

NGCC Teleost

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 NETTOYAGE DU RÉSERVOIR VIDE ET INSPECTION 17

H - 5 NETTOYAGE DU RÉSERVOIR TRAITEMENT DES EAUX
USÉES, inspection, réparation 20

H - 6 MIRANDA DAVIT INSPECTION ANNUELLE ET RÉPARATION
25

H - 7 VENTILATEUR CUISINE ET VENTILATION nettoyage 28

H - 8 FM 200 INSPECTION ANNUELLE ET RECERTIFICATION 31

H - 9 SERVICE ANNUEL DE SYSTÈME DE DÉTECTION INCENDIE
34

H - 10 TEST DE FUITE ANNUEL DES SYSTÈMES REFRIGETATION
37

H - 11 INSPECTION ANNUELLE ET ESSAIS DE BLOC DE LEVAGE
sac de 40

H - 12 NETTOYAGE DU RÉSERVOIR ET INSPECTION 43

H - 13 ESSAI réservoir 46

H - 14 INSPECTION ET REPARATION BRAS TÉLESCOPIQUE 48

H - 15 treuil principal CHALUT CÂBLE DE REMPLACEMENT 51

H - 16 de repeindre la INTÉRIEUR DE TRIBORD E / R carter de
soufflante 54

H - 17 RÉPARATION DE PORTE HYDRAULIQUE RAMS WAVE &
CLOISON 57

H - 18 QUAI / ESSAIS EN MER (VIBRATIONS) 60

E - 1 CHAUDIERE GAZ D'ECHAPPEMENT INTERNE / EXTERNE
ENQUÊTE 62

E - 2 MOTEUR PRINCIPAL LO-REZ ISOLATION MONTURES DE
REMPLACEMENT 66

E - 3 REMPLACEMENT MAIN D'ACCOUPLEMENT MOTEUR LO-REZ
69

E - 4 TREUILS SWEEPLINE INSPECTION / RÉPARATION 71
E - 5 TREUILS SWEEPLINE VANNES D'INSPECTION / RÉPARATION
76
E - 6 CARBURANT DE TRANSFERT D'INSPECTION DE POMPE A
HUILE / 80 RÉVISION
E - 7 PORT DU MOTEUR PRINCIPAL ET RÉVISION
TURBOCOMPRESSEUR TRIBORD 83
E - 8 CHAMBRE TRIBORD MOTEUR VENTILATEUR DE RÉVISION
alimentation / échappement 86
E - 9 MER WET LAB COLLECTEUR D'EAU DE REMPLACEMENT 89

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 Teleost pour 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 à 9 Janvier et fin Février 20, 2013.

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 grenaillage, les particules en suspension du sable, de gravier ou de grenaillage, 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 ainsi régit par le Code canadien du travail.

En outre, l'entrepreneur est tenu de tenir un journal de tout le personnel entrant et sortant 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. 63,00 M
Longueur B.P. 55,70 M
Largeur 14,20 m Moulé
Profondeur moulé Lower Deck 6,200 M
Profondeur moulé principal pont 8,900 M
Profondeur moulé Upper Deck 11,400 M
Profondeur Pont de bateau moulé 13,900 M
Summer Projet de 5,610 M
Espacement Cadre 600 mm
Hébergement 36 personnes
Classe DNV une MC A1 EO ICE 1A *
Pêches type de navire Enquête / Recherche

NGCC Teleost 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 Teleost 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 de trente 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 Teleost 2013 VERSION 1

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

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'ouvrir et nettoyer les systèmes supérieurs et inférieurs de CVCA sur le navire. Le travail conduit d'échappement de la sècheuse doit aussi être nettoyé à fond, y compris le compartiment à peluches placé directement dans la buanderie. 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. Les vannes sont situées dans les chambres supérieure et inférieure de CVC.

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 de 4192 à 2112. O.M.S. Schéma de ventilation

2.2 Normes

2.2.1 L'entrepreneur doit s'assurer que tous les capots d'inspection, bouchons 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 \$ 2,000.00 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 inférieure CVC et tous les fichiers. Conduits en interne à partir de la boîte de distribution pour les diffuseurs dans tous les espaces L'entrepreneur doit également nettoyer tout l'intérieur de l'apport conduit à la boîte de distribution.

3.1.3 L'entrepreneur doit ouvrir et nettoyer soigneusement la boîte de distribution supérieure CVC et tous les conduits internes de la boîte de distribution pour les diffuseurs dans tous les espaces. L'entrepreneur

doit également nettoyer tout l'intérieur de l'apport conduit à la boîte de distribution.

3.1.4 L'entrepreneur doit nettoyer le travail conduit interne pour la sortie de sècheuse salle de lavage de la salle de lavage à l'échappement col de cygne sur la proue, sur le côté bâbord. Le filtre à charpie doit être ouvert, nettoyé et remis en bon état de fonctionnement.

3.1.5 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.

3.2 Situation

3.2.1. L'unité inférieure HVAC est situé sur l'étage inférieur entre les couples 42-47, du côté bâbord.

3.2.2. L'unité supérieure CVC est situé sur le pont du bateau entre les cadres 49-56 sur le côté tribord.

3.2.3. La salle de lavage est située sur le pont inférieur entre trames 71-78, du côté bâbord. Le conduit d'évacuation sèche-linge est situé sur la proue, sur le côté bâbord, entre les cadres 80-85.

3.2.4. Le ventilateur d'évacuation sanitaire est situé sur le pont du bateau entre les cadres 49-56, sur le côté 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 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 tous les robinets d'arrêt (8 seulement), libre et lubrifier. Ces soupapes sont situées dans les chambres CVC supérieure et inférieure.

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

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

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

NETTOYAGE DU RÉSERVOIR VIDE ET INSPECTION DES EAUX USÉES

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification doit être de procéder à l'entretien annuel, le nettoyage et l'inspection de la cuve à vide des eaux usées.

1.2 Ce travail doit être effectué entre 2000 heures et 0600 heures car il y aura du personnel vivant à bord du navire pendant la période de remise en état. L'entrepreneur doit signaler à l'ingénieur en chef avant tout début des travaux avec cet article.

1.3 Ce travail sera réalisé en collaboration avec H-5 Nettoyage du réservoir de traitement des eaux usées et d'inspection, mais elle doit être complétée en premier.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Plan Réservoir d'

2.2 Normes

2.2.1 Navires ISM travail à chaud, Entrée dans un espace confiné, Procédures protection contre les chutes doivent être suivies.

2.3 Les règlements

2.3.1. Le réservoir doit être dégazé avant d'entrer. Les réservoirs doivent être certifiés comme sûrs pour entrer. Le réservoir est un espace clos et toutes les précautions nécessaires doivent être respectées.

2.3.2. L'entrepreneur est responsable de l'enlèvement et l'élimination de la saleté résiduelle des eaux usées / détritiques provenant du nettoyage de l'intérieur de la cuve. Elle doit se faire en conformité avec les réglementations locales.

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 consulter l'ingénieur en chef et doit verrouiller le système électrique (à vide / transfert pompes) et toutes les vannes d'alimentation / décharge à l'intérieur et l'extérieur du réservoir comme indiqué dans les procédures de verrouillage de l'ISM. L'entrepreneur doit retirer 3,66 m³ d'eaux usées dans le réservoir vide.

3.1.2. L'entrepreneur doit enlever les deux couvercles et les joints du réservoir. Les surfaces d'étanchéité doivent être nettoyées sur le couvercle et tiges filetées de la citerne doit être nettoyé de peinture et de rouille.

3.1.3. L'entrepreneur doit libérer le réservoir de gaz et de maintenir le statut de l'essence gratuite pendant tout le processus de nettoyage et d'inspection. L'entrepreneur doit nettoyer les pièces internes de la cuve avec un jet d'eau à haute pression d'au moins 2000 psi. Tous les débris et l'eau souillée lors de la procédure de nettoyage doivent être enlevés et éliminés de manière appropriée par l'entrepreneur et inclus dans le prix de la soumission.

3.1.4. L'entrepreneur doit enlever les trois interrupteurs à flotteur, les nettoyer, prouver qu'ils sont pleinement opérationnels et puis re-installer à l'aide des entrepreneurs nouveaux joints fournis. L'entrepreneur doit nettoyer les trous où les interrupteurs à flotteur sont insérés et enlevés. Les flotteurs doivent être considérées par l'ingénieur en chef ou son remplaçant avant la ré-installation, de prouver fonctionnelle.

3.1.5. Nus, rouillé, et lâche domaines échelle de peinture doivent être nettoyés avec une brosse métallique sur le métal nu et tous les débris de ce processus doivent être éliminés par l'entrepreneur.

3.1.6. Une fois que le réservoir est préparé, il doit être vu par l'ingénieur en chef ou de son délégué.

3.1.7. L'entrepreneur doit citer sur 5 mètres carrés et inclure dans leur devis le coût du mètre carré pour être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 actions pour le nettoyage de l'échelle nu, rouillé, et détaché de la cuve. La superficie totale est convenu entre l'entrepreneur et ingénieur en chef.

3.1.8. Cette spécification doit être effectuée dans la soirée ou la garde de nuit, 2000 heures. à 0600 h. d'avoir un impact minimal sur l'équipage à bord.

3.1.9. L'entrepreneur doit fournir une toilette portable sur le pont de chalutage pour la période de temps que le système d'égout sera en baisse.

3.1.10. L'entrepreneur doit fermer le réservoir en utilisant les fixations fournies et un entrepreneur joints en néoprène nouvelles de 3/16 "d'épaisseur. Les goujons doivent être revêtues d'anti-grippage.

3.2 Situation

3.2.1. Le réservoir sous vide des eaux usées est situé dans le compartiment du propulseur d'étrave à l'image 82-83.

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

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

4.2 Essais

4.2.1 Une fois que tous les travaux sont terminés et le réservoir est fermé, le système doit être remis en service à nouveau. Le fonctionnement automatique des flotteurs, il faudra tester pour prouver que le système est entièrement fonctionnel.

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.2 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur est responsable de fournir trois (3) exemplaires d'un rapport de travail détaillé en format électronique sur l'état du réservoir avant de travailler, le travail qui a été effectué, et la condition de la gauche.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-5 SPECIFICATION TCMSB terrain: N / A
TRAITEMENT DES EAUX USÉES CUVE DE NETTOYAGE,
INSPECTION ET RÉPARATION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification doit être de procéder à l'entretien annuel et le nettoyage du réservoir du navire traitement des eaux usées. L'entrepreneur ne peut enlever 4 inserts avec tous les goujons vieux des quatre trous d'homme, fabriquer et installer 4 inserts nouvelles dans le réservoir avec le même nombre de goujons, et fabriquer et installer 4 nouveaux regards couvre pour le réservoir.

1.2 L'entrepreneur doit signaler à l'ingénieur en chef avant tout début des travaux avec cet article. Ce travail sera réalisé en collaboration avec H-4 Nettoyage du réservoir des eaux usées sous vide et d'inspection.

1.3 Le réservoir sous vide des eaux usées doit être rempli en premier et ensuite utilisé comme réservoir de rétention si cette spécification est réalisée.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1. Hamworthy Unité de Traitement de 6,1 m³ Réservoir. Modèle ST-6A.

2.2 Normes

2.2.1. Les citernes doivent être verrouillée et étiquetée par représentant du propriétaire avant le début des travaux.

2.3 Les règlements

2.3.1. Le réservoir doit être dégazé avant d'entrer. Les réservoirs doivent être certifiés comme sûrs pour entrer.

2.3.2. Les réservoirs sont des espaces confinés et les précautions nécessaires doivent être respectées. ISM navires Hot-travail, Espace confiné, protection contre les chutes et les procédures de verrouillage doivent être suivies.

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

2.3.4. Tout et tous les déchets, les eaux usées résiduelles, la saleté et les débris doivent être retirés des réservoirs et éliminés de manière appropriée en conformité avec les réglementations locales et sont à la charge de l'entrepreneur.

