être prises et enregistrées en conformité avec la normale

Pratiques à bord et les procédures, en gardant à l'esprit que l'onduleur et l'équipement électronique est sensible aux dégâts si meggared.

2.2.2 les procédures de verrouillage CG, ISM Hotwork, accès aux espaces confinés et les procédures anti-chute doivent être strictement respectées.

2.3 Les règlements

2.3.1 Les lectures doivent être enregistrés et être acceptable selon les limites définies dans le code 127 TP électrique pour les navires.

2.3.2 Le rapport de lectures doivent être remis à l'ingénieur en chef et assistant inspecteur de la SMTC et être acceptée.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 L'entrepreneur doit informer l'ingénieur en chef avant de commencer les essais Meggar et doit confirmer qu'aucun équipement électronique est connecté ou est endommagé par les tests.

3.1.2 L'entrepreneur doit soumettre trois (3) copies signées de type écrites des valeurs finales à l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC avant la fin de renovation.

3.1.3 L'entrepreneur doit inclure dans leur soumission une indemnité de \$ 2,000.00 pour la recherche et la réparation des défauts à la terre tout / tous détectés. Ceci doit être ajusté à la hausse ou à la baisse par TPSGC 1379 action.

1 Les circuits suivants doivent être testés.

# 1 (PORT) S / S GÉNÉRATEUR:	
TABLEAU DE DISJONCTEUR -	
GÉNÉRATEUR INDUIT T0 -	
	T1 -
	T2 -
	T3 -
EXCITATION -	
# 2 (TBD) S / S GÉNÉRATEUR:	
TABLEAU DE DISJONCTEUR -	

GÉNÉRATEUR INDUIT T0 -	
	T1 -
	T2 -
	T3 -
EXCITATION -	
460 VAC / 3 phase essentielle MWSB:	
ESS 1 PANNEAU DE TRANSFERT DE DIRECTION DE VITESSE -	
ESS 2 CP POMPE HYDRAULIQUE -	
ESS 3 STBY M / E S.W. POMPE CIRC -	
ESS Essential 4 MCC n ° 1 -	
ESS 5 pompe de service général -	
ESS 6 S.W. POMPE CIRC PORT M / E -	
ESS 7 ESSENTIEL MCC n ° 2 -	
ESS 8 STBY CP POMPE HYDRAULIQUE -	
ESS 9 S.W. POMPE CIRC TRIBORD M / E -	
ESS 10 ESSENTIELLE MCC n ° 3 -	
ESS 11 VENT É.R.. MCC -	
ESS pont 12 PUISSANCE EN FAÇADE PACK # 1 -	
ESS 13 RECHANGE -	
ESS 14 FRC DAVIT -	
ESS 15 RECHANGE -	
ESS 16 Pièces -	
ESS 17 460/115 V TRANSFORMERS -	
ESS 18 460/230 V TRANSFORMERS -	

460 VAC / 3 PHASE non essentiels MWSB:

MISE EN COUPE non essentiels -	
NES 1 non essentiels MCC n ° 1 -	
NES 2 non essentiels MCC n ° 2 -	
VENT NDA LOGEMENT 3. MCC -	
NDA PACK DE 4 HYDRAULIQUE N ° 1 -	

