

CUSTOMER SERVICE PROCEDURES

In order to give you prompt services and keep problems to a minimum, please handle any shortages or back charges in the following manner:
Carefully check your packing list while unloading. Mark any items, which appear to be missing and notify the Customer Service Department at 1-800-777-9378 as soon as possible. Calling someone else could delay the proper response.

I. SHORT MATERIALS – Immediately upon delivery of material, quantities are to be verified by the Customer against quantities that are billed on the shipping document. Neither the Manufacturer nor the carrier is responsible for the material shortages against the quantities billed on shipping document if such shortages are not noted on shipping documents when the material is delivered, and then acknowledged by the carrier's agent. If the carrier is the Manufacturer, claims for shortages are to be made by the customer to the common carrier. If the material quantities received are correct according to the quantities that are billed on the shipping documents, but are less than the quantities ordered or the quantities that are necessary to complete the metal building according to the Order Documents, claim is too be made of the Manufacturer.

II. DAMAGED OR DEFECTIVE MATERIAL – Damaged or defective material, regardless of the degree of damage, must be noted on the shipping documents by the Customer and acknowledged in writing by the carrier's agent. The Manufacturer is not responsible for material damaged in unloading of packaged or nested materials, including, but not limited to: fasteners, sheet metal, "C" & "Z" sections & covering panels that become wet and/or damaged by water while in the possession of others. Packaged or nested material that becomes wet in transit must be unpacked, unstacked and dried by the Customer.

If the carrier is the Manufacturer, the Customer must make claim for damage directly to the Manufacturer. If the carrier is a common carrier, the Customer must make the claim for damage to the common carrier. The Manufacturer is not liable for any claim whatsoever including, but not limited to labor charges of consequential damages resulting from the Customer's use of damaged or defective materials that can be detected by visual inspection.

III. EXCESSIVE MATERIAL – The Manufacturer reserves the right to recover any material delivered in excess or those required by the Order Documents.

IV. INITIAL CLAIM – In the event of error, the Customer must promptly make a written or verbal "Initial Claim" to the Manufacturer for the correction of design, drafting, Bill of Materials of fabrication error. The "Initial Claim" includes:

1. Description of the nature and extent of the errors, including quantities.
2. Description of the nature and extent of proposed corrective work including estimated man-hours.
3. Material to be purchased from other than the Manufacturer, including estimated quantities and cost.
4. Maximum total cost of proposed corrective work and material to be purchased from other than the Manufacturer.

ES01

PROCEDIMIENTOS DE SERVICIO AL CLIENTE

En orden de darle un mejor servicio y reducir los problemas al mínimo, por favor dirija cualquier falta o exceso de material de la siguiente manera:

Cheque cuidadosamente sus paquetes mientras son descargados. Marque cualquier objeto que parezca no encontrarse, si así es, llame y notifique al Departamento de Servicio al cliente el numero es 1-800-777-9378 tan pronto como le sea posible. Llamando podría ahorrarse tiempo al encontrar un responsable de la falta de material.

I. FALTA DE MATERIAL – Inmediatamente despues de la entrega del material, el cliente debe verificar que sus cantidades sean las mismas que aparecen facturadas en la orden de compra. Ni el fabricante , ni el transportista son responsables del material faltante que aparece facturado en el recibo, si la falta es notificada en el documento cuando el material es entregado y es admitido por el transportista. Si el transportista es el fabricante, los quejas por falta de material seran hechas por el cliente a el transportista. Si las cantidades de materiales recibidos son correctos de acuerdo a las cantidades facturadas en la recibo , pero el material ordenado es menos del requerido para completar la construccion de acuerdo a la orden de compra, las quejas seran hechas al fabricante.

II. MATERIAL DANADO O DEFECTUOSO – Material danado o defectuoso, de acuerdo al grado defectuosidad en que se encuentre, debe ser notificado en el recibo por el cliente y admitido por escrito por el transportista. El fabricante no se hace responsable por el material danado en la descarga de los paquetes o mientras estos son empacados, incluyendo, pero no limitado solo a eso, fasteners, laminas , secciones de "C" y "Z" y cubiertas que se mojan a danan por el agua mientras se encuentran en posesion de otros. Material empacado que se moje mientras se traslada, deberá ser desempacado, separado y secado por el cliente.

Si el fabricante es el transportista, el cliente deberá hacer la queja por defectuosidad directamente al fabricante. Si el transportista es el agente transportista o el encargado del traslado del material, el cliente deberá hacer la queja al antes mencionada. El fabricante no es responsable de ningún tipo de queja, no se limita a los danos consecuentes resultado del uso de material danado o defectuoso por el cliente ,si estos danos son detectados por inspeccion visual.

ACEITE EN LATA NO ES CAUSA DE RECHAZO – Ver manual de instalación

III. MATERIAL EN EXCESO – El fabricante se reserva el derecho de recoger o recobrar cualquier material que fue entregado en exceso de acuerdo al requerido en la orden de compra.

IV. QUEJA INICIAL – Al percatarse del error, el cliente rápidamente deberá hacer, ya sea por escrito o verbal una queja inicial al fabricante para la correccion del diseno, dibujo, facturacion del material o error de fabricacion. La queja inicial incluye:

1. La descripción de la naturaleza y grado de error, incluyendo cantidades.
2. Descripción de la naturaleza y el grado de corrección del trabajo propuesta, incluyendo estimación hombre-hora.
3. Material que sera comprado a otro que no sea el fabricante, incluyendo cantidades estimadas y costos.
4. Costo total máximo propuesta de la corrección del trabajo y material que sera comprado a otro que no sea el fabricante.

ES01

NOTE:
1. These