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 contractant informe l'ingénieur en chef avant le début des travaux. Le personnel du navire doit isoler et verrouiller le système électrique et changer au fil du / verrouiller toutes les vannes associées.

3.1.2. Le réservoir se compose de trois compartiments, ils sont pompés par l'entrepreneur. Il doit y avoir 6100 litres d'eaux usées restant dans le réservoir pour être pompée.

3.1.3. L'entrepreneur doit pomper le réservoir à vide sur une base quotidienne tandis que le réservoir d'épuration est en cours d'entretien. L'entrepreneur doit installer une vanne à plein débit isolement et raccord rapide sur le capot inférieur trou d'homme du réservoir à vide pour une connexion facile et le pompage de l'enceinte à vide

3.1.4. Le contractant devra fournir un coût unitaire par 1000 litres d'évacuation des eaux usées et d'élimination et inclure dans le devis héri-tier t la nécessité d'un camion vide pendant 5 sorties de pompe (réservoir vide), avec un coût unitaire de la pompe sur. Ceci doit être ajusté à la hausse ou à la baisse par TPSGC 1379 action.

3.1.5. Le contractant déconnecter électriquement et éliminer les capteurs à flotteur et d'alarme de la cuve et protéger contre les dégâts lorsque le réservoir est en cours de nettoyage et d'inspection.

3.1.6. L'entrepreneur doit enlever tous les quatre (4) des plaques d'égout et les joints du réservoir pour avoir accès aux compartiments du réservoir. Les données internes de tous les composants y compris la tuyauterie, les écrans et les dépassements doivent être soigneusement nettoyés avec le jet d'eau haute pression d'au moins 2000 psi et une brosse dure (non métallique). Tous les débris et déchets provenant du nettoyage de l'eau doit alors être retiré et mis au rebut par l'entrepreneur et inclus dans le prix de la soumission.

3.1.7. Toutes les conduites d'aération / bas du compresseur pour les diffuseurs doivent être retirés et nettoyés et soufflé à l'air comprimé pour prouver claire et les lacunes signalés à l'ingénieur en chef dès que l'on trouve. Les 24 diffuseurs doivent être éliminés, contrôlés et remplacés diffuseurs besoin et les nouvelles seront fournis par le propriétaire.

3.1.8. L'entrepreneur doit citer sur la suppression d'un insert avec les goujons vieux des quatre trous dans le réservoir, la fabrication de nouveaux inserts complets avec 18 seulement $\frac{1}{2}$ "X 1" clous dans chaque anneau, et le soudage ceux-ci dans le réservoir. Les inserts sont $\frac{3}{8}$ "d'épaisseur et réalisé en acier de mêmes dimensions que par l'origine comme couvre 23" X 17 "et à l'extérieur 18" x 12 "à l'intérieur. L'entrepreneur doit reprendre sur la fabrication de nouvelles plaques d'égout (23 "X 17" X $\frac{1}{4}$ "d'acier d'épaisseur) avec le nouveau 3/16" joints en caoutchouc et de noix de nouvelles et rondelles sur les goujons. Les plaques d'égout doivent être munis de 2 poignées seulement identique à l'original pour faciliter le retrait et l'installation.

3.1.9. L'entrepreneur doit amorcer les zones touchées chaleur et appliquez deux couches d'époxy sur le nouveau métal.

3.1.10. L'entrepreneur doit solvant laver les surfaces nues à l'intérieur du réservoir en cours de préparation pour le revêtement. L'entrepreneur doit appliquer une haute qualité d'époxy de goudron de houille ou équivalent et d'inclure dans leur soumission 3 M2 de surface nue, avec un coût par mètre carré pour être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

3.1.11. Le revêtement doit être appliqué conformément aux spécifications du fabricant.

3.1.12. Avant la fermeture du réservoir entrepreneur, l'ingénieur en chef doit inspecter tous les composants de la cuve.

3.1.13. L'entrepreneur doit se réunir tous les tuyaux et installez-le en état d'origine, après l'ingénieur en chef de l'inspection complète. Plaques d'égout doivent être remplacés par de nouveaux 3/16 "joints de néoprène épais avec le matériau du joint central découpé. Les capteurs à flotteur et d'alarme doit être électriquement reconnecté, et remplacé par état d'origine. Ceux-ci doivent être testés par l'entrepreneur et assisté par l'ingénieur en chef pour assurer le bon fonctionnement.

3.1.14.

3.2 Situation

3.2.1. Station de traitement des eaux usées est situé sur le pont supérieur du compartiment guindeau, entre des trames de 86,5 à 90, du côté bâbord.

3.3 Interférences

3.3.1. L'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

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

4.2 Essais

4.2.1 Le réservoir doit être rempli avec de l'eau pour détecter les fuites, la mise en service automatique, et attesté par l'ingénieur en chef.

4.3 Certification

4.3.1 N / A

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 du réservoir avant de travailler, le travail qui a été effectué, et la condition de la gauche.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

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

MIRANDA DAVIT INSPECTION ANNUELLE ET 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.

L'entrepreneur doit également remplacer toutes les attaches de fixation du bossoir Miranda à bord du navire et dans les différentes sections.

Les boulons et les écrous doivent être fournis par le propriétaire. Il ya un total de 60 seulement 5/8 "vis et écrous pour enlever et remplacer. L'entrepreneur doit également remplacer les plaques et les boulons de fixation gardien des broches dans les poulies. Il ya 10 de ces plaques et sera propriétaire fourni.

1.2 L'entrepreneur doit également remplacer les flexibles hydrauliques tels que déterminés par le FSR. L'entrepreneur doit avoir une allocation de 5000,00 \$ pour le remplacement des tuyaux dans le prix offert à ajuster vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

1.3 Depuis la Davit Miranda fait partie de la vie de l'équipement des navires sauver elle tombe sous le Règlement LSE et doit donc être inspecté annuellement par un FSR, suivant les recommandations du fabricant pour l'inspection annuelle.

1.4 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 203903-1/CE695

2.1.2 Treuil Type-BHY 5300

2.1.3 Manuel stockées dans Office 116 de l'ingénieur à bord du NGCC Teleost.

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 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 devra inclure dans son offre les services d'un FSR Schat pour effectuer l'entretien annuel suivant:

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

3.1.3. Les freins du treuil, chaîne d'entraînement et d'embrayage doit être réparée.

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

3.1.5. Il doit y avoir une vérification de l'équipement de bossoir et un treuil.

3.1.6. L'entrepreneur doit enlever les attaches sur le bossoir miranda y compris ceux de boulonnage des sections ensemble et celles qui fixent le bossoir pour le bateau et installer de nouveaux, propriétaire fourni attaches à leur place. Une seule fixation doit être remplacé à un moment pour s'assurer que les bossoirs sont bien fixées pour l'ensemble de l'opération. Il ya un total de 60 à 5/8 "vis et écrous pour remplacer selon le rapport CE012/3067 travail délivré par Harding Schat en Février 2012.

3.1.7. L'entrepreneur doit également retirer les plaques 10 vieux gardien et deux boulons sur chaque plaque sur chacun des 10 poulies et installer les plaques d'immatriculation mêmes nouvelles et des boulons et fixez à chaque poulie. Ces plaques boulons et détenteur est propriétaire fourni. Ce défaut est également noté dans le rapport de travail ci-dessus à partir de 2012.

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

3.1.9. Il doit y avoir un contrôle visuel de l'état des fondations de levage de bateaux de sauvetage.

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

3.1.11. Le FSR délivre la certification de montrer que l'embarcation de sauvetage et bossoirs sont en conformité avec le règlement SOLAS.

3.2 Situation

3.2.1. Le Davit Miranda est situé sur le pont supérieur, sur le côté bâbord entre les images 31 et 43.

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

5.1.1 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 donner 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 Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-7 SPECIFICATION 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 pour la ventilation d'évacuation de cuisine terminée (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 0400 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 MSL-4192-2112 O.M.S. Dessin de ventilation

2.1.2. Dessin 1-137-571-813 Arrangement Galley

2.2 Normes

2.3.1 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.

2.2 Réglementation

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

2.3 Equipement 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 de pont sur le pont du bateau et la hotte d'évacuation de cuisine. L'entrepreneur doit enlever les trois filtres à graisse (3) et nettoyer à fond 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 supérieur dans l'office, et le pont du bateau à bâbord entre les images 48 et 75.

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.

5.1 Formation

5.2.1 N / A

5.2 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-8 spécification de champ TCMSB: N / A
FM-200 SERVICE ANNUEL & 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 Teleost, et crédité par la SMTC.

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 des extincteurs d'incendie portatifs, 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 N / A

2.2 Normes

2.3.1. 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 a été installé et mis en service par "National Marine et des services d'incendie Corp".

2.3.2. 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

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

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 effectuer les essais suivants, ainsi que tous les autres tests demandés par l'expert maritime traitant. L'entrepreneur doit inclure dans leur soumission sur le coût des essais des alarmes (lumières et sirènes) sur toutes les unités, les essais de tous les cylindres de début d'azote, de tester les arrêts d'aération, de tester les boucles de libération, et tirer les câbles.

3.1.3. L'entrepreneur doit souffler à travers toute la tuyauterie et l'actionneur pneumatique et prouver qu'ils sont opérationnels. Tous les tuyaux et les buses doivent être prouvées clair et libre.

3.1.4. 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 à l'achèvement du chantier, en double exemplaire.

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

3.2 Situation

3.2.1

FM 200 et CO2 - SYSTÈME DE FEU FIXE

Lieu Région Protégé N ° de série de type raison Poids Date

Pont supérieur

Office Gamme Bois DOT4BW250 11.2 10.0 kg WET

CHIMIQUES

Pont inférieur

Intérieur Emerg Pump Room. Gen Compt. AA405784 11.2 47.9 kg 200 FM

Intérieur Emerg Pump Room. Gen Compt. KF 105885AA 11.2 8.4 ml AZOTE

Intérieur Emerg Pump Room. Gen Compt. KF 105890AA 11.2 8.4 ml AZOTE

Intérieur Emerg Pump Room. Gen Compt. KF 101449AA 11.2 8.4 ml AZOTE

Pont inférieur

Net Loft Port d'échappement Stack AA404149 11.2 32.5 kg FM 200

Net Loft Port d'échappement Stack AA404761 11.2 32.5 kg FM 200

Net Engine Room Loft AA4011996 11.2 91.8 kg FM 200

Net Engine Room Loft AA4011990 11.2 91.8 kg FM 200

Net Engine Room Loft AA4011991 11.2 91.1 kg FM 200

Net Loft salle des machines KF 117543AA 11.02 344 ml AZOTE

Net Loft salle des machines KF 117563AA 11.02 344 ml AZOTE

Net Loft salle des machines KF 117555AA 11.02 344 ml AZOTE

Net Loft Port Stack Exhaust KF88003AA 11.2 94.7 ml AZOTE

Net Loft Port Stack Exhaust KF101990AA 11.2 8.4 ml AZOTE

Net Loft Port d'échappement Stack 104 760 11.2 8,4 ml FM 200

Pont principal

Peinture de pont principal Locker 520-237 11.2 20 CO2 LB

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

4.1.1. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC. L'ingénieur en chef et inspecteur de la SMTC doit être présent lors de l'inspection et les essais du système FM-200 ..

4.2 Essais

4.1.2. 4.2.1 L'ingénieur en chef, inspecteur SMTC, et TPSGC inspecteur, il doit être présent lors de l'inspection et de tester le système FM 200.

4.3 Certification

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

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 Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-9 SPÉCIFICATIONS 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 du système de détection d'incendie du navire.

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 FM-200 et 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-3030

2.1.2. Dessin de détection d'incendie n ° 4192-3210 et schéma de câblage d'alarme

2.1.3. Dessin n ° 4192-3211 Structure du système de détection d'incendie

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. 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.

3.1.3. L'entrepreneur doit immédiatement porter à l'attention de l'ingénieur en chef, les carences et tous trouvé pendant les essais et l'inspection. Les lacunes doivent être approuvées par l'ingénieur en chef avant de réparations à compter.

