

Prace na masztach i wymiana olinowania na statku S/V Dar Młodzieży

➤ **Ogólny opis statku:**

Nazwa: S/V „DAR MŁODZIEŻY” – Sygnał wywoławczy SQLZ.
Armator : UNIWERSYTET MORSKI w GDYNi.
Rodzaj statku: szkolny, żaglowiec, fregata trójmasztowa.
Budowa: B95/1 Stocznia Gdańska 1982 r.
Nadzór klasyfikacyjny: PRS nr rej.: 630002.
Rodzaj klasy: *KM 1 F A 16.
Data nadania klasy: 30 czerwca 1982.
Rodzaj Nadzoru PRS: statek nie jest w Nadzorze Statym.

➤ **Podstawowe dane statku:**

BRT 2255, NRT 335, DWT 705.
Waga statku pustego 2090 ton.
Lc = 94,8 m bez buksprytu, 108 z buksprytem.
Szerokość: B = 14 m.
Wysokość boczna: H = 10,5 m.
Zanurzenie konstrukcyjne: 6,5 m.
Wysokość najwyższego masztu: 49,5 m nad K LW.
Napęd główny żaglowy, (ożaglowanie rejoye) powierzchnia żagli 2936 m².
Napęd pomocniczy: dwa silniki spalinowe wysokoprężne, czterosuwowe, nienarotne-
SULZER 8AL 20/24, każdy o mocy 552 KW, 750 obr/min.
Dostawianie pulsacyjne dwiema turbosprężarkami typu C 045/c lic. NAPIER.
Przekładnia redukcyjna: jednostopniowa 750/202 obr/min, typ MBL-2, producent-
ZAMECH Elbląg.
Śruba nastawna: kierunek obrotów –lewy, trzy skrzydła, typ PZ 900/3, producent-
ZAMECH Elbląg.
Podstawowe źródło prądu; samodzielny zespół prądotwórczy o mocy prądu 480 kVA,
oraz dwie prądnice każda o mocy 400 kVA, zawieszane do przekładni redukcyjnej.
Napięcie w sieci statkowej: 3x380 V, 50 Hz, 3x220 V, 50 Hz z izolowanym zerem.

➤ **Urządzenia obrony przeciw pożarowej:**

System wodny: bronione wszystkie pomieszczenia statku.
Główna pompa pożarowa: wydajność 63 m³/godz.
Awaryjna pompa pożarowa: wydajność 40 m³/godz. zasilana z agregatu awaryjnego.
Typowe podłączenia do instalacji zewnętrznej: System CO2 (510 kg),
bronione siłownia, pomieszczenie agregatu awaryjnego, magazyn farb.
Największe pomieszczenie do obrony – siłownia główna, wymaga 500 kg gazu.
Możliwe jest podłączenie instalacji zewnętrznej.
Dozór przeciwpożarowy: termiczna centralka przeciwpożarowa typu TCP-10 z
dziesięcioma obwodami dozoru, dwoma źródłami zasilania zainstalowana w
kabinie nawigacyjnej.
Czujki: w siłowni – termiczne i jonizujące dymowe.
Urządzenia w pełni sprawne.
Statek wyposażony jest w drzwi grodziowe – 6 sztuk, poziome, zamknięte centralnie i
indywidualnie, klasy A oraz centralnie zamknięte drzwi przeciwpożarowe klasy A.
Sterowanie elektrohydrauliczne – producent HYDROSTER.
Zbudowane z materiałów niepalnych przegrody typu A i B.