	NDA 5 PACK HYDRAULIQUE n ° 2 -
	NDA 6 Cuisine PWR DIST PANEL -
	NES 7 TRANSFORMATEURS DE CHAUFFAGE -
	NES 8 D.R. UNITÉ -
	NES DE RECHANGE 9 -
	NES 10 TREUIL REMORQUAGE AFT -
	PRINCIPAUX STANDARD 115 Répartition PHASE VAC / 3:
	NL NAVIGATION LIGHTING PANEL W / H -
	ES1-1 COMM EQUIP PANNEAU N ° 1 -
	ES1-2 PANNEAU DE NAVIGATION AIDS W / H -
	ATELIER DU PANNEAU DE DISTRIBUTION ES1-3 -
	PANNEAU DE DISTRIBUTION ES1-4 Q.M. LA STATION -
	ES1-5 ALIMENTATION PONT BRIDGE & LIGHTING PANEL
	-
	ES1-6 PUISSANCE DE PONT gaillard d'avant et LIGHTING
	PANEL -
	ES1-7 PUISSANCE PONT PRINCIPAL & LIGHTING PANEL
	# 1 -
	ES1-8 PUISSANCE PONT PRINCIPAL & LIGHTING PANEL
	# 2 -
	ES1-9 MISC DISTRIBUTION PANEL E / R -
	ES1-10 PUISSANCE ESPACE MATÉRIEL ET PANNEAU
	D'ÉCLAIRAGE -
	CHAUDIERE ES1-11 CHAUFFAGE -
	ES1-12 RECHANGE -
	MAIN DE DISTRIBUTION DE COMMUTATION 230 VAC / 3
	PHASE:
	ES2-1 COMM EQUIP PANEL # 2 -
	ES2-2 Q.M. POSITION 230V PANEL -
	ES2-3 ATELIER 230V PANEL -
	ES2-4 SOUDEUR -
	ES2-5 Dégivrage de la lunette 230 V PANNEAU W / H -
	MISC ES2-6 DIST 230V PANNEAU DE PONT PRINCIPAL -
	PANNEAU CHAUFFANT MAIN 230VAC / 3 PHASE:

T 1 PANNEAU CHAUFFANT n ° 1 -
T 2 PANNEAU CHAUFFANT n ° 2 -
T 3 PANNEAU CHAUFFANT n ° 3 -
T 4 PANNEAU CHAUFFANT n ° 4 -
T 5 PANNEAU CHAUFFANT n ° 5 -
T 6 POMPE DE REFROIDISSEMENT AC -
T 7 DE RECHANGE -
T 8 RADIATEUR ARBRE DE TUNNEL -

ESSENTIEL MCC n ° 1:

ESS 2-1 C.P. HYDRAULIQUE P / P, PORT -
ESS 3-1 STBY M / E S.W. CIRC P / P -
ESS 4-1 DOMESTIQUE F.W. P / P -
ESS 4-2 B / T HYDRAULIQUE P / P -
ESS 4-3 D.O. TRANSFERT P / P -
ESS 4-4 prélubrification P / P, PORT M / E -
ESS 4-5 COMPRESSEUR D'AIR INTÉRIEUR -
ESS 4-7 L.O. WARM-UP P / P, PORT M / E -
4-8 ESS SANITAIRE P / P -
ESS 4-9 RECHANGE -

ESSENTIEL MCC n ° 2:

ESS 5-1 Généralités SERVICE P / P -
ESS 6-1 S.W. CIRC P / P, PORT M / E -
ESS 7-1 CALE & BALLAST P / P -
ESS 7-2 RECHANGE -
ESS 7-3 VEILLE SANITAIRE P / P -
ESS 7-4 FRC F.O. P / P PANNEAU DE COMMANDE -
ESS 7-5 prélubrification P / P, STBD M / E -
ESS 7-6 J.W. WARM-UP P / P, PORT M / E -
ESS 7-7 J.W. CHAUFFAGE, PORT M / E -
ESS 7-8 L.O. PREHEATER, PORT M / E -
ESS 7-9 L.O. WARM-UP P / P, STBD M / E -
ESS 7-10
ESS 7-11 GEN J.W. CHAUFFAGE, TRIBORD -
ESS 7-12 GEN J.W. CHAUFFAGE, PORT -

ESSENTIEL MCC n ° 3:

ESS 8-1 STBY HYD CP P / P -
 ESS 9-1 S.W. CIRC P / P, STBD M / E -
 ESS 1.10 STBY D.O. TRANSFERT P / P -
 ESS 2.10 J.W. WARM-UP, STBD M / E -
 ESS 10-3
 BOITE STBY ESS 4.10 L.O. P / P -
 ESS 5.10 STBY DOMESTIQUE F.W. P / P (BAS) -
 ESS 10-6 HORS-BORD (STBY) COMPRESSEUR D'AIR -
 ESS 10-7
 ESS 8.10 J.W. CHAUFFAGE, STBD M / E -
 ESS 9.10 L.O. PREHEATER, STBD M / E
 ESS 11 DE RECHANGE

E / R VENTILATION MCC:

ESS 11-1 VENTILATEUR MOTEUR ALIMENTATION
 CHAMBRE # 1 (PORT) -
 ESS MOTEUR VENTILATEUR 02.11 L'OFFRE # 2 (TBD) -
 ESS 11-3 AUX MACH ventilateur d'alimentation COM'T -
 ESS 11-4 VENTILATEUR MOTEUR CHAMBRE -
 ESS 11-5 B / T ventilateur d'alimentation COMP'T -
 ESS 11-6 FAN EXHAUST-SAR LOCKER -

Non essentiels MCC n ° 1:

NDA EVAPORATEUR 1-1 S.W. P / P, PORT M / E -
 NDA 1-2 EVAPORATEUR F.W. P / P, PORT M / E -
 NES 3.1 GRIS EAU DE LEVAGE P / P -
 NES 4.1 DÉCHARGE D'EAU GRISE P / P -
 NDA 1-5 réfrigération domestique -
 NES 6.1 PANNEAU DE COMMANDE DES EAUX USÉES -
 NES 7.1 G / B vireur -
 NDA 1-8 EVAPORATEUR CIRC P / P -
 NES 1 à 09 Calorifier "A"
 NES 1 à 10 H.W. CIRC P / P n ° 1

Non essentiels MCC n ° 2:

NDA 2-1 L.O. PURIFICATEUR -
 NDA 2-2 F.O. PURIFICATEUR -
 NDA 2-3 EVAPORATEUR S.W. P / P, STBD M / E -

	NDA 2-4 EVAPORATEUR F.W. P / P, STBD M / E -
	NES DE RECHANGE 2-5 -
	NDA 2-6 eau de cale huileuse P / P -
	NES 7.2 SUSPENSION AIR COMPRESSEUR
	NES 2 à 8 Calorifier "B" -H.W. CIRC P / P n ° 2 -
	NDA 2-9 H.W. CIRC P / P n ° 2 -

	VENT OU DE TOURISME. MCC:
	NDA FAN 3-1 ALIMENTATION DE TOURISME -
	NES 2.3 VENTILATEUR DE TOURISME -
	NES 3.3 VENTILATEUR CUISINE -
	NDA FAN 3-4 ÉCHAPPEMENT WC, gaillard d'avant / Pont
inférieur -	
	NES 5.3 VENTILATEUR WC, arrière du pont principal -
	NDA 3-6 AVANT VENTILATEUR DE TOILETTE -
	NES DE RECHANGE 3-7 -
	NES DE RECHANGE 3-8 -

	Génératrice d'urgence:
	TABLEAU DE DISJONCTEUR -
	GÉNÉRATEUR INDUIT T0 -
	T1 -
	T2-
	T3 -
	EXCITATION -

	DISJONCTEUR RETOUR D'URGENCE -
	TIE-IN GÉNÉRATEUR D'URGENCE COUPE -
	DISJONCTEUR PUISSANCE DE RIVAGE -

	460 VAC DISTRIBUTION / 3 PHASE D'URGENCE:
	EMS 1 TRANSFORMATEUR 460/115V -
	EMS 1A PROJECTEUR -
	SME 2 D'INCENDIE P / P -
	EMS 3 CALE P / P -
	EMS 4 XFMR PORTE W / T POUR LES INDICATEURS -
	EMS 5 URGENCE MCC -

EMS 6 rapports DIRECTION D'URGENCE -
SME 7 PANNEAU DE TRANSFERT DE DIRECTION DE
VITESSE -

SME 8 DE RECHANGE -
EMS 9 RECHANGE -
GÉNÉRATEUR EMS urgence 10 J.W. CHAUFFE -
EMS 11 RECHANGE -

URGENCE MCC:
SME 1.5 PIÈCES DE RECHANGE -
SME 5-2 MÉCANISME DE PORTE HANGAR -
DAVIT EMS BATEAU 5-3, PORT -

DAVIT EMS BATEAU 5-4, TRIBORD -
SME 5-5 CHAUFFAGE PISTE DE SUSPENSION
SME 6.5 PIÈCES DE RECHANGE -

115 VAC DISTRIBUTION / 3 PHASE D'URGENCE:
E 1 NAV sida PANNEAU N ° 1 -
E 2 W / H & gaillard d'avant DK ÉCLAIRAGE DE SECOURS -
E 3 MAIN D'URGENCE DK LIGHTING -
E 4 Éclairage de secours des locaux de machines -
E 5 MISC ALARME / CONTROLE ET CONTRÔLE PWR
BATT CHGR -