3.1.4. Une fois que tous les tests est terminée, 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 sur le pont pendant un panneau secondaire est situé dans la salle de commande des machines.

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.

4.2 Essais

4.2.1 Essais du système sera dirigée 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 doit être attestée 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 doit être attestée 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 Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-10 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: 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, certifie 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. Berg CVC système de climatisation pour le pont inférieur, laboratoire humide et la salle de commande des machines. Modèle # MCR-35-X, n ° de série W38040694, R-22.

2.1.2. Sabroe, contrôlée de l'eau de mer de réfrigération température du système. Serial # 94011,2, R-22.

2.1.3. Congélateur scientifique. Modèle Sabroe # MC6-F26, série # 94011,1, R-22.

2.1.4. Système de réfrigération domestique n ° 1 Bitzer Verdichter, type V, 332 049, R-22.

2.1.5. Système de réfrigération domestique n ° 2 Bitzer Verdichter, type V, 25720211, R-22.

2.1.6. Technotherm système de CVC sur le pont du bateau. Type F5, de série # AA08260-0L, R-22.

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.

3.2 Situation

3.2.1. Les trois premiers systèmes de la liste sont situés dans la salle des machines du côté tribord, entre les cadres 26 et 34.

3.2.2. Les deux (2) systèmes de réfrigération domestiques sont dans la salle de treuil, sur le côté bâbord entre les images 84 et 89, sur le pont supérieur.

3.2.3. Le système HVAC finale est située sur le pont du bateau, du côté tribord, entre les cadres 49 et 57.

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.

5.3 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-11 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
INSPECTION ANNUELLE ET ESSAIS DE BLOC LIFT BAG

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être de réduire le bloc de levage sac sur le quai, le transporter vers un site marchand certifié pour plus de distance, démontage, inspection, d'essai, de re-certification et de rapport. Les mesures doivent être prises et enregistrées, et tous les défauts constatés doivent être signalés au directeur général, puis réparé par l'entrepreneur. Le bloc doit ensuite être remonté et réinstallé en utilisant un nouveau propriétaire Livré manille.

1.2 L'entrepreneur doit signaler à l'ingénieur en chef avant tous travaux en commençant par cet article. Ce travail doit être effectué en conjonction avec les opérations de l'équipage de pont.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1.

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.

2.2.2. Le bloc doit être inspecté, testé et certifié conforme à la cargaison, la fumigation et l'outillage de chargement.

2.3 Les règlements

2.3.1. Le bloc est contenue dans le registre palan du navire et doivent être certifiés en toute sécurité conformément au Règlement du Canada Loi sur la marine relatifs à l'équipement de levage.

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'équipage doit retirer le câble du treuil du bloc. L'entrepreneur doit fournir les services d'une grue de levage et panier pour permettre l'enlèvement et l'abaissement du bloc au quai.

3.1.2. Le bloc doit être détachés et déposée sur le quai.

3.1.3. Le bloc doit être envoyé à une entreprise certifiée pour l'inspection complète et test des composants internes et externes, et en présence de chef. (Bloc doit être testé en charge de 25 tonnes).

3.1.4. L'entrepreneur doit également fournir l'ascenseur panier pour le directeur général pour inspecter le patin de fixation sur le "A" de trame, à la recherche d'une usure excessive du pontet en métal.

3.1.5. Si le pontet est déterminé comme étant à l'intérieur de la tolérance, le bloc peut être fixé à la plaquette à nouveau avec un nouveau propriétaire saisi manille.

3.1.6. L'entrepreneur doit obtenir le manille de manière à empêcher le desserrage et reculer.

3.2 Situation

3.3.2. Le bloc se trouve sur la partie arrière "A" trame, au centre du navire au cadre 8.

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. Tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction du directeur général et ingénieur en chef.

4.2 Essais

4.2.1 L'entrepreneur doit effectuer des essais opérationnels sur le bloc et le fil une fois qu'il est remis en place afin de s'assurer qu'elle est libre et clair. Le bloc doit être testé en charge de 25 tonnes.

4.3 Certification

4.3.1 Le bloc est certifié tous les cinq ans, mais n'est pas due pour le certificat de charge en 2013. Un certificat doit être remis au directeur général une fois le bloc est certifié. Le réparateur doit être certifié pour réviser de tels blocs.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit remplir et remettre trois (3) copies écrites de type d'un rapport de travail détaillé sous format électronique au directeur général du travail effectué sur le bloc. Il doit indiquer l'état du

bloc et dispositif de fixation que l'on trouve, tout le travail effectué sur elle et l'état où il a été laissé.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-12 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
NETTOYAGE DU RÉSERVOIR ET INSPECTION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'avoir les réservoirs suivants nettoyé, inspecté par la SMTc, et la pression d'air testé pour les crédits de TC: eaux de ballast Tk, n ° 4 DB F / O Port Tk, # 7 F / S Jour Port Tk & # 7 F / O Sett Stbd Tk.

1.2 Le réservoir d'eau de ballast doit être testé et pression hydrostatique F / O réservoirs doivent être testés pression d'air. Tous les tests réservoir doit être attestée par l'arpenteur TC traitant.

1.3 Le Prestataire devra également réviser la vanne hydraulique dans le réservoir de ballast et de pression pour un fonctionnement correct.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Plan Réservoir MSL 4192-4100

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. 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.

2.4 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 4 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'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.

3.1.4 L'équipage du bateau va pomper le fioul et les réservoirs de stockage de ballast vers les niveaux d'aspiration. L'entrepreneur doit enlever et de jeter de l'huile carburant restant dans chacun des 3 réservoirs de stockage F / S. L'entrepreneur doit enlever et jeter l'eau de ballast restant dans le réservoir de ballast. L'entrepreneur doit fournir un devis pour chaque mètre cube de carburant doit être éliminé et le montant réel sera ajusté avec TPSGC 1379 action.

3.1.5 L'entrepreneur doit certifier / gaz libre tous les 4 réservoirs et nettoyer les pièces internes des 4 réservoirs. Tout le matériel de nettoyage et les eaux usées doivent être collectées et mis au rebut par l'entrepreneur.

3.1.6 nus, rouillé, et lâche domaines échelle de peinture doivent être nettoyés avec une brosse métallique pour le métal nu et tous les débris de nettoyage doivent être éliminés. Endroits dénudés dans la citerne de ballast doit être fabriquée pour pouvoir SP11 et ont les bords plumes. L'entrepreneur doit fournir un devis pour outil électrique et peindre le ballast de 25 mètres carrés et de fournir un coût unitaire de mètres

carrés supplémentaires. Ceci doit être ajusté à la hausse ou à la baisse par TPSGC 1379 action.

3.1.7 L'entrepreneur doit enlever la vanne de lest de la citerne de ballast, la révision et test de pression à 100 psi elle. L'essai doit être attestée par l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC. La vanne de lest est une vanne trois pouces avec un corps en fonte, garniture de bronze, OS & Y., avec un chapeau boulonné et à tige montante. L'entrepreneur doit fournir / installer tous les joints brisés avec un matériau approprié pour l'eau et l'utilisation de nouveaux écrous et des boulons pour fixer en place.

3.1.8 Après le nettoyage et l'enlèvement de l'échelle de douleur rouillé / détacher des domaines, l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC compléter l'inspection des citernes.

3.1.9 L'entrepreneur doit appliquer deux couches d'apprêt durcissant à l'humidité pour les surfaces de métal nu dans le ballast. L'entrepreneur doit se conformer aux instructions du fabricant de l'application du revêtement.

3.1.10 Le contractant doit vérifier les raccords de tuyauterie pour les boîtiers distants cloche sonnent pour s'assurer qu'ils sont bien serrés. Le clapet flottant dans les boîtiers doivent être vérifiées pour s'assurer qu'elles sont free. There sont deux lanternes telles dans chacun des réservoirs.

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

3.1.12 Les événements doivent être retirés de chacun des réservoirs / espaces avant tout début des travaux, a 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.

3.1.13 Une fois les réservoirs / espaces sont acceptés par TC, les réservoirs / espaces seront pression d'air ou de pression hydrostatique testée par l'entrepreneur et assisté par TC pour le crédit.

3.2 Situation

3.2.1 Fore crête W.B. Fr. 82-100, avant de la proue, accessible depuis le pont principal et a une capacité de 59,86 mètres cubes.

3.2.2 n ° 4 D.B. P. F.O. Fr. 49-66, bâbord, accessible en mezzanine net et il a une capacité de 54,12 mètres cubes.

3.2.3 N ° 7 F.O. Jour Tk. Port Fr. 07-10, accessible à partir de la salle des machines et il a une capacité de 21,42 mètres cubes.

3.2.4 N ° 7 F.O. Sett Tk. Stbd Fr. 07-10, accessible à partir de la salle des machines et il a une capacité de 21,42 mètres cubes.

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 pression d'air ou les essais de pression hydrostatique de chacun des réservoirs et attesté par l'inspecteur de la SMTC et crédits obtenus à partir de TC.

4.3 Certification

4.3.1 L'entrepreneur doit certifier / gaz libre tous les 4 réservoirs avant d'entrer dans l'espace clos.

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 4 réservoirs, les essais et la pression de travail effectuées, des fuites détectées et réparées, et l'état des 4 réservoirs comme à gauche.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-13 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
TEST DE RÉSERVOIR

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification est de tester les réservoirs identifiés, d'être assisté par l'ingénieur en chef et la SMTC, et les crédits obtenus.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Plan Réservoir MSL 4192-4100

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. 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.

2.4 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 4 réservoirs qui seront traitées dans cette spécification.

3.1.2 L'entrepreneur doit prévoir la visite de Transports Canada lorsque le réservoir / espace est prêt à être hydrostatique ou essai de pression d'air.

3.1.3 Les réservoirs de carburant et l'huile sont normalement testés sous pression avec de l'air comprimé à environ 2 psi. Les réservoirs d'eau peut être de pression hydrostatique testée en remplissant avec de l'eau et en laissant l'eau déborder le vent sur le pont. 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 et des tuyaux de sondage pour effectuer les tests.

3.1.4 L'entrepreneur est responsable de l'installation blancs dans les tubes de sondage à distance d'air situés dans la salle des machines 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 est responsable de la suppression toutes les prises encastrées et de prouver les événements sont libres une fois le test de pression est terminée.

3.2 Situation

3.2.1 Fore crête W.B. Fr. 82-100, avant de la proue, accessible depuis le pont principal et a une capacité de 59,86 mètres cubes.

3.2.2 n ° 4 D.B. P. F.O. Fr. 49-66, bâbord, accessible en mezzanine net et il a une capacité de 54,12 mètres cubes.

3.2.3 N ° 7 F.O. Jour Tk. Port Fr. 07-10, accessible à partir de la salle des machines et il a une capacité de 21,42 mètres cubes.

N ° 7 F.O. Sett Tk. Stbd Fr. 07-10, accessible à partir de la salle des machines et il a une capacité de 21,42 mètres cubes

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites pour mener à bien cette tâche, 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 mise sous pression de chacun de ces réservoirs (air et hydrostatique) et la coordination de l'inspecteur assister à SMTC pour témoigner et obtenir un crédit de TC.

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 après avoir testé et en créditant par l'inspecteur SMTC ..

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-14 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

INSPECTION ET REPARATION BRAS TÉLESCOPIQUE

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être pour l'entrepreneur de retirer ce boom du navire, de le transporter à l'atelier hydraulique, refermer la flèche, re-chrome les béliers, et ré-installer à nouveau sur le bateau, et test de charge et le certifier pour Transports Canada.

1.2 L'entrepreneur doit organiser la grue pour soulever le bras sous et

hors tension à bord du navire, et d'installer les capuchons et les bouchons aux extrémités des lignes hydrauliques pour la durée de la flèche est à terre.

1.3 L'entrepreneur doit fournir le poids 3175 kg certifié, certifié cellule de charge, et fournir une copie des certificats à Transports Canada pour le test de charge.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Cette flèche télescopique est montée sur le côté tribord du navire et doit être enlevée par des portes tribord du bordé de muraille.