➤ Założenia ogólne:

Ustala się, że użyte w specyfikacji terminy:

- „PRS” nadzór- obejmuje wszystkie czynności nadzoru klasyfikatora statku związane z potwierdzeniem klasy urządzenia.
- „Odbiór DKJ”, „Armator”, „Zatoga”, oznacza, że przy weryfikacji i instalacji prac powinien być obecny przedstawiciel wymieniony w instrukcji.
- Przez przedstawiciela „Armatora” rozumie się Inspektora Technicznego.
- Przez przedstawiciela „Zatogi” rozumie się: Kapitań, Starszy Officer oraz Starszy Mechanik.
- „Zdać w ruchu” i „zdać w działaniu” wszystkie pozycje specyfikacji, w których użyto w/w terminów warunkują bez dodatkowych uwag i zastrzeżeń, że urządzenie przed demontażem powinno być sprawdzone w ruchu w obecności przedstawiciela stoczni (DKJ- Mistrza), aby uniknąć kwestii spornych co do stanu urządzenia przed przeglądem (remontem).
- Wszystkie prace, na które powinien być wystawiony atest, świadectwo jakości, metryka urządzenia, certyfikat lub karta odbioru DKJ, uważane będą za zakończone po dostarczeniu armatorowi tych dokumentów.
- Wszystkie prace wykonać kompleksowo zgodnie z opisem uwzględniając w cenie prace dostępne, możliwość użycia środków technicznych i urządzeń pomocniczych jeżeli wykonanie zadania głównego tego wymaga.
- „Dalsze działania po weryfikacji/ oględzinach” oznacza wykonanie prac dodatkowych, których zakres zostanie uzgodniony z armatorem i stanowić będzie dodatkową umowę.
- Specyfikacja ma charakter otwarty tzn. zamawiający ma prawo zrezygnować z zakresu prac określonych w specyfikacji jeżeli ich wykonanie okaże się w trakcie przeglądu niezasadne lub niepotrzebne lub niemożliwe do wykonania, a nie było możliwości ich zweryfikowania przed remontem. Wykonawca pomniejszy kwotę rozliczenia o pozycje niewykonane, proporcjonalnie i/lub zgodnie ze złożoną ofertą.
- Wszystkie części zamienne, materiały, farby, oleje etc. których Zamawiający nie zadeklarował w specyfikacji jako dostawa armatorska leżą po stronie Wykonawcy.

- Dla prac uzupełniających i dodatkowych wykonawca po uzgodnieniu z Zamawiającym obciąża zamawiającego za w/w części, farby etc. po cenach rynkowych tzn. po cenach w których Armator mógłby dokonać zakupu na wolnym rynku. Wykonawca nie będzie stosował dodatkowych marż i opłat z wyjątkiem wydatkowanych do realizacji zadania opisanego w specyfikacji.

- Wszystkie zdemontowane materiały, części i/lub wyposażenie po akceptacji Armatora należy na koszt własny zutylizować zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 roku.

- Odbiór prac nastąpi na podstawie końcowego protokołu odbioru. Wykonawca wyznaczy termin odbioru wstępnego wypadający na 7 dni roboczych przed datą odbioru końcowego. Zamawiający wyznaczy termin i rozpocznie odbiór w ciągu trzech dni roboczych od daty zawiadomienia go o gotowości robót do odbioru, zawiadamiając o tym Wykonawcę.

- W przypadku zlecenia prac na statku innym firmom przez Armatora (spoza specyfikacji technicznej tego zamówienia). Wykonawca zobowiązuje się do zagwarantowania bezpłatnego wjazdu na teren Wykonawcy i dostępu do statku dla wykonawców Armatora po ich wcześniejszym uwierzytelnieniu.

- Wykonawca musi posiadać odpowiednie zaplecze techniczne oraz doświadczenie. Lokalizacja remontu musi się odbyć na terenie Trójmiasta.

➤ Rozliczenie

Części nowe, oryginalne dostarczy Wykonawca. Rozliczenie zakupu z Zamawiającym nastąpi na podstawie przedstawionych faktur, po cenach w których zakupu dokonał Wykonawca. Wykonawca nie będzie stosował narzutu na części zamienne.

Wszelkie prace wymagające weryfikacji oraz części podlegające wymianie mogą zostać wymienione po akceptacji st. oficera lub st. mechanika oraz inspektora technicznego.