E 6 PORT SSG & M / E COMMANDES BATT CHGR -
E 7 TRIBORD SSG & M / E COMMANDES BATT CHGR -
E 8 "B" BANQUE NAV / COMM BATT CHGR -
E 9 FRC & P / B PANNEAU D'ALIMENTATION DIVERS -
E 10 SYSTÈME D'ALARME INCENDIE -
E 11 EMER. GEN. DÉMARRAGE BATT CHGR -
E 12 "A" BANQUE NAV / COMM BATT CHGR -
PANNEAU DE RECHANGE E 13, Q.M. LA STATION -
E 14 ADPIC AGE UNDER-VOLT -

PMC NAV voyants du panneau:
Mât de misaine A - B -
Mainmast A - B -
PORT A - B -

	TRIBORD A - B -
	STERN A - B -
	Traction avant REMORQUAGE N ° 1 A - B -
	Traction avant REMORQUAGE # 2 A - B -
	AFT REMORQUAGE A - B -
	Traction avant ANCRAGE A - B -
	AFT ANCRAGE A - B -
	N.U.C. UPPER A - B -
	BAS N.U.C. A - B -
	PUISSANCE A - B -
	SPARE A - B -

	PANNEAUX DE PONTS
	PONT PONT
	PANNEAU CHAUFFANT 230 V N ° 5:
	TABLEAU 1 CHAMBRE -
	2 BRAS RM RM COMPACTEUR, BATTERIE LK, RELAIS
HTR -	
	3 W / H FWD HTR RELAIS -
	4 RM RADIO & B / R -
	5 W / H TRIBORD & PORT -
	6 20 Un RECHANGE -
	7 15 A DE RECHANGE -
	115 V POWER & LIGHTING ES1-5:
	1 téléphone portable STATELLITE -
	2 réceptacles SRE DESK, Rm LTS 103 -
	3 prises L / H TRIBORD & Rm 103, LTS W / H FWD -
	4 Pont DK LTS AFT -
	5 F / s L'gaillard d'avant DK FWD -
	6 PORT S / L -
	7 TRIBORD S / L -
	8 F / s BATEAU DK L'AFT -
	9 RÉCIPIENTS Chartroom / TRIBORD ARRIÈRE BLKHD -
	10 LTS PONT DK -