2.1.2 CMU à 2,55 mètres est de 6000 kg, capacité de charge de 5,3 mètres est de 2500 kg et la charge d'épreuve de 3175 kg est appliquée à 5,3 mètres.

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. Ce navire est réglementée par Transports Canada et tout le travail effectué doit être approuvé et inspecté par l'inspecteur maritime de Transports Canada 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).

2.4 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 / organiser la grue pour soulever le bras hors tension, puis à bord du navire.

3.1.2 L'entrepreneur doit rencontrer l'ingénieur en chef avant de commencer le travail sur cette rampe afin d'assurer serrures appropriées sont en place et les portes latérales peuvent être ouvertes.

3.1.3 L'entrepreneur doit déconnecter les raccords hydrauliques, installation de capuchons et bouchons aux extrémités des lignes hydrauliques pour la durée du boom est à terre et est responsable pour contenir et nettoyer toute trace d'huile résiduelle dans les lignes lorsqu'ils sont déconnectés. L'entrepreneur est responsable de s'assurer de l'absence polluants sont rejetés.

3.1.4 L'entrepreneur est responsable de nettoyer un déversement de pétrole et de disposer de l'huile et les matériaux contaminés en conformité avec les lois locales.

3.1.5 Une fois l'hydraulique sont laissé aller, le contractant peut procéder à enlever les boulons de fixation de la flèche tout en ayant la grue supporter le poids de la flèche.

3.1.6 Une fois n'est pas garantie, la grue peut soulever à terre et il doit être transporté à la boutique.

3.1.7 Les vérins hydrauliques sont démantelés, re-chromé et joints neufs installés.

3.1.8 L'entrepreneur doit effectuer des essais aux ultrasons sur toutes les soudures de la flèche pour vérifier les fissures. Toutes les fissures trouvées doivent être soudés / réparé par un mode opératoire de soudage approuvé et doit être chiffré par TPSGC 1379 action.

3.1.9 L'entrepreneur doit permettre à 5000,00 \$ pour les réparations et l'acquisition de nouveaux joints pour les béliers être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

3.1.10 Une fois que toutes les réparations soient effectuées et de

nouveaux joints sont installés, les béliers doivent être testés pour des fuites banc à la boutique de l'entrepreneur.

3.1.11 Une fois que cela s'avère satisfaisante, la flèche peut être remonté, et transportés à bord du navire.

3.1.12 La entrepreneur doit organiser la grue nécessaire de réinstaller le boom sur le navire et fixer les attaches.

3.1.13 La flèche doit être raccordé hydrauliquement et en collaboration avec l'équipage du navire, essais de fonctionnement.

3.1.14 Une fois qu'il est prouvé opérationnelle, l'entrepreneur doit charger tester la flèche avec les poids certifiés de 3175 kg à une distance de 5,3 mètres. L'entrepreneur doit organiser le calendrier de Transports Canada et de fournir les certificats nécessaires pour prouver la charge.

3.1.15 Le Contractant répercute sur le certificat de TC aux propriétaires du navire.

3.2 Situation

3.2.1 Le boom est situé sur le pont supérieur, sur le côté tribord, dans la zone de la porte coquille, entre les cadres 52-53.

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 SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 L'entrepreneur doit fournir / effectuer un test de fonctionnement complet et le test de charge de 3175 kg. pour certifier le boom comme

sûr à utiliser. Ce test doit être attestée par l'ingénieur en chef et la SMTC.

4.2.2 L'entrepreneur doit effectuer des essais aux ultrasons sur toutes les soudures de la flèche pour vérifier qu'aucune présence de fissures.

4.3 Certification

4.3.1 Le navire et les propriétaires de la SMTC va exiger des certificats pour la cellule de charge et le poids utilisé. Les propriétaires doivent demander un certificat de TC indiquant la flèche est acceptable pour le service et lorsqu'il faut tester à nouveau à l'intervalle suivant.

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 la condition de la flèche 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 Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-15 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

MAIN Treuil de chalut REMPLACEMENT DU CÂBLE

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être pour l'entrepreneur de retirer les câbles anciens des tambours de treuil de chalut principal et installer de nouveaux câbles Propriétaire fil fourni.

1.2 Le titulaire doit travailler avec l'agent de pêche à bord du Teleost que l'opérateur du treuil de chalut principal et planifier le fabricant de grues locale pour alimenter les bobines vides pour enrouler les câbles au large de la batterie principale au large de la Teleost. Les nouveaux câbles seront alors installés / mis en attente sur le bateau et les bobines vides doivent être utilisés pour stocker les vieux câbles. Ce câble doit être retiré et / ou installés d'un côté (bâbord ou tribord) à la fois.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1. Les nouveaux câbles pour les treuils de chalut principales sont conservés dans les magasins techniques de la flotte à Saint-Jean. Entreprise de grues Holden a le tambour vide pour changer les chaînes sur le Teleost.

2.2 Normes

2.2.1. Les câbles anciens doivent être enlevés d'une manière ordonnée et stockées sur des bobines à partir de laquelle les nouveaux câbles ont été expédiés. Il faut prendre soin de transférer les câbles correctement et non pas de manière à induire replis ou spires lâches sur les tambours.

2.2.2. Hotwork du navire ISM, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et lock-out doivent être respectées en tout temps.

2.3 Les règlements

2.3.1. Les câbles sont remplacés tous les quatre ans sur le Teleost.

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 consulter l'ingénieur en chef et chef de la Pêche de planifier ce travail. L'agent de pêche doit faire fonctionner les treuils de chalut principales du pont et être en contact direct avec le personnel sur le quai par la radio.

3.1.2. L'entrepreneur doit organiser des Transports Holden pour amener les bobines vides pour faciliter le remplacement des câbles.

3.1.3. Une fois Holden sont mis en place sur le quai, les câbles hors un tambour à bord du Teleost sera reliée au tambour vide sur le quai. Les câbles doivent être payées vieux hors d'un côté du Teleost et stocké sur la bobine sur le quai.

3.1.4. Une fois que tout est enlevé d'un côté, la nouvelle peut être ré-installé en suivant les instructions du fabricant pour le bobinage approprié et aucun dommage (Kinks / tours lâches).

3.1.5. Une fois le câble neuf est chargé sur un côté, le vieux câble doit être déplacé de la bobine de travail à la bobine d'expédition vide.

3.1.6. Une fois que la bobine est de nouveau vide, de l'autre côté de la Teleost doit être enlevé. Une fois que tout est éteint, la nouvelle doit être chargé d'une manière selon les instructions du fabricant gréement.

3.1.7. Enfin, l'entrepreneur doit passer le câble métallique autre vieux sur la bobine vide utilisé pour expédier le câble neuf.

3,0 Situation

3.2.1. Les treuils de chalut principales sont montés sur le pont supérieur entre les images 25 et 30, à la fois sur le bâbord et à tribord.

3.1 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'agent de la pêche et ingénieur en chef.

4.2 Essais

4.2.1. Les nouveaux câbles seront testés au cours du procès mer 8 heures compris dans le chantier ..

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 N / A.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-16 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

PEINTURE À L'INTÉRIEUR carter moteur FAN TRIBORD CHAMBRE

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification doit être l'entrepreneur à jet de sable, le premier, et peindre l'intérieur du boîtier du ventilateur d'alimentation du moteur tribord Chambre boîtier incluant à l'intérieur de la hotte d'aspiration et tunnel du ventilateur. La superficie totale est évaluée à 60 M2 dont un fort pourcentage de cadres, supports et modes de fil. L'entrepreneur doit citer le dynamitage de 60 M2 à un profil de rugosité commercial pour enlever la rouille et la plume du revêtement intact, et d'appliquer International Paint.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 MSL équipée comme la peinture, annexe, 4192-1700

2.1.2 MSL général Arrangement, 4192-4000

2.1.3 Profil & Decks Planifiez R-137-200-400

2.2 Normes

2.2.1. La surface totale interne de l'enveloppe dont l'aspiration d'air du ventilateur et le tunnel est énorme commerciale pour enlever les éventuelles écailles et les surfaces rouillées à une finition gris et les zones adjacentes de dos clavette pour permettre une transition en douceur.

2.2.2. Le travail doit être certifié par un inspecteur au cours de la NACE grenailage et pendant l'application de revêtements. Entrepreneur doit organiser l'inspecteur nace selon les besoins.

2.2.3. Les scories grain / soudage ne doivent pas être autorisés à entrer dans n'importe quelle partie du navire. L'entrepreneur doit s'assurer que toutes les ouvertures du bâtiment doit être convenablement couverts.

Toute machine ou tout autre équipement n'importe où dans / sur le

navire, susceptibles d'être endommagés soit par grenailage, matériau de revêtement ou de soudage doivent être convenablement protégés en tant que de besoin, par l'entrepreneur.

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

2.3 Les règlements

2.3.1 Les réglementations locales régissant le travail sur les plates-formes surélevées doivent être strictement respectées, tout en effectuant le travail en altitude. Hotwork du navire ISM, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et lock-out doivent être respectées en tout temps.

2.3.2 Les règlements locaux sur la protection de l'environnement doivent être respectés tout enlèvement de la peinture et de l'application est en cours d'exécution.

2.3.3 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

3.1.2 La salle Stbd moteur du ventilateur d'alimentation Boîtier, capot d'admission et du tunnel du ventilateur doit être sablé pour se préparer à repeindre.

3.1.3 La superficie totale est sablé commerciale à un profil gris pour éliminer les zones peintes rouillées et lâche. L'entrepreneur doit comprendre 60 M2 pour être sablé, approuvé par le directeur général et l'entrepreneur. L'entrepreneur doit également fournir un coût pour

chaque mètre supplémentaire carré à sabler et à peindre qui doit être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action.

3.1.4 L'entrepreneur doit inclure dans son offre un coût pour le remplacement d'un (1) mètre carré de tôle d'acier identique à l'original (7,0 mm pl., À confirmer le profil de ponts et DWG.) Et chaque mètre carré supplémentaire jugée d'avoir gaspillé l'épaisseur passé qui a permis par la SMTCC. L'entrepreneur doit revêtir les deux côtés de tout nouvel acier remplacé. Ceci doit être ajusté à la hausse ou à la baisse par TPSGC 1379 action. Prestataire devra également inclure dans leur offre, le coût pour 24 tirs de contrôle par ultrasons (UT coups) pour être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 action. (Ces plans UT zones suspectes).

3.1.5 L'entrepreneur devra assurer toutes les traces de grain sont retirées de la surface avant l'application de revêtements. L'entrepreneur est responsable de la suppression tout le matériel sablage, une fois le dynamitage s'est arrêté.

3.1.6 Le grain / soudage ne doivent pas être autorisés à entrer dans n'importe quelle partie du navire. L'entrepreneur doit s'assurer que toutes les ouvertures du bâtiment doit être convenablement couverts. Toute machine ou tout autre équipement n'importe où dans / sur le navire, susceptibles d'être endommagés soit par grenailage, matériau de revêtement ou de soudage doivent être convenablement protégés en tant que de besoin, par l'entrepreneur.

3.1.7 Une fois que les points sont maudits terminée, les parties métalliques totaux doit être revêtue d'une couche de Intersshield ENA 300 Bronze, @ 6 MILS DFT, et une couche de Intersshield ENA 300 Aluminium, @ 6 MILS DFT.

3.1.8 Lorsque la deuxième couche de Intersshield 300 a été appliqué et a durci, les couches de finition peuvent être appliqués.

3.1.9 Les superficies totales à peindre est de 60 M2, et doit être recouvert de deux couches de finition de blanc Intersheen Los Angeles, et appliquée à 2 mils par couche.

3.1.10 Le contractant doit se conformer aux instructions du fabricant, et respecter pleinement avec Transports Canada et les politiques et règlements environnementaux.