Rozliczenie wykonania prac odbędzie się na podstawie podpisanego bezusterkowego protokołu zdawczo odbiorczego podpisanego przez st. mechanika, kapitana statku oraz inspektora technicznego.

Oryginał protokołu jest podstawą do wystawienia faktury i jest jej nieodłącznym załącznikiem.

**Zamawiający umożliwia dokonanie wizji lokalnej po przesłaniu wniosku do
Działu Armatorskiego i Praktyk Morskich, na adres e-mail: itech@umg.edu.pl**

PRACE NA MASZTACH I WYMIANA OLINOWANIA

Lp.	Opis	Szczegółowy opis prac	Odbiór	Uwagi, załączniki	Wytyczne do wyceny
T.F.1.	REMONT BOMBRAMSTENGI KROJCA UWAGA: WYSOKOŚĆ MASZTU 46,5 M OD KLW	Prace do wykonania 1. Zdemontować lewy i prawy bramasztag i bramasztagi krojca. 2. Zdemontować lewą i prawą topenantę bramasztagi krojca. 3. Zdemontować lewą i prawą topenantę bramasztagi krojca. 4. Zdemontować bombramstęgę krojca. 5. Odfąć, wycofać przewody od anten na topie masztu – 4 przewody. 6. Rozkręcić i zdemontować bombramstęgę i bramasztag krojca. 7. Rozkręcić i zdemontować 2 szt. lewe i prawe bombramstęgi. 8. Rozkręcić i zdemontować lewy i prawy bramasztag. 9. Rozmontować połączenie bombramstęgi i bramasztagi – (dubling). 10. Zdemontować bombramstęgę. 11. Bombramstęgę i bombramstęgę przetransportować na warsztat, wyplaskować, dokonać weryfikacji wszystkich zaczepów i jaksztagów oraz dokonać pomiaru grubości blach poszycia i zbadać prostoliniowość. 12. Usunąć luzną rurę z bombramstęgi i zaspawać piętę bombramstęgi. 13. Zakonserwować i pomalować bombramstęgę i bombramstęgę zgodnie z technologią malowania. 14. Dostarczyć na statek i zamontować wszystkie elementy jak wyżej tylko w odwrotnej kolejności. 15. Dokonać ustawienia masztu. 16. Zdać przedstawicielowi załogi oraz przedstawicielowi armatora i inspektorowi PRS.	PRS, Załoga, Armator	Możliwe jest odstąpienie od wymogu wykonania naprawy, jeśli po odfięciu (podczas wymiany sztagów) zostanie stwierdzone (po ponownych pomiarach prostoliniowości), że ugięcia już nie ma.	Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie.