11 REGULUS -

12 OSL - ALDEBARAN latérale 11 PORT

230 V FENETRE CHAUFFEE & PANEL D'ESSUIE-GLACE:

1 chauffée WINDOWS n ° 4, 5 & 6 -

2 15 Un RECHANGE -

3 15 Un sondeur TRIBORD -

4 TRIBORD BD LAN

5 Windows CHAUFFANTS n ° 1, 2 et 3 -

6 15 Un RECHANGE -

7 15 A DE RECHANGE -

8 - ESSUIE

9 RECHANGE -

10

11 Clearviews P & S -

12 CHAUFFAGES D'ESSUIE -

115 V SIDA DE NAVIGATION PANNEAU N ° 1

1 NAV LT CONTROL -

2 réceptacles P & S / Skanti-DATAHAIL -

3 échosondeurs -

4 ALIMENTATION 12V TABLEAU DES CONSOMMABLES

CHAMBRE -

5 Fax / INMARSAT -

6 Connectez-ELECTRIC -

7 Unité TOURNAGE S-BAND -

8 Loudhailer / TALKBACK -

9 RADAR SPERRY -

10 VHF EXICON -

11 W / H-E / R ALARME -

12 Indicateur d'angle de barre -

13 S EMBASE Chartroom FWD -

14 CONTRÔLE SIFFLET -

15 - UPS

16 MORSE LT -

17 Écran d'ordinateur COMM-

18 ILL AUTO-PILOT. -

19 Le plomb CABLES_UNKNOWN -

20 Bridge MASTER RADAR -

115 V SIDA DE NAVIGATION PANEL # 2:

Réceptacles 1 TRIBORD MUR, SAILOR AM -

2 réceptacles, PORT WALL Rm 101 -

3

4 15 Un RECHANGE -

5

6 MAG. COMPASS LT -

24 VDC NAV / COMM ÉQUIPEMENT PANEL:

1 Skanti HF -

2 Skanti HF -

3 gyrocompas -

4 LORAN «C» -

5 MARIN VHF -

6 PANNEAU PORTE COUPE-FEU -

TABLEAU 7 TABLE LT -

8 Chargez UNKNOWN -

9 RECHANGE -

10 ICS -

12 VDC NAV / COMM PANNEAU N ° 1:

1 Skanti -

2 PIECES -

3 Pièces -

4 Réserve -

PONT gaillard d'avant

PANNEAU CHAUFFANT 230 V N ° 4:

1 C / E de CABINES & W / R -

2 capt CABINES & W / R -

3 Responsable 2e, SNR F.O. -

4 1er AGENT DIRECTEUR GÉNÉRAL -

5 gaillard d'avant DK W / R -

6 20 Un RECHANGE -

7 EMERG. GEN. RM -

230 V Q.M. POWER STATION DIST. PANEL:

2 ISIS CHARGEUR -

4 ISIS CHARGEUR -

6 Alimentation POUR COMPRESSEUR FRIGO -

8 Alimentation POUR COMPRESSEUR FRIGO -

115 V Q.M. POWER STATION DIST. PANEL:

1 MAINTIEN DE CHARGEMENT DE VAPEUR CHAUFFE -

2 solénoïdes GUINDEAU -

3 RÉGULATION DE VAPEUR FAN VALVE CHAMBRE -

4 REQ SCIENTIFIQUE. -

115 V gaillard d'avant Power & Light ES1-6:

Réceptacles 1 S. gaillard d'avant Traction avant / Rm LTS 200

-

2 prises / LTS Rm 206 et 207 -

3 prises / LTS Rm 206 et 207 -

4 récipients Q.M. STN, PONT DK P & S -

5 lts, gaillard d'avant DK -

7 PRISES DE PONT DK P & S, pièce 208 & 209 -

9 RÉCIPIENTS Rm 201, traction avant gaillard d'avant, couloir

-

11 RM PRISE S 209/BRIDGE DK P., Rm LTS 209 -

115 V / H & PANEL gaillard d'avant LUMIERE D'URGENCE E

2:

1 E. DIRIGEANTS LTS CAC / gaillard d'avant et ESCALIERS
BRIDGE -

2 F / W de L / H TOP FWD -

3 E. LTS, BATEAU DK -

4 F / S Bridge au milieu du navire L'DK -

5 F / s gaillard d'avant du milieu du navire L'DK -

6 E. LTS EMERG. Rm GEN, LTS EXIT Q.M. STN -

7. SARLIGHT -

8. PANNEAU DE PONT PONY SMDSM -

115 V FRC & P / B MISC alimentation du panneau E 9:

1 55 RECEPT V, L / S B -

2 RECEPT, compacteur de déchets -

3 annonces Bâtiment LTS / récipients -

4 55 RECEPT V, P L / B -

5 INFLAMMABILITÉ CUISINE SYS'T -

6 Alarme ISIS SYS'T ALIMENTATION -

7. PROJECTEURS FRC AREA -

8. SAUVETAGE ET FRC EMERG. FEUX -

9. FLOODLIGHTS TIMONERIE TOP AFT -

115 V Q.M. PANNEAU DE STATION DE RECHANGE E 13:
(TOUS LES CIRCUITS DE RECHANGE)

24 V DC DISTRIBUTION N ° 1:

1 PANNEAU FUSIBLE GENERAL ALARM -

E. arrêt SYS'T 2 -

3 W / T PORTES -

4 TELEGRAPH -

5 EMERG. GEN. COMMANDE -

6 Instrument ILL. -

7 F / W de L / H TOP -

8 F / s L'FRC P & S -

PONT PRINCIPAL

460 V COMMISSARY POWER DIST. PANEL # 2:

1 GRILLE -

2 20 Un RECHANGE -

3 FRITEUSE -

4 FOUR CUISSON -

5 40 Un RECHANGE -

6 GAMME CUISINE -

115/208 V COMMISSARY alimentation du panneau n ° 1

2 MIXER -

8 DISP EAU CHAUDE, le mess des officiers. -
10 éplucheur -
13 RECHANGE -
14 CONGELATEUR -
16 FOUR ÉTUVE -
17 SECOURS
18 PRISE (FRIGO) -
5 VENTILATEUR EAUX DU COMPARTIMENT -
11 Ventilateur SALLE DE FUMÉE -
12 Charge UNKNOWN -
7 Réfrigérateur-