3.2 Situation

3.2.1 La salle Stbd moteur du ventilateur d'alimentation Boîtier est situé à fr. 14 à Fr.16 sur le côté tribord du pont principal (pont de chalutage).

3.3 Interférences

3.3.1 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites pour mener à bien cette tâche, leur élimination, le stockage temporaire et réfection de la cuve.

3.3.2 Il est de l'intention des propriétaires de supprimer également le ventilateur du moteur tribord chambre d'alimentation pour l'entretien. Ce sujet est traité dans un autre article de spécification E-8.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

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

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir un rapport sur l'état de la zone avant de travailler, le travail effectué, et la condition gauche.

5.1.2 L'inspecteur doit fournir des rapports NACE peinture sur les conditions de la surface préparée avant la peinture, les relevés de température et d'humidité, et les lectures d'épaisseur de peinture.

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-17 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

RÉPARATION DE PORTE HYDRAULIQUE RAMS WAVE & CLOISON

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 L'entrepreneur doit enlever la porte Wave, renouveler flexibles hydrauliques et de reconstruire vérins hydrauliques. Une fois la porte d'onde est retiré, inspecter cloison avant de la vague Gate (UT) pour une épaisseur de l'acier. Cette cloison est la partie arrière du réservoir de mazout n ° 9 du port et tribord.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 1-137-464-448 Porte arrière avec rouleau.

2.1.2 R-137-200-400 Profil & Decks.

2.2 Normes

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

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

2.3 Les règlements

2.3.1 Les réglementations locales régissant le travail sur les plates-formes surélevées doivent être strictement respectées, tout en effectuant le travail en altitude. Hotwork du navire ISM, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et lock-out doivent être respectées en tout temps.

2.3.2 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-vannes ou parfois appelé porte des poissons dans les anciennes formules originales est actionné à partir de commandes sur le pont de chalutage, et est équipé d'un rouleau sur le dessus, afin de réduire la friction de chalut de levage lorsque bord.

3.1.2 Tous les raccords hydrauliques remplacées devront être faites à partir d'acier inoxydable et est serti sur tuyaux. Tous les raccords et les tuyaux doivent être mesurés et remplacé par l'ID même Toutes les fixations doivent être renouvelés.

3.1.3 Rams doivent être enlevés et portés à l'atelier Entrepreneurs, doit être démonté, démontée, mesurés et vérifiés pour usure excessive. Rams doivent être reconstruites en utilisant uniquement des matériaux nouveaux, des phoques et "O" Rings.

3.1.4 rouleau au-dessus de la porte d'ondes, sera supprimé et tous les roulements doivent être remplacés par d'approvisionnement nouvel entrepreneur.

3.1.5 L'entrepreneur doit inclure dans son offre, 50 coups (UT Ultrasons) tel que déterminé par l'ingénieur en chef et la SMTC pour donner une indication de l'épaisseur moyenne de la cloison de la partie arrière du n ° 9 du port Réservoir d'essence de pétrole et de stbd. L'entrepreneur doit également inclure dans leur offre le coût de remplacement un (1) mètre carré de tôle d'acier, identique à l'original devant être ajusté vers le haut ou vers le bas par TPSGC 1379 l'action et l'essai ultérieur de N ° 9 Port mazout et caracos TRIBORD pour SMTC certification .

3.1.6 L'entrepreneur doit fournir / appliquer un revêtement d'une zone affectée: 1 couche de Intersshield ENA 300 Bronze @ 6 MILS DFT, 1 couche d'aluminium Intersshield ENA 300 @ 6 MILS DFT, 2 couches blanc Intersheen LA MILS DFT @ 2 par couche (cela ne s'applique que pour un (1) seul côté).

3.2 Situation

3.2.1 Cadres du pont principal 4-5, juste en avant de la rampe du chalut.

3.2.2 The Lower Deck Cadres 4-5, accès par Manhole cover dans la salle du générateur atelier et d'urgence.

3.3 Interférences

3.3.1 Les serpentins de chauffage, l'eau chaude pour prévenir le givrage. Tuyauterie est en partie soudée et formée et est reliée avec les raccords sertis.

3.3.2 L'entrepreneur est responsable de l'identification de tous les éléments parasites pour mener à bien cette tâche, leur élimination, le stockage temporaire et réfection 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 entrepreneur de fournir essai hydrostatique (ou test à l'air si elle est acceptée par la SMTC) à la fois sur Port et tribord Réservoirs d'huile n ° 9 à combustible.

4.3 Certification

4.3.1 entrepreneur de fournir des certificats d'essais sur les réservoirs de port et tribord (# 9) mazout.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 entrepreneur de fournir un rapport de travail pour les réparations de vérins hydrauliques et la liste des matériaux utilisés.

5.2.1 entrepreneur est responsable de fournir ingénieur en chef et SMTC avec des détails et des dessins de toutes les réparations à la charpente des cloisons adjacentes à Port & Stbd réservoir de mazout n ° 9.

5.2 Formation - N / A

5.3 Manuels - N / A

5,3 Photo.

5.3.1

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec item #: H-18 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
DOCK / ESSAIS EN MER (vibrations)

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 six 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 (M / E Lo-Rez Mounts & Coupling) à des températures et pressions, vérifier des vibrations anormales et des températures, les paramètres d'exploitation record de la boîte de transmission principale et moteur principal. La charge est limitée sur le moteur principal pendant au quai pour ne pas endommager l'hélice, tuyère Kort, ou le gouvernail se produit.

1.3 Le but de l'essai en mer est de courir pendant 4 heures à 700 tours par minute, et 2 heures à 850 tours par minute, avec la hauteur maximale autorisée sur les deux vitesses.

1.4 Au cours des essais en mer l'entrepreneur doit obtenir les services de P et M mécaniques pour mesurer et enregistrer les vibrations du navire à 0 et 100% à hauteur deux vitesses 700 et 850 rpm.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 L'emplacement des mesures de vibration prises sont dans la même zone que les années précédentes, selon la copie du rapport détenue par l'ingénieur en chef.

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 le montant de la hauteur est limitée 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 six heures et l'entrepreneur doit s'assurer qu'il ya suffisamment de travailleurs disponibles pour assister à toutes les réparations nécessaires aux machines touchées (alignement).

3.2 Situation

3.2.1 Alignement du moteur principal / Lo-Rez Monts / Lo-Rez Couplage Gear Box.

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 a travaillé 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 Teleost 2013 VERSION 1

Élément signalétique n °: E-1 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
CHAUDIERE GAZ D'ECHAPPEMENT INTERNE / EXTERNE
ENQUÊTE

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 SMTC.

1.2 La chaudière doit être entièrement démonté, nettoyé, inspecté par TC, ré-assemblé et testé sous pression à 3 bars et tout considéré comme satisfaisant à l'arpenteur-traitant et ingénieur en chef.

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 de renouvellement doit être en conformité avec les dernières 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 suivre 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

2.1.1 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 fournir un approvisionnement continu en eau potable chaude et chauffage de l'eau à bord du navire pendant la période où la chaudière est non opérationnel. L'eau chaude doit être fournie pendant 24 heures par jour, à 80 ° C degrés sur les deux systèmes de chauffage et d'eau potable.

3.1.3 Une fois que les systèmes alternatifs d'eau chaude sont en place, la chaudière doit être vidangé pour l'entrepreneur de bien éliminer. Toutes les garnitures de chaudières doit alors être retiré et blancs installés.

3.1.4 Il ya un total de trois vannes à enlever pour l'inspection. L'entrée principale, de sortie, et les vannes de vidange, sera supprimé et ouverte à l'inspection de TC. Les soupapes et des sièges seront d'emballage rodée et nouvelles fournies et / ou installés lors du remontage de l'entrepreneur.

3.1.5 L'entrepreneur doit enlever le capot supérieur de la chaudière et nettoyer les tubes de la chaudière, des canalisations et des embouts soigneusement avec une brosse dure avec une poignée allongée. Les chambres d'échappement doit être ouvert pour inspection, tous les couvercles d'inspection sera supprimé et remplacé par de nouveaux joints entrepreneur fournis.

3.1.6 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 rincé 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.

3.1.7 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.

3.1.8 L'entrepreneur doit organiser un technicien brûleur et retirer le brûleur et la plaque du brûleur. Les plaques de céramique dans la chambre de combustion et la plaque de brûleur doivent être inspectés et remplacés si nécessaire. Le joint de la plaque du brûleur doivent également être inspectés et contrôlés en cas de dommages, et remplacés si nécessaire. Le tube du brûleur doivent être nettoyés et vérifiés. L'insert de brûleur doivent être enlevés, les parties nettoyées, la buse remplacé, et les ajustements électrodes confirmée. L'entrée d'air et la roue du ventilateur doit être nettoyé de tous les débris et remonté en bon état de fonctionnement. Le vase d'expansion de gaz sous pression doivent être inspectés et déterminés à avoir une pression de travail qui est égale à la hauteur statique sur le vase d'expansion, lorsque l'eau est froide. Les filtres doivent être remplacés dans la pompe à huile.

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

3.1.10 Les plaques en céramique, buses de brûleur, et les filtres de pompe à huile doit être propriétaire fourni.

3.1.11 L'entrepreneur devra pression hydrostatique tester la chaudière à 3 bars pendant une heure, ou une pression et de temps à l'inspecteur de la SMTC assister.

3.1.12 La pression hydrostatique entrepreneur doit tester la batterie à eau chaude potable à 5,5 bars pendant une heure, ou à une pression et de temps à l'inspecteur de la SMTC assister.

3.1.13 Le contractant devra organiser la participation des SMTC et ingénieur en chef pour assister à l'hydro-test.

3.1.14 Après tout ce travail sera terminé, et expert maritime est entièrement satisfait, l'entrepreneur doit enlever tous les espaces vides et réassembler complètement la chaudière.

3.1.15 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 les fuites et l'entrepreneur doit permettre des tests soupape de sécurité dans le cas où elle est requise par la SMTC. La soupape de ventilation automatique doit être nettoyé et vérifié.

3.1.16 Le contractant doit tester le fonctionnement de la chaudière et toute la sécurité fermetures, 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.

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

3.1.18 Lorsque la chaudière est testé et SMTC est satisfaite, l'entrepreneur doit mettre la chaudière en service et retirez la source d'eau chaude temporaire du navire.

3.2 Situation

3.2.1 La chaudière est situé dans le boîtier de la chambre, entre les cadres 10-15.

3.3 Interférences

3.2.1 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 Les essais de pression ont été identifiées dans ce mémoire et peuvent être soumis à des hauteurs légèrement différentes et des temps, selon les SMTC.

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:

1.1 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 Teleost 2013 VERSION 1

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

Moteur principal Lo-Rez ISOLATION SUPPORTS DE
REMPLACEMENT

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être de supprimer l'ancienne installation de 6 et 6 nouveaux Lo-Rez supports anti-vibrations pour le moteur principal de la Teleost. Les composants doivent être attestée par l'ingénieur en chef.

1.2 Ce travail doit être effectué en conjonction avec le remplacement d'accouplement Lo-Rez (E-3) et la vérification de l'alignement du moteur et boîte de vitesses principale après le remplacement de ces supports et Lo-Rez couplage.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1. Le moteur principal est équipé de supports Lorez 6, de type BR4-SH. La référence est nécessaire pour la révision du manuel d'instructions Lorez.

2.2 Normes

2.2.1. Les supports du moteur doit être révisé et ajusté conformément aux normes précisées dans le manuel d'instruction.

2.3 Les règlements

2.3.1. Les supports du moteur ont été remplacés en 2012, mais il a été recommandé par le Comité d'examen pour les remplacer sur une base annuelle.

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 devra inclure dans son offre les services d'un FSR Lo-Rez afin d'aider à l'installation / réglage, sur les six (6) nouveaux supports Lorez. Le FSR doit s'assurer que supports sont correctement installés, Lo-Rez accouplement correctement installé et le moteur principal réaligné.

3.1.2. La tuyauterie sur le devant du moteur doit être débranché pour obtenir une hauteur suffisante pour soulever le moteur et le retrait du permis de les montures.