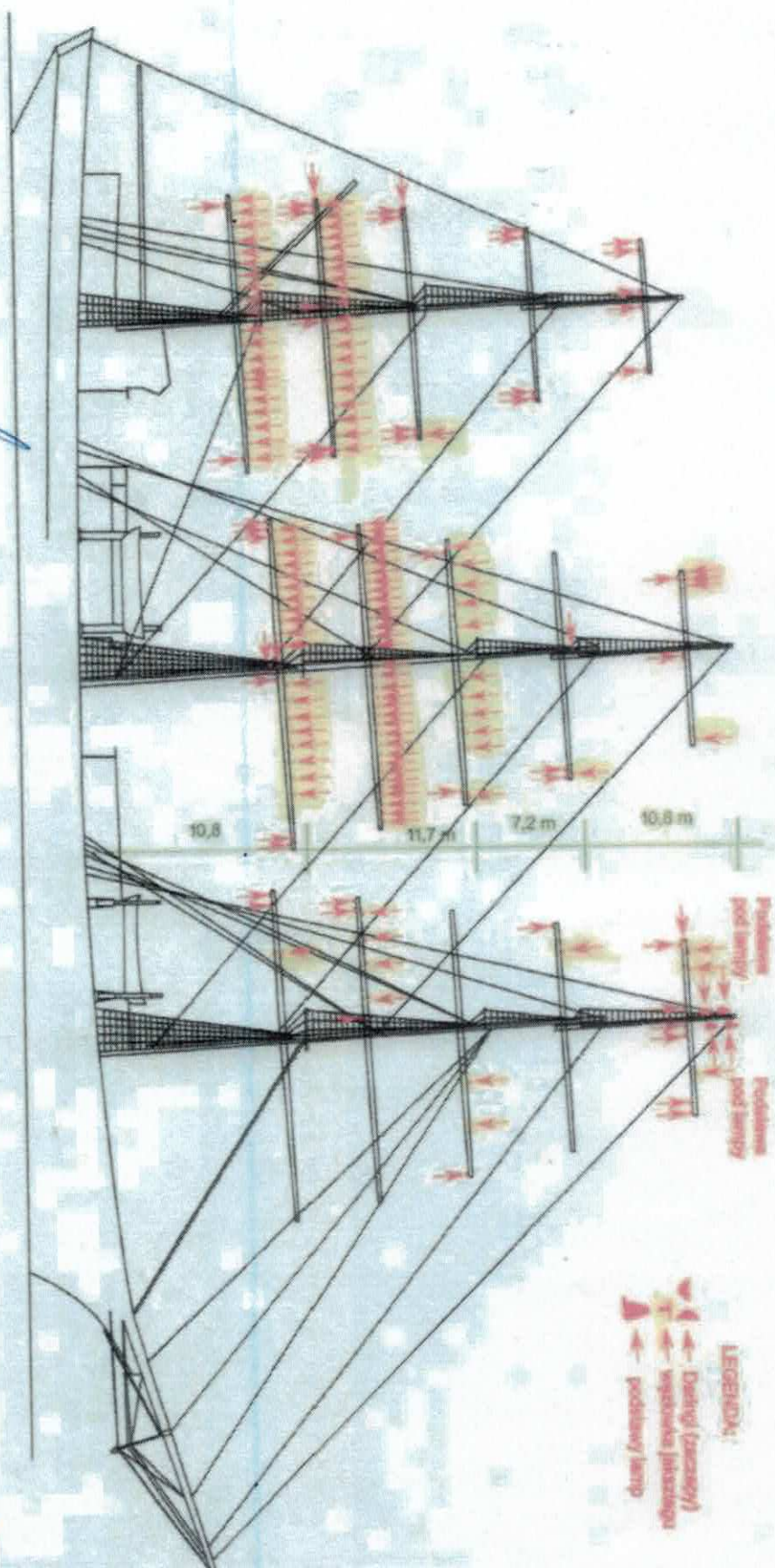
T.F.2.	REMONT BOMBRAMSTENGI GROTA UWAGA: WYSOKOŚĆ MASZTU 50 M OD KŁW	Prace do wykonania	PRŚ, Zatoga, Armator	Możliwe jest odstąpienie od wymogu wykonania naprawy, jeśli po odciążeniu (podczas wymiany sztagów) zostanie stwierdzone (po ponownych pomiarach prostoliniowości), że ugięcia już nie ma.	Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie. Dodatkowo podać cenę ewentualnych kosztów po weryfikacji: -jednostkowej wymiany zaczepów i jaksztagów
		1.Zdemontować lewy i prawy bras bombramrei grota. 2.Zdemontować lewą i prawą topenanę bombramrei grota. 3.Zdemontować lewą i prawą topenanę bramrei grota. 3.Zdemontować bombramreję grota; 4.Odciążyć, wycofać przewody od światła szczytowego – 1 przewód; 5.Rozkręcić i zdemontować bombramsztag grota ; 6.Rozkręcić i zdemontować bram sztag grota; 7.Rozkręcić i zdemontować 2 szt. lewe i prawe bombramwanty; 8.Rozkręcić i zdemontować lewy i prawy bombramradun; 9. Zdemontować lewy i prawy bras bramrei grota 10.Rozmontować połączenie bombramstengi i bramstengi – (dubling) 11.Zdemontować bombramstengę; 12.Bombramreję i bombramstengę przetransportować na warsztat, wypiąskować, dokonać weryfikacji wszystkich zaczepów i jaksztagów oraz dokonać pomiaru grubości blach poszycia i zbadać prostoliniowość. 13.Zakońserwować i pomalować bombramreję i bombramstengę zgodnie z technologią malowania; 14.Dostarczyć na statek i zamontować wszystkie elementy jak wyżej tylko w odwrotnej kolejności; 15. Dokonać ustawienia masztu; 16. Zdać przedstawicielowi załogi oraz przedstawicielowi armatora i inspektorowi PRŚ.			