COMMISSARY POWER DIST. PANEL # 3 - ES2

1 Grille-pain -
2 PIECES -
3 GRILLE-PAIN -
4 Broches FOSTER -
5 PIECES -
6 3Q GARBARATOR -
7 PIECES -
8 LAVE-VAISSELLE -
9 RECHANGE -
10 GALLEY AC UNIT -
11 RECHANGE -

PANNEAU CHAUFFANT 230 V N ° 1:

1 MCR -
2 PROG OFF CABIN 325 -
3 CARLINGUE 319 & 321 -
4 ATELIER -
5 cabin 320 & 322 -
6 Cabine 317 & 318 -

PANNEAU CHAUFFANT 230 V # 2:

1 Mess des officiers -
2 membres d'équipage'S MESS (PETIT HTR) -
3 COOK 2ème / Chef Steward -

4 TABLE CUISINE VAPEUR -
5 (BUREAU DE L'INGÉNIEUR)
6 CREW'S LOUNGE -
11 membres d'équipage'S MESS (HTR LARGE) -

PANNEAU CHAUFFANT 230 V n ° 3:
1 SEAMAN COOK / 2 MARINS, LWR DK. -
2 W / R n ° 403, Rm DISPOSITIONS -
3 CARLINGUE N ° 405 -
4 CARLINGUE N ° 308 -
5 cabin # 303 -
6 W / R n ° 304 -
7 skipper & steward CABINE -
8 HTR COMP'T des eaux usées -
9 W / R n ° 303, PEINTURE ET LAMPE Rm -
11 CABINE N ° 406, CELLIER -
12 CORDE FWD MAGASINS CHAUFFE -

115 V POWER ATELIER DIST. PANNEAU ES1-3:
1 machine à laver
2 Prise S. AFT -
3 Prise S. -
4 Prise S. FWD -
5 PIECES -
6 PIECES -

115 V MAIN DK Power & Light ES1-7:
1 Rm RÉCIPIENTS N ° 315, 321, 325 -
2 LTS 320, RÉCIPIENTS 316, LTS / RÉCIPIENTS 318 -
3 prises OFFICE -
4 LTS / Rm RÉCIPIENTS N ° 308, 310, 314 -
5 lts ATELIER, RÉCIPIENTS couloir TRIBORD -
6 LTS / Rm RÉCIPIENTS # 324, 327 -
7 RÉCIPIENTS Rm # 318, 320/LTS CO2 Rm, couloir -
8 LTS / Rm RÉCIPIENTS N ° 315, 317, 319, 321, 323 -
9 RECPTACLES Rm # 315, COULOIR P & S -
10 PRISES DE CUISINE -
11 ÉQUIPAGES RÉFRIGÉRATEUR MESS ET MACHINE À

GLACE -

12 GALLEY RECEPTACLE-

Ébauche 14 -

15 GALLEY LTS, Rm 313, 315 -

16 PRISES DE CUISINE -

17 SAPRE -

18 LTS MAIN DK, P couloir, Rm Rm # # 327/RECEPTACLES
325, 326 -

19 CINTRE-PRISE

20 Prise CINTRE -

115 V MAIN DK Power & Light # 2 ES1-8:

1 navires BUREAU -

2 réceptacles Rm # 307, # 300 LTS Rm, LAMP 304 / HEAT n
° 2, Rm 304 -

3 Responsable PRISES DE MESS, Rm 306, LTS Rm 309 -

4 LTS / Rm RÉCIPIENTS N ° 301, 309; Rm RÉCIPIENTS N °
307, 309

5 COULOIR RÉCIPIENTS LTS E / R STRS. -

6 LYS / RÉCIPIENTS Rm # 314 -

7 COULOIR RÉCIPIENTS -

8 COULOIR LTS, pièce n ° 401 -

9 LTS / Rm RÉCIPIENTS n ° 400 -

10 Prise S Rm # 401 -

11 Feu CHALEUR n ° 1, Rm Rm 304/LTS # 305, 310 -

12 EMERG ECLAIRAGE B / T COMPARTIMENT, soute, une
trappe d'évacuation

230 V Puissance ATELIER DIST. PANNEAU E2-3:

1 de rechange -

2 SECHE N ° 1 FWD -

3 SÉCHEUSE n ° 2 AFT -

DL 230 V MAIN DIVERS PANNEAU DIST:

1 AUTRONICA -

2 Couple Mahak -

3 TOUR

Chaudière 4 TRAITEMENT RESERVOIR CHEM

115 V DK MAIN PANNEAU LUMINEUX D'URGENCE E 3:
1 E. LTS, le mess des officiers -
2 E. LTS MAIN DK AFT, MCR, ATELIER -
3 E. LTS, E 3 PLACARD PNL -
4 ENTONNOIR F / L's -
5 E. LTS COULOIR, MEES CREW'S, LWR DK -
6 E. LTS MAIN DK Traction avant, COULOIR, LTS SORTIE -
8 lumières E. pont principal

Pont inférieur

115 V DIST MISC. PANNEAU E / R: ESSI-9
COUPLAGE DÉBUT NOIR PORT -
1 G / B L.O. HTR -
2 CHAMBRE MOTEUR MONITOR-
Direction 3 PRISE DE PLAT -
4 FICHE DE SOUDEUR MIG -
5 HTR UNITAIRES, Rm AUX / DIRECTION -
6 MÈTRES QUALITÉ DE L'EAU -
7 HTR UNIT, E / R -
8 RPC, MCR CONSOLE -
9 FORET -
10 GRINDER -
11 OWS P / P -
12 DK MACHINES SELECTOR ELECTROVANNE -
13 B / T AUTO START PNL -
D'accouplement 14 DÉMARRAGE BLK, TRIBORD -
15 B / T, MCR CONSOLE -
16 TELEGRAPH, RPC O.D. BOX -

24 V DC DIST n ° 2:
PORT 1 S / S COMMANDES GEN -
2 PORT S / S GEN GOUVERNEUR -
3 CONTROLE MOTEUR PRINCIPAL PORT -
4 ports S / E de blocage -

24 V DC DIST n ° 3:

1 stbd S / S COMMANDES GEN -

2 TRIBORD S / S GEN GOUVERNEUR -

3 CONTROLE MOTEUR PRINCIPAL TRIBORD -

4 stbd M / E BLOCAGE -

TANK TOPS

115 V MACH ESPACES Power & Light ES1-10:

1 E / R LIGHTING -

2 Eclairage AUX STR RM / ENGINEER -

3 lts E / R, tunnel, hiloire, LKR CHAIN -

4 E / R LIGHTING -

5 litres / RÉCIPIENTS, E / R -

6 / LTS RÉCIPIENTS PIPE TUNNEL, DES EAUX COMP'T -

7 LTS soute / HATCH -

8 FLUME TK DUMP V / V -

9 CHLORINATEUR -

Calibre 10 E / R LTS / E. LTS

11 GEN HTR FICHES / PRISES -

Chauffe-eau 12 FD P / P -

115 MACHINES V ESPACES D'URGENCE PANNEAU

ECLAIRAGE E 4:

1 E. LTS DIRECTION ET AUX COMP'T -

2 réceptacles stbd / LTS CI-DESSOUS S / S GEN -

3 E. LTS, E / R -

4 / LTS RÉCIPIENTS, un tunnel de tuyautages, les eaux usées COMP'T, B / T COMP'T -

5 PRISE DE BANC DE TRAVAIL -

3,4 Situation

3.4.1 L'emplacement des panneaux, disjoncteurs, etc,,, peut être trouvée dans le panneau et le liant indice disjoncteur de la SCP.

3.5 Interférences

3.5.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et le remontage de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1 Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 Toute réparation de circuits à la terre doit être testé avant d'être considérée comme complète.