3.1.3. L'entrepreneur doit enlever tous les tuyaux, supports, et couvre d'avoir accès à l'œuvre. L'équipage doit isoler tous les systèmes impliqués dans cet enlèvement tuyauterie avant tout début des travaux.

3.1.4. L'entrepreneur doit enlever les six (6) silentblocs printemps. Seulement une isolateur peut être retiré à la fois. Le moteur doit être mis sur cric et pris en charge dans la zone de la monture. La nouvelle monture ne peut alors être installé en position.

3.1.5. Une fois que tous les supports ont été remplacés, l'entrepreneur doit serrer le bas tous les supports tels que spécifiés par le FSR. L'entrepreneur doit se reconnecter tous les tuyaux, supports, couvercles, etc, qui a été supprimé pour terminer ce travail. L'entrepreneur doit fournir / installer de nouveaux joints et appliquer l'anti saisir pour les vis / écrous.

3.1.6. L'entrepreneur devra vérifier l'alignement entre le moteur principal, lo-rez couplage et boîte de vitesses et de prouver acceptable à l'ingénieur en chef. L'entrepreneur devra inclure dans son offre

5000,00 \$ pour effectuer / confirmer l'alignement laser et de faire des ajustements. Ceci doit être ajusté à la hausse ou à la baisse par TPSGC 1379 une action sur la preuve de la facture (après Lo-Rez couplage a été remplacé).

3.1.7. Une fois que tous les réglages sont effectués, les supports peuvent être serrés et les arrêts mis en place pour les dégagements appropriés.

3.2 Situation

3.2.1. Les six supports sont installés sous le moteur principal, dans la salle des machines principale.

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 la FSR Lorez et ingénieur en chef.

4.1 Essais

4.2.1 Le moteur principal doit être exécuté et des vibrations anormales, doivent être vérifiées.

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois (3) exemplaires d'un rapport détaillé sous format électronique à l'ingénieur en chef indiquant les

valeurs finales d'alignement Lazer.

5.3 Formation

5.2.1 Le FSR Lo-Rez doit former l'équipage E / R sur l'entretien et les procédures de réglage des fixations du moteur principal.

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Élément signalétique n °: E-3 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
MAIN D'ACCOUPLLEMENT MOTEUR DE REMPLACEMENT Lo-Rez

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être d'avoir le couplage Lo-Rez souple enlevé entre le moteur principal et boîte de vitesses, et remplacée par le propriétaire fourni d'accouplement. Crédits doivent être obtenus à partir TC.

1.2 Ce travail doit être effectué en conjonction avec la vérification de l'alignement du moteur et boîte de vitesses principale après le remplacement de Lo-Rez supports moteurs principaux (point spécification E-2).

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Le NGCC Teleost est équipé d'un accouplement Lo-Rez entre le moteur principal et de la boîte principale. Il fait partie du système de Lo-Rez Vibration Control et c'est un accouplement à ressort en acier flexible. Il est de type IHF, n ° de série de 4994, et il est situé sur le volant du moteur principal.

REMARQUE: couplage de rechange stockées dans les magasins de la côte de la Garde techniques.

2.2 Normes

2.2.2. L'attelage doit être remplacé conformément aux normes précisées dans le manuel d'instructions du fabricant / FSR.

2.3 Les règlements

2.3.1 Ce navire est réglementée par Transports Canada et tous les travaux effectués doivent être approuvées / inspecté par la SMTC inspecteur et l'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 nécessaires pour perfonn que le travail prévu, sauf indication contraire.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 L'entrepreneur doit enlever toute la tuyauterie, entre parenthèses, et couvre d'accéder à la zone de travail. Entrepreneur doit transporter le nouvel accouplement à la cuve et le couplage vieux dos aux magasins de la flotte techniques.

3.1.2 L'entrepreneur doit inclure dans son offre les services de la Hordyk FSR Richard (Lo-Rez) pour visiter le navire pour assurer le couplage Lo-Rez est correctement installé et le moteur principal réaligné.

3.1.3 L'entrepreneur doit enlever le couplage ancienne (sous la supervision FSR) du moteur et installer le nouveau couplage.

3.1.4 L'entrepreneur doit ré-installer la tuyauterie, entre parenthèses, et couvre aussi trouvé.

3.1.5 L'entrepreneur est responsable de l'organisation de la visite de l'inspecteur SMTC pour inspecter l'installation du nouveau couplage.

3.1.6 L'entrepreneur doit ouvrir le couplage ancienne, mise en page des feuilles d'acier et la section de bobine pour l'inspection de Transports Canada, puis ré-installer les tôles et profilés bobine.

3.1.7 L'entrepreneur doit alors aligner le moteur avec Alignement Lazer. Une fois que l'alignement est avérée satisfaisante pour l'ingénieur en chef, tout le matériel doit être serrés vers le bas.

3.2 Situation

3.2.1 l'accouplement flexible est monté entre le moteur principal et la

boîte de transmission principale, dans la 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 remontage 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 Le moteur principal doit être exécuté et des vibrations anormales, doivent être vérifiées. L'attelage doit être testé au cours des essais en mer prévus également.

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit remettre à l'ingénieur en chef, 3 copies du rapport de travail en format électronique indiquant en détail le travail effectué sur l'accouplement flexible. Une copie de l'alignement final doit être inclus dans le présent rapport.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec article: E-4 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A
TREUILS SWEEPLINE inpection / RÉPARATION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de cette spécification doit être de retirer de leur logement, le transport à Rolls-Royce installation, Rolls-Royce FSR doit démonter, inspecter, réparer et remonter les deux (2) Treuils Port Sweepline. L'entrepreneur doit inclure dans son offre les services de la FSR. Les treuils doivent être réinstallés / aligné sur leurs sièges. Toutes les pièces usées au-delà des spécifications fabricant lors est remplacé (propriétaire fourni).

1.2 Ce travail sera réalisé en collaboration avec la spécification E-5 concernant les robinets à faible contrôle de pression pour chaque treuil.

1,3 Note: Cet article ne sera achevée dans le cas où, par le biais d'un contrat distinct émis à l'extérieur de cette spécification remise en état de Rolls-Royce pour l'inspection seulement, il est constaté que les treuils Sweepline doivent être révisées.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Les treuils hydrauliques sont Brattvaag, type DSM 4185L, avec hors-bord le port identifié comme 88535 et le port intérieur comme 88.536 numéros de dessin et 171-072-02 164-747. Port est à l'intérieur et à l'extérieur 1988024 port est 198013.

2.1.2 Le type de moteur hydraulique est M4185-BL.

2.1.3 Les données de performance est de 10 tonnes.

2.1.4 Poids de chaque treuil est de 2,2 tonnes.

2.1.5 Le FSR autorisé est de Rolls Royce.

2.2 Normes

2.2.1 Tous les travaux doivent être effectués pour les instructions du

fabricant.

2.2.2 Toutes les parties des treuils doivent être mesurés et enregistrés afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux spécifications du fabricant.

2.2.3 Le navire ISM Hotwork, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et lock-out doivent être respectées en tout temps.

2.3 Les règlements

2.3.1 N / A

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

3.1.2 L'entrepreneur doit s'assurer que le système de basse pression hydraulique doit être verrouillé et étiqueté, préalablement à toute intervention.

3.1.3 Le personnel de salle des machines doit s'écouler vers le bas de l'huile hydraulique dans le système hydraulique basse pression avant le début des travaux. L'entrepreneur doit prendre toutes les précautions nécessaires pour contenir de l'huile hydraulique qui peut s'échapper lorsque les raccords hydrauliques sont brisés. L'entrepreneur doit avoir sur place rembourrage suffisant absorbante et de matière absorbant l'huile pour contenir ce fuites du système hydraulique et des tuyaux. L'entrepreneur sera responsable de la mise au rebut de ce matériel.

3.1.4 L'entrepreneur doit reprendre sur la déconnexion de l'hydraulique et de bouchage sweepline les lignes. L'entrepreneur devra citer la suppression des treuils de la literie, le transport vers l'atelier de réparation, plus de distance, le retour à la cuve, ré-installation / connexion, et de tester les treuils sweepline.

3.1.5 Port treuil extérieur est montré ici:

3.1.6 Port intérieur treuil est montré ici:

3.1.7 Les treuils sont environ 2,2 tonnes chacun et devra être levée à partir de la literie, qui consiste à enlever huit boulons de maintien sur chaque treuil. En outre, l'entrepreneur doit enlever une partie rampe de guidage qui est soudé au pont et autour de chaque tambour, et ne resouder en arrière une fois les treuils sont ré-installé.

3.1.8 balustrade Guide illustré pour hors-bord port:

3.1.9 balustrade Guide illustré pour le port intérieur:

3.1.10 Une fois la rampe d'interférence est supprimée, les treuils devront être déplacées vers l'arrière d'environ 30 pieds sous le pont supérieur, afin d'être en mesure de lever les treuils du pont découvert, sur un véhicule de transport au centre de réparation par l'entrepreneur.

3.1.11 Une fois à l'atelier de réparation, l'entrepreneur doit enlever le couvercle du moteur hydraulique pour effectuer l'inspection de la carcasse du moteur hydraulique, le rotor et les palettes. L'entrepreneur doit faire tourner le rotor 3600 à effectuer cette inspection par l'ingénieur en chef et Rolls Royce FSR.

3.1.12 Le contractant doit enlever et ouvrir le support de palier pour inspection par l'ingénieur en chef et Rolls Royce FSR.

3.1.13 Le contractant devra retirer le tambour de fil de l'arbre d'entraînement du moteur pour l'inspection de l'accouplement flexible par l'ingénieur en chef et Rolls Royce FSR.

3.1.14 Les pales et les roulements doivent être remplacés à l'intérieur du treuil et tous les usinages doivent être effectués conformément aux instructions du fabricant. L'entrepreneur doit permettre à 5000,00 \$ pour l'usinage des aubes nouvelles pour les deux treuils sweepline. Ceci doit être ajusté à la hausse ou à la baisse par TPSGC 1379 action.

3.1.15 Le contractant doit installer les joints fournis nouveau propriétaire et les joints lors du remontage.

03/01/16 Après les inspections ont été effectuées et les réparations terminées, l'entrepreneur doit rassembler tous les éléments en bon état sous la supervision de la FSR Rolls Royce.

3.1.17 L'entrepreneur doit transporter les treuils arrière du navire et la fourniture / installation de nouveaux boulons et écrous à haute teneur lors d'une nouvelle fixation des treuils pour les plaques lit. Des précautions doivent être prises pour s'assurer que les cales mêmes sont retournés au même endroit sous les treuils afin que l'alignement ne soit pas perturbé. Antigrippant doit être appliquée à la cale les boulons et toutes les fixations utilisées.

5.2 Emplacement

3.2.2 Les treuils sweepline sont situés sur le côté bâbord du pont

principal à châssis 57-60.

5.3 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'ingénieur en chef et le FSR Rolls-Royce doit inspecter les treuils lors du démontage.

4.2 Essais

4.2.1 L'entrepreneur doit fournir les services d'un FSR de Rolls Royce pour s'assurer que tout l'air a été purgé du système hydraulique basse pression après avoir été rechargée et effectuer des essais / fonctionnement de l'équipement spécifié dans la spécification E 3 et E4.

4.2.2 L'entrepreneur doit fournir une cellule de charge d'effectuer des tests de charge statique sur les deux treuils sweepline. Les données de performance est évaluée à 10 tonnes, alors l'entrepreneur doit déterminer un point fort pour fixer la cellule de charge et d'ajuster les réglages des soupapes de sûreté pour s'assurer que les deux treuils sont définis selon les spécifications du fabricant.

4.3 Certification

4.3.1 L'entrepreneur doit fournir une copie du certificat de la cellule de charge utilisée dans l'essai des sweeplines.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir 3 exemplaires au format électronique

des rapports de travail détaillés décrivant les conditions sweepline treuil que l'on trouve, le travail effectué, et la condition gauche, avec les tests de charge et réglage soupape de décharge.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec article: E-5 SPECIFICATION TCMSB terrain: N / A
SWEEPLINE TREUIL VANNES inspection / RÉPARATION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

- 1.1 Le but de la présente spécification doit être de supprimer, démonter, inspecter, réparer et réinstaller les vannes de régulation sur le port intérieur et treuils sweepline hors-bord pour l'ingénieur en chef.
- 1.2 Ce travail sera réalisé en collaboration avec la spécification E-4 concernant la révision des treuils Sweepline.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 Les vannes de contrôle sont Sweepline Treuil Type de E20D/R8
Dessin 163-167.

2.2 Normes

- 2.2.1 Toutes les parties de la vanne de régulation doit être mesurée et enregistrée afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux spécifications du fabricant.
- 2.2.2 Le navire ISM Hotwork, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et lock-out doivent être respectées en tout temps.

2.3 Les règlements

2.3.1 N / A

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. L'entrepreneur sera responsable du coût et de l'organisation du travail chez Rolls Royce Boutique hydraulique.

Partie 3: DESCRIPTION TECHNIQUE:

3.1 Généralités

3.1.1 L'entrepreneur doit s'assurer que le système de basse pression hydraulique doit être verrouillée et étiquetée sur. L'entrepreneur doit s'assurer que l'air de commande pour les vannes de régulation sont fermées et isolées avant de retirer la valve.

3.1.2 Le personnel de la salle des machines doit s'écouler vers le bas de l'huile hydraulique dans le système hydraulique basse pression avant le début des travaux. L'entrepreneur doit prendre toutes les précautions nécessaires pour contenir de l'huile hydraulique qui peut s'échapper lorsque les vannes de contrôle sont supprimés.

L'entrepreneur doit avoir sur place rembourrage suffisant absorbante et de matière absorbant l'huile pour contenir ce fuites dans la tuyauterie.

L'entrepreneur sera responsable de la mise au rebut de ce matériel.

3.1.3 L'entrepreneur doit marquer chaque vanne afin de s'assurer qu'il est retourné au treuil correcte. L'entrepreneur doit enlever les vannes de commande des soupapes sweepline winches. The peut être enlevé en place, ou lorsque les treuils sont au centre de réparation.

L'entrepreneur doit alors obturer l'entrée et la sortie du système hydraulique basse pression à chaque connexion du treuil.

3.1.4 L'entrepreneur doit transporter les vannes de régulation à la boutique Rolls Royce hydraulique. La Rolls Royce FSR doit démonter, inspecter, mesurer et ré-assemblé les vannes de régulation. Toutes les pièces sont usés au-delà spécifications du fabricant doit être remplacé.

3.1.5 L'orifice de la soupape de commande de treuil extérieur:

3.1.6 vanne de régulation Port intérieur treuil:

3.1.7 Après la Rolls Royce FSR a terminé la révision des vannes de commande de l'entrepreneur doit transporter les vannes de retour au navire. L'entrepreneur doit ré-installer les vannes de régulation pour le treuil correcte. L'entrepreneur doit à nouveau se connecter aux vannes de régulation à la tuyauterie hydraulique et le système de contrôle aérien. L'entrepreneur doit utiliser des joints neufs fournis entrepreneur appropriés pour une utilisation dans de l'huile hydraulique et l'épaisseur correcte pour ce tuyau de diamètre. L'entrepreneur devra utiliser des boulons de nouveaux entrepreneurs et les écrous fournis et appliquer antigrippant lors de l'installation des boulons et des écrous.

3.1.8 L'entrepreneur doit demander au personnel de salle des machines pour enlever le verrouillage / étiquetage, recharger le système hydraulique basse pression, et pour activer le contrôle aérien. L'entrepreneur est responsable de réparer les fuites d'air ou des fuites hydrauliques sur les connexions où ils ont travaillé sur à leurs dépens.

3.2 Situation

3.2.1 Sweepline Vannes Treuils contrôle sont situés sur le pont principal à châssis 57-60, directement sur les treuils.

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:

4.2 Inspection

4.1.1 L'ingénieur en chef doit inspecter les soupapes lors du

démontage.

4.2 Essais

4.2.1 L'entrepreneur doit fournir les services d'un FSR de Rolls Royce pour s'assurer que tout l'air a été purgé du système hydraulique basse pression après avoir été rechargée et effectuer des tests sur des objets de spécification E 4 et E3.

4.2.2 L'entrepreneur doit vérifier le bon fonctionnement des vannes de régulation, localement et à distance une fois que tous les articles sont retournés au bateau et correctement connecté. Tous les raccordements hydrauliques et pneumatiques doivent être testés et éprouvés sans fuite.

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 La Rolls Royce FSR doit fournir 3 exemplaires d'un rapport qui doit comprendre l'état des vannes de régulation que l'on trouve, le travail effectué, et la condition gauche, complet avec tests de charge, des photos des dommages et des mesures prises.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

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

FUEL POMPE DE TRANSFERT REVISION ET INSPECTION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.3 Le but de la présente spécification doit être d'avoir la pompe de transfert de carburant d'huile démonté, inspecté par la SMTC, réparer tous les défauts, remontage, test de fonctionner et d'obtenir des crédits complets de l'inspecteur sur place.

1.4 L'entrepreneur doit consulter l'ingénieur en chef avant de commencer tout travail sur cette machine pour assurer le carburant a été transférée vers les emplacements corrects pour éviter toute perturbation dans le test du réservoir de carburant prévue.

1,5 La pompe de transfert de carburant est isolé électriquement, installer flans et d'installer des verrous sur les soupapes de carburant dans le système.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1. La pompe de transfert de carburant est une huile Allweiler, d'une capacité de 55,8 m3/heure. et le numéro de la pompe est 66.T78904. Type de pompe est SLF940ER42U12.1 W1Nr-T 78 904/001.

2.2 Normes

2.2.1. Les travaux réalisés sur cette pompe doit être en conformité avec les derniers règlements de Transports Canada en matière de sécurité maritime. L'entrepreneur doit faire preuve de propreté lorsque vous travaillez à l'intérieur de la pompe et doit exposer les composants de façon ordonnée pour la visualisation par l'arpenteur-traitant.

2.2.2. ISM du navire Hotwork, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et les lock-out doivent être respectées en tout temps.

2.2.3 Toutes les installations électriques ou les renouvellements

doivent être en conformité avec les dernières éditions de la
suivant les normes marines:

(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. Tous les règlements relatifs à la révision et l'entretien des pompes de transfert de carburant à bord des navires doivent être respectées en tout temps.

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 consulter l'ingénieur en chef avant de commencer le travail sur cette pompe. Tous les transferts de carburant devra être achevé pour s'assurer que les réservoirs sont vidés nécessaires pour l'inspection.

3.1.2. L'entrepreneur doit prendre et enregistrer la lecture ampérage de chaque phase avec la pompe de travail avant et après révision des fins de comparaison.

3.1.3. L'entrepreneur doit s'assurer que toutes les vannes nécessaires sont isolés et verrouillé avant de travailler sur cet équipement.

L'entrepreneur doit s'assurer que la pompe est isolée électriquement ainsi, au tableau électrique principal.

3.1.4. L'entrepreneur devra enlevé, le moteur électrique de la pompe retiré et mis de côté, démonter la pompe de transfert de carburant d'huile et disposer les composants destinés à être consultés par la SMTC inspecteur.

3.1.5. L'entrepreneur est responsable de la planification des visites effectuées par l'arpenteur à des moments où un accord entre l'entrepreneur et le SMTC, à différents stades de la révision.

3.1.6. L'entrepreneur doit remplacer les roulements, bagues, joints et joints d'étanchéité de la pompe. Toutes les pièces doivent être fournis par le propriétaire.

3.1.7. Ce n'est qu'après avoir été inspectés et acceptés par Transports Canada, l'entrepreneur peut commencer à reconstruire la pompe.

3.1.8. L'entrepreneur doit informer l'ingénieur en chef lorsque la pompe est complètement ré-assemblé / ré-installé et prêt à être testé et doit être installé pour un test de fonctionnement complet. La pompe sera utilisée pour transférer le carburant et il sera vérifié bon sens de rotation, le débit, le bruit, les vibrations et les fuites. Ce doit être attestée par l'ingénieur en chef et la SMTC. Les défauts doivent être réparés par l'entrepreneur.

3,4 Situation

3.2.2. La pompe de transfert de carburant est monté sur la cloison avant de la chambre inférieure du moteur à bâbord.

3.5 Interférences

3.3.2. 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:

4.2 Inspection

4.1.2. L'entrepreneur est chargé d'organiser les inspections de Transports Canada à diverses étapes de la refonte voulue par TC.

4.1.3. Les composants doivent être affichés de manière ordonnée / propre et vu par l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

4.2 Essais

4.2.1 La pompe doit être donné un test de fonctionnement complet une fois qu'il est complètement reconstruit afin de déterminer le bon sens de rotation, le débit, vérifier un bruit anormal, vibrations, températures, ou des fuites et attesté par l'ingénieur en chef et la SMTC.

4.3 Certification

4.3.1 N / A

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.2 Dessins / Rapports

5.1.1 L'entrepreneur doit fournir trois copies d'un rapport d'activité détaillé au format électronique sur l'état de la pompe une fois trouvé, le travail effectué / pièces d'occasion et la condition gauche.

5.4 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec article: E-7 SPECIFICATION TCMSB terrain: N / A
PORT DU MOTEUR PRINCIPAL ET TURBOCOMPRESSEUR
TRIBORD INSPECTION / RÉVISION

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être pour l'entrepreneur d'avoir un FSR Caterpillar effectuer une inspection sur le port et tribord chargeurs turbo sur le moteur Caterpillar 3612 Main.

1.2 Le titulaire doit inclure dans son offre pour obtenir les services de la FSR Caterpillar pour ouvrir, inspecter et réparer (si nécessaire) la structure interne des turbocompresseurs.

1.3 Le bâbord et tribord turbocompresseurs sont démantelés conformément au manuel 3612 Caterpillar et FSR. Les composants doivent être affichés de manière ordonnée et inspecté par l'inspecteur de la SMTC et ingénieur en chef.

1.4 L'entrepreneur doit prévoir la visite de l'inspecteur de TC, et d'obtenir des crédits à des stades différents de la révision. À aucun moment l'entrepreneur doit précéder sans le consentement de l'ingénieur en chef et inspecteur SMTC.

1.5 L'entrepreneur doit inclure dans son offre 20,000.00 \$ pour obtenir de nouvelles pièces pour reconstruire les turbos ou envoyer pour équilibrer être ajusté 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. Le Teleost est équipé d'un moteur Caterpillar 3612 principale avec deux turbocompresseurs. Les turbocompresseurs font partie VTC # 254-14. Le numéro de série sur le moteur principal est # 9C00031.

2.1.2. La révision doit être effectuée par le FSR Caterpillar en conformité avec les instructions contenues dans le manuel de 3612.

2.2 Normes

2.2.1. Tout le travail effectué et tout doit être en conformité avec le FSR et le fabricant turbo. Seules les pièces d'origine doivent être utilisés dans la reconstruction turbo.

2.2.2. Hotwork du navire ISM, Espace confiné, protection contre les chutes et de verrouillage doivent être respectées en tout temps.

2.3 Les règlements

2.3.1. La refonte du turbocompresseur est réglementée par Transports Canada Sécurité maritime et tout le travail effectué doit être inspecté et accepté par l'arpenteur assister à des crédits.

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 consulter l'ingénieur en chef avant le début des travaux sur le moteur principal de s'assurer que le moteur principal est verrouillé et sécuritaire pour effectuer des travaux.

3.1.2. Le retard d'échappement et de protection, sera supprimé et les articles en vrac fixée avant l'ouverture du turbo.

3.1.3. Les turbocompresseurs peuvent être inspectés en place ou enlevé du navire et réalisé aux installations de l'entrepreneur pour les réparations si nécessaire. L'entrepreneur doit fournir un devis séparé sur la suppression / transport / révision / ré-installation, et un devis séparé pour effectuer l'inspection en place.