T.F.3.	REMONT BOMBRAINSTENGI FOKA UWAGA: WYSOKOŚĆ MASZTU 50 M OD KŁW	Prace do wykonania 1. Zdemontować lewy i prawy brzo bombrainstrei foka. 2. Zdemontować lewą i prawą topenantę bombrainstrei foka; 3. Zdemontować lewą i prawą topenantę bramrei foka; 3. Zdemontować bombrainstrej foka; 4. Odłączyć, wycofać przewody anteny TV, radia i świateł nawigacyjnych – 4 przewody; 5. Rozkręcić i zdemontować bombrainstzag i bramszag foka; 6. Rozkręcić i zdemontować 2 szt. lewe i prawe bombrainstwenty; 7. Rozkręcić i zdemontować lewy i prawy bombrainstpadun; 8. Rozmontować połączenie bombrainstengi i bramstengi – (dubling). 9. Zdemontować bombrainstengę; 10. Bombrainstrej i bombrainstengę przetransportować na warsztat, wypiaskować, dokonać weryfikacji wszystkich zaczepów i jakszagów oraz dokonać pomiaru grubości blach poszycia i zbadać prostoliniowość. 11. Zakonserwować i pomalować bombrainstrej i bombrainstengę zgodnie z technologią malowania; 12. Dostarczyć na statek i zamontować wszystkie elementy jak wyżej tylko w odwrotnej kolejności; 13. Dokonać ustawienia masztu; 14. Zdać przedstawicielowi załogi oraz przedstawicielowi armatora i inspektorowi PRS	PRS, Załoga, Armator	Możliwe jest odstąpienie od wymogu wykonania naprawy, jeśli po odciążeniu (podczas wymiany sztagów) zostanie stwierdzone (po ponownych pomiarach prostoliniowości), że ugięcia już nie ma.	Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie. Dodatkowo podać cenę ewentualnych kosztów po weryfikacji: - jednostkowej wymiany zaczepów i jakszagów
--------	---	---	----------------------------	---	---

T.F.4.	WYMIANA OLINOWANIA STAŁEGO (NA LINY OCYNKOWANE): - FOKSTENSZTAG Ø 28MM, 1X37, O DŁUGOŚCI 2 X 39M = 78M, MBL=554,3KN (DOPUSZCZA SIĘ LINĘ O Ø 26 O ILE ZACHOWANE ZOSTANIE MBL) - FOKSTENSZTAG Ø 26MM, 1X37, O DŁUGOŚCI 47M, MBL=524,15KN - FOKSTENSZTAG Ø 26 MM, 1X37 O DŁUGOŚCI 57, MBL=524,15KN - FOKBRAMSZTAG Ø 20 MM, 1X19, O DŁUGOŚCI 67,5M, MBL=280KN (DOPUSZCZA SIĘ LINĘ O Ø 19 O ILE ZACHOWANE ZOSTANIE MBL)	1. Zdemontować istniejące sztagi 2. Odciąć po dwie końcówki od zdemontowanej liny, wytrawić i przygotować je do ponownego użycia. 3. Podłączyć (załąć żywicą) dwie końcówki do każdej nowej liny 4. Zamocować liny w miejscu zdemontowanych, używając nowych ściągaczy i szaki. 5. Napiąć sztagi w stosunku do lin istniejących, tak aby maszt był ustawiony zgodnie z wymaganym nachyleniem. 6. Zdać w działaniu przedstawicielowi załogi oraz przedstawicielowi armatora i inspektorowi PRS.	Załoga, Armator, PRS	-Statek posiada wszystkie wymagane ściągacze, szaki i końcówki. -Dopuszczono zastosowanie lin o mniejszej średnicy, jeśli będą miały tą samą lub większą wytrzymałość. Wymagane są co najmniej cert. 3.1 (atest producenta). -Zastosowanie lin o mniejszej wytrzymałości wymaga zgody PRS. -Konieczne jest zapewnienie identyfikowalności pociętych odcinków lin (udokumentowane odcięcie liny z bębna-zdjęcia+raport) - W razie wątpliwości PRS co do jakości liny, mogą być zalecone dodatkowe badania niszczące odcinków próbnych. -Zarobienie końcówek lin może wykonać jedynie firma uznana.	Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie.
--------	--	---	----------------------------	--	---