4.3 Certification

4.3.1 L'entrepreneur doit fournir des certificats d'étalonnage en cours pour tous les appareils de mesure utilisés lors des tests.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit soumettre trois (3) types signé des copies écrites des tests finaux d'isolation achevés et les travaux achevés à l'ingénieur en chef avant la fin de renovation.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Cape Roger 2013 VERSION 1

Article Spec #: L-2 SPÉCIFICATIONS Champ TCMSB: N / A
ÉLECTRIQUE SCAN IMAGE THERMIQUE

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être de fournir le représentant du propriétaire avec un balayage d'image thermique des tableaux de distribution principal et de secours, générateurs et transformateurs (plus de 10 kVA). Le but de cette analyse est d'identifier et de réparer les défauts des / tous découverts dans l'image.

1.2 Ce travail sera réalisé en collaboration avec l'exploitation du navire. L'ingénieur en chef doit être consulté à l'avance de l'épreuve prévue pour assurer suffisamment de temps pour mettre en place les charges disponibles.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 N / A

2.2 Normes

2.2.1 Les bus principal et d'urgence doit être balayée conformément à et en conformité avec l'inspecteur de la SMTC et normes électriques TP 127F de bord.

2.2.2 L'entrepreneur doit utiliser du matériel certifié et produire des images qui est acceptable pour l'inspecteur SMTC.

2.3 Les règlements

2.3.1 les procédures de verrouillage CG, ISM Hotwork, accès aux espaces confinés et les procédures anti-chute doivent être strictement respectées.

2.4 Équipement Propriétaire Meublé

2.4.1 L'entrepreneur doit fournir tous les matériaux, équipements, main-d'œuvre et les pièces nécessaires pour effectuer le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 L'entrepreneur doit compléter un balayage de l'image thermique des tableaux de distribution principal et de secours.

3.1.2 L'entrepreneur doit effectuer un scan thermique des trois générateurs de navires de service. Cela inclut le port et le tribord Générateurs auxiliaires et la génératrice de secours.

3.1.3 L'entrepreneur doit compléter un balayage de l'image thermique de la Transformers (plus de 12 kVA).

	Disjoncteur générateur n ° 1
	Disjoncteur générateur n ° 2
	Puissance de rivage et disjoncteur Commentaires
	Principal Standard 230 V bus
	460V Bus Essential
	460V non essentiels de bus
	Bus de distribution 115V

3.1.4 L'entrepreneur doit inclure dans leur soumission une indemnité de \$ 2,000.00 pour corriger les défauts découverts lors de l'analyse thermique. Ceci doit être ajusté à la hausse ou à la baisse par TPSGC 1379 action.

3.1.5 Le balayage doit être pris avec la charge maximale pouvant être atteinte tout en amarré à quai.

3.1.6 L'entrepreneur doit soumettre trois exemplaires signés de la

lecture finale de l'ingénieur en chef.

3.2 Situation

3.2.1 L'emplacement des générateurs de port et tribord se trouve dans le
salle des machines, et le générateur de secours se trouve dans le
compartiment de la génératrice de secours sur le pont principal.

3.2.2 Le tableau principal est situé dans le MCR et l'urgence
tableau est situé dans le compartiment générateur de secours.

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites, leur retrait temporaire, le stockage et le remontage de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

4.1.1 Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTc.

4.2 Essais

4.2.1 L'analyse thermique final ne doit pas indiquer tout défaut une fois que tous les problèmes identifiés ont été corrigés.

4.3 Certification

4.3.1 L'entrepreneur qui effectue le balayage de l'image thermique doit être actuellement accrédité et il doit être acceptable à l'ingénieur en

chef et inspecteur SMTC.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit remettre un rapport d'activité détaillé sur les images thermiques prises, les défauts et les problèmes clairement identifiés et des mesures prises corrigée.

5.1.2 Une fois que toutes les réparations ont été effectuées, l'entrepreneur doit fournir à l'Ingénieur en chef avec une image qui est acceptable pour l'inspecteur de la SMTC et l'ingénieur en chef n'indique pas les zones à problèmes. (Soumettre trois (3) types signé des copies écrites de l'examen s'est terminé à l'ingénieur en chef avant la fin de renovation. (Inclus est une image infrarouge et normales Regards photographiques de chaque déficience).

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A