Inspection: vérifier le jeu axial et effectuer une inspection visuelle sur les roues et les boîtiers.

Révision: Si les unités sont hors normes qu'ils auraient besoin d'un

remplacement des roulements et un rééquilibrage, mais les unités auriez besoin d'aller à Montréal pour être équilibré.

3.1.4. L'entrepreneur doit prendre toutes les mesures nécessaires entre les composants spécifiés selon le manuel de Caterpillar et de les compiler de façon ordonnée qui sera présenté à l'ingénieur en chef à la fin.

3.1.5. L'entrepreneur doit obtenir le FSR et utiliser seulement des pièces d'origine pour reconstruire les turbos.

3.1.6. L'entrepreneur doit planifier l'inspection de Transports Canada, et d'afficher toutes les pièces d'une façon propre et ordonnée.

3.1.7. Le propriétaire dispose d'un turbo de rechange qui peut être installé dans le cas on se retrouve à l'extérieur spécifications du fabricant.

3.1.8. Une fois inspectés et acceptés par la SMTC, les turbocompresseurs sont ré-assemblés et ré-installé sur la machine principale avec de nouveaux boulons et joints d'étanchéité sur le côté de l'échappement et de nouveaux joints toriques et les joints d'étanchéité sur le côté de l'air. De nouveaux joints et les joints doivent être installés sur la lubrification et les conduites d'eau de refroidissement.

3.1.9. Toute la traîne et le blindage doit être réinstallé à la fin du remontage.

3.1.10. Un test de fonctionnement complet sera effectué sur le turbocompresseurs à diverses charges sur le quai, puis de nouveau à des essais en mer. Les turbos sont vérifiés et passer l'inspection / essai pour les vibrations, la température, le bruit et la pression de suralimentation et d'être assisté par l'ingénieur en chef et la SMTC.

3.2 Situation

3.2.1. Les turbocompresseurs sont montés sur le moteur principal, un à bâbord et l'autre à tribord. Le turbo est tenu de rechange dans les magasins techniques de la flotte à Saint-Jean.

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 effectués à la satisfaction de l'ingénieur en chef, Caterpillar FSR et la SMTC inspecteur.

4.2 Essais

4.2.1 La fonction du turbo doit être testé avec le moteur principal à diverses charges sur le quai, puis à nouveau lors d'un procès mer 4 heures en continu assisté par l'ingénieur en chef et la SMTC.

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 l'état des turbocompresseurs 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 Teleost 2013 VERSION 1

Spec article: E-8 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

TRIBORD REVISION ventilateur de soufflage

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.5 Le but de la présente spécification doit être pour l'entrepreneur d'enlever la chambre du moteur tribord du moteur du ventilateur d'alimentation / échappement pour révision et d'assurer les réparations nécessaires pour clapet coupe-feu garantir la libre circulation de fermer en cas d'incendie.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.2 MSL 4192-4000

Type: -1 / 1 avec clapet°Ventilateur axial, MXR 100-26
coupe-feu

Débit: 48 m3/heure

Moteur électrique: Bauknecht, 2 vitesses

1200 RPM et 600

Tension 440, KW 11 et 2,7

2.2 Normes

2.2.3 Le navire ISM Hotwork, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes et lock-out doivent être respectées en tout temps.

2.2.4 Tous les travaux à chaud doivent être remplis conformément aux Flotte de la Garde côtière Section Sécurité Manuel 7.D.11 et 7.D.11 (N). 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.

2.3 Les règlements

2.3.1 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 sur les navires.

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 lock-out et de couper l'alimentation électrique pour le moteur du ventilateur d'alimentation Stbd, retirez la grille et les supports au-dessus de la prise du ventilateur pour accéder au ventilateur et du moteur. Le ventilateur et le moteur doit être retiré du boîtier et transportées aux installations des entrepreneurs pour les réparations. Entrepreneur devra sceller l'entrée de la salle des machines pour éviter la pénétration de débris provenant du nettoyage et de meulage.

3.1.2 Le ventilateur et le moteur doit être démonté, nettoyé, inspecté et overhauled. Les carter moteurs doivent être nettoyés de la rouille et la peinture écaillée échelles et repeint. L'entrepreneur doit Meggar le moteur électrique avant d'être ré-installé. Les lectures Meggar doit être comprise dans les spécifications du fabricant. Les roulements du moteur doivent être remplacés par de nouveaux roulements entrepreneur OEM fournis et le moteur remonté avec ventilateur et équilibré dynamiquement et testés sur le plan opérationnel correct.

3.1.3 L'entrepreneur doit retirer le clapet coupe-feu, y compris l'arbre et le levier d'exploitation, le nettoyage de la rouille et repeindre.

L'entrepreneur doit enlever des douilles existantes qui soutiennent l'axe du volet, fabriquer et installer des nouvelles bagues. Il ya (3) trois bagues. (2) Deux des traversées sont sur le carter de soufflante et une (1) est située sur la cloison de compartiment de l'arbre d'extension qui s'étend à travers. La douille est en bronze et doit être équipé d'un dispositif de graissage.

3.1.4 La surface interne de l'enveloppe du ventilateur doit être nettoyé

de toute trace de rouille et de peinture échelles mobiles et peint avec une couche de Interprime et une couche de finition Interlac CL, blanc. La superficie totale de 15 mètres carrés.

3.1.5 L'entrepreneur doit remonter le clapet coupe-feu et les arbres. Le volet doit être testé pour s'assurer qu'il se ferme librement et complètement. Le moteur du ventilateur doit être ré-installé dans le boîtier et le câblage, supports et grilles réinstallé. Le ventilateur doit être prouvé et essai de fonctionnement opérationnel correct dans les deux sens (alimentation / évacuation).

3.1.6 L'entrepreneur doit fournir toutes les pièces et les matériaux à exécuter un travail déterminé. L'entrepreneur doit également inclure une allocation de 2500,00 \$ pour l'achat de roulements de moteurs électriques, de pièces d'usinage et de réparation des pales du ventilateur. Indemnité est ajustée à la hausse ou à la baisse par TPSGC 1379 action.

3.2 Situation

Situé à 3.2.1 Fr. 14 au 16 Main Deck Stbd.

3.3 Interférences

3.3.3 Ce travail devrait être coordonné avec le point H-18 (Peinture de l'intérieur du boîtier d'alimentation Engine Room tribord).

3.3.4 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

4.1.2 Travail à remplir à la satisfaction de l'ingénieur en chef.

4.2 Essais

4.2.1 ventilateur doit être fonctionnellement testé dans les deux sens pendant 30 minutes afin de déterminer les défauts. Les défauts doivent être corrigés immédiatement par l'entrepreneur aux frais de l'entrepreneur.

4.3 Certification

4.3.1 entrepreneur de fournir ingénieur en chef des lectures Megger enregistrés avant le démontage et après tout le travail effectué.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 entrepreneur de fournir 3 copies d'un rapport de service en format électronique pour la révision du moteur électrique et l'équilibrage du ventilateur.

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

NGCC Teleost 2013 VERSION 1

Spec article: E-9 SPÉCIFICATIONS TCMSB terrain: N / A

WET SEA LAB COLLECTEUR D'EAU DE REMPLACEMENT

Partie 1: CHAMP D'APPLICATION:

1.1 Le but de la présente spécification doit être pour l'entrepreneur d'enlever le collecteur d'eau de mer vieille alimentation des divers endroits dans le laboratoire humide, fabriquer une copie exacte (le même que l'original), et réinstaller au même endroit en utilisant nouvel entrepreneur tuyau fourni , coudes, raccords, joints, raccords / fixations et les joints. Le collecteur est de 4 "tuyau de série 40, 20 'de long, avec une bride huit vis sur le côté bâbord et soudé sur l'extrémité tribord. Il dispose de 9 à brides, un T et trois raccords commode. La bride peut être déconnecté à bâbord, et devra être coupé sur le côté tribord. L'entrepreneur doit couper le tuyau à l'extrémité tribord, dans un endroit permettant un accès complet tout autour de la circonférence de souder le nouveau tuyau à son emplacement précédent.

1.2 Outre le collecteur, l'entrepreneur doit remplacer la 2 "schedule 40 ligne d'alimentation du rejet à la mer. Il est de 10 pieds de long avec 6, coudes à 90 degrés, un coude 45 ° avec une bride 4 vis à une extrémité et un raccord commode à l'autre.

Partie 2: Références:

Dessins 2,1 / orientation de la plaque signalétique

2.1.1 L'entrepreneur peut utiliser les dessins suivants: Arrangement aqualabo 4192-1087, 4192-2121 incendie et de lavage de pont, et l'accord général de 4192 à 4000.

2.2 Normes

2.2.1 Tous les travaux doivent être effectués en conformité avec les dernières normes relatives à la réparation navale. La nouvelle canalisation sera soumis à un test de pression d'eau de la pompe à eau de traitement et doit être sans fuite.

2.2.2 Le navire ISM Hotwork, Entrée dans un espace confiné, protection contre les chutes, et Lock-out doivent être respectées en tout temps.

2.2.3 Tous les travaux à chaud doivent être remplis conformément aux Flotte de la Garde côtière Section Sécurité Manuel 7.D.11 et 7.D.11 (N). 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

2.3 Les règlements

2.3.1 Le navire est réglementée par Transports Canada et tous les travaux doivent être achevés à la satisfaction de l'inspecteur sur place.

2.3.2 La soudure doit être en conformité avec la soudure Garde côtière canadienne

Spécifications pour les matériaux ferreux, révision 4.
(TP6151 E)

L'entrepreneur doit être actuellement accrédité par le Canadian Welding

Bureau (CCB) en conformité avec la CCB dernière révision 47,1 Division I, II ou III à la moment de la clôture des soumissions.

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 s'assurer que les pompes d'alimentation sont isolés et verrouillé avant de commencer le retrait du tuyau spécifié.

3.1.2 Le tuyau doit être coupé à l'extrémité tribord de manière à permettre le soudage complet de la nouvelle canalisation.

3.1.3 Toutes les brides, les raccords et les supports doit être débranché et enlevé l'ancienne canalisation. Les accouplements commode peut être réutilisé avec l'entrepreneur fourni des joints neufs.

3.1.4 L'entrepreneur doit également supprimer la 2 "tuyau de série 40 qui conduit du collecteur au tuyau par-dessus bord. Il s'agit d'une bride

4 vis à l'extrémité collecteur, et un couplage buffet à l'autre.

3.1.5 Les sections des tuyaux doivent être fabriqués à l'usine de l'entrepreneur et retourna à bord du navire lorsque fabriqué.

3.1.6 L'entrepreneur doit appliquer deux couches d'apprêt en métal sur tous les nouveaux tuyaux et de la chaleur touchés au cours de ce travail.

3.1.7 L'entrepreneur doit installer avec tous les nouveaux entrepreneurs joints fournis et les attaches.

3.1.8 Le tuyau doit être coupé à cet effet de manière à permettre à re-soudure.

3.1.9 Le collecteur peut être déconnectée de cette extrémité à travers la bride.

3.1.10 Cela montre le couplage commode.

3.1.11 Cela montre le collecteur car il se trouve aujourd'hui.

3.2 Situation

3.2.1 Les tuyaux spécifiés sont situés dans le laboratoire humide sur le pont inférieur, à l'image 18, et il fonctionne 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 le réaménagement de la cuve.

Partie 4: PREUVE DE PERFORMANCE:

4.1 Inspection

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

4.2 Essais

4.2.1 Les nouveaux tuyaux et raccords doivent être testés grâce à l'utilisation des pompes de traitement et doit être sans fuite.

4.3 Certification

4.3.1 Les soudeurs doivent être certifiés CWB.

Partie 5: RÉSULTATS ATTENDUS:

5.1 Dessins / Rapports

5.1.1 N / A

5.2 Formation

5.2.1 N / A

5.3 Manuels

5.3.1 N / A