T.F.5.	<p>WYMIANA USZKODZONEGO OLINOWANIA STALEGO:</p> <p>- FOKBRAMPADUNA - LINA NIERDZEWNIA Ø 28MM, 1X37 O DŁUGOŚCI 37 M, MBL=55,4,3KN</p> <p>(DOPUSZCZA SIĘ LINĘ Ø 26 O ILE ZACHOWANE ZOSTANIE MBL)</p> <p>- FOKSZTAG - LINA NIERDZEWNIA Ø 28MM 1X37 O DŁUGOŚCI 22 M</p>	<p>1. Zdemontować istniejący padun i sztag</p> <p>2. Odciąć po dwie końcówki od zdemontowanych lin, wytrawić i przygotować je do ponownego użycia.</p> <p>3. Podciąć dwie końcówki (zalać żywicą) do nowych lin.</p> <p>4. Zamocować linę w miejscu zdemontowanej, używając istniejących ściągaczy i szaki.</p> <p>5. Napiąć padun i sztag w stosunku do lin istniejących, tak aby maszt był ustawiony zgodnie z wymaganym nachyleniem.</p> <p>6. Zdać w działaniu przedstawicielowi załogi, inspektorowi PRS, przedstawicielowi armatora.</p>	<p>Załoga, Armator, PRS, DKJ</p>	<p>- Lina nierdzewna na foksztag zostanie wykorzystana po zdemontowaniu prawego brampaduna.</p> <p>- Dopuszczono zastosowanie lin o mniejszej średnicy, jeśli będą miały tą samą lub większą wytrzymałość. Wymagane są co najmniej cert. 3.1 (atest producenta).</p> <p>- Zastosowanie lin o mniejszej wytrzymałości wymaga zgody PRS.</p> <p>- Konieczne jest zapewnienie identyfikowalności pociętych odcinków lin (udokumentowane odcięcie liny z bębna-zdjęcia+raport)</p> <p>- W razie wątpliwości PRS co do jakości liny, mogą być zalecone dodatkowe badania niszczące odcinków próbnych.</p> <p>- Zarobienie końcówek lin może wykonać jedynie firma uznana.</p>	<p>Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie.</p>
T.F.6.	<p>WYMIANA STELAŻY PROWADNIC LIN P I LB NA:</p> <p>- FOK MASZCIE – 2 SZTUK</p> <p>- KROJC MASZT – 2 SZTUKI</p>	<p>1. Wyciąć stary stelaż</p> <p>2. Zabrać na warsztat i na wzór zdemontowanego wykonać nowy.</p> <p>3. Zamontować w miejscu zdemontowanego</p> <p>4. Zdać przedstawicielowi załogi i przedstawicielowi armatora.</p>	<p>Armator, załoga</p>	<p>Rura na stelaż Ø 46 mm o długości 130 mm x 4 szt</p>	<p>Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie.</p>
T.F.7.	<p>WYMIANA POKRYWY MOCUJĄCEJ TOR KABLOWY NA GRODZIE</p>	<p>1. Oddać starą przerdzewiałą pokrywę podtrzymującą tor kablów</p> <p>2. Zamontować nową pokrywę mocującą tor kablów.</p> <p>3. Zdać przedstawicielowi załogi i przedstawicielowi armatora.</p>	<p>Armator, załoga</p>	<p>Szerokość toru 150mm, długość 10 m</p>	<p>Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie.</p>

T.F.8.	WYMIANA RURY Z PRZEWODAMI ELEKTRYCZNYMI NA GROT MASZCIE PRZY POKŁADZIE GÓRNYM	1. Zdemontować planki pokładu wokół rury 2. Zdemontować szalunek i izolację sufitową pod pokładem górnym 3. Odłączyć w puszcze łączeniowej i wyszorować 4 kable z rury 4. Odciąć rurę od pokładu 5. Przyspawać nową rurę (nierdzewną) 6. Zakonserwować pokład stalowy 7. Położyć nowe planki pokładu drewnianego zgodnie z technologią 8. Przeszorować kable przez rurę 9. Podłączyć przewody elektryczne w puszcze 10. Zamontować izolację i szalunek pod pokładem górnym 11. Zdać przedstawicielowi załogi i przedstawicielowi armatora.	Armator, załoga	Rura nierdzewna Ø 80 o wysokości 2m	Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie.
T.F.9.	WYMIANA WĘZŁÓWEK JAKSTAGÓW NA RELACH : - 21 WĘZŁÓWEK KROJC - 63 ZACZEPÓW GROT - 11 ZACZEPÓW FOK RAZEM 95	1. Odciąć zarzdewiałą węzłówkę 2. W miejsce wyciętej wspawać nową 3. Zakonserwować i pomalować węzłówkę i spoinę 4. Zdać przedstawicielowi załogi i przedstawicielowi armatora.	Armator, załoga	(umiejscowienie węzłówek przedstawiono na rysunku 1) -wymagane WPSy, spawacze z uprawnieniami, konieczne badanie PT poszycia w miejscu wycięcia starych elementów.	Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie. Dodatkowo podać cenę wymiany: - 1 szt. węzłówki
T.F.10.	WYMIANA ZACZEPÓW LIN NA RELACH (DERINGI) - 25 ZACZEPÓW KROJC - 19 ZACZEPÓW GROT - 14 ZACZEPÓW FOK RAZEM 58	1. Zdemontować blok lub linę ze wskazanego przez załogę zaczepu i podwiesić je w wygodnym miejscu 2. Odciąć wyrobiony zaczep 3. W miejsce wyciętego wspawać nowy 4. Zakonserwować i pomalować zaczep i spoinę 4. Zdać przedstawicielowi załogi i przedstawicielowi armatora.	Armator, załoga	(umiejscowienie zaczepów przedstawiono na rysunku 1) -58 zaczepów DOR 2T -wymagane WPSy, spawacze z uprawnieniami, konieczne badanie PT poszycia w miejscu wycięcia starych elementów.	Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie. Dodatkowo podać cenę wymiany: - 1 szt zaczepu
T.F.11.	WYMIANA PODSTAW POD LAMPY NAWIGACYJNE NA FOK MASZCIE – SZT. 4	1. Odłączyć przewody od lamp nawigacyjnych 2. Zdemontować lampy nawigacyjne 3. Odciąć zarzdewiałe podstawy 4. Na warsztacie na wzór wykonać nowe 5. W miejsce wyciętych wspawać nowe podstawy 6. Zamontować i podłączyć lampy nawigacyjne 7. Zdać w działaniu przedstawicielowi załogi i przedstawicielowi armatora.	Armator, załoga	(umiejscowienie podstaw przedstawiono na rysunku 1)	Do kalkulacji ceny podać cenę za kompleksowe wykonanie.



Data i czytelny podpis Kierownika Działu Pokładowego

[Signature]
22.10.2021

Data i czytelny podpis Kapitana Daru Młodzieży

22/10/2021 *[Signature]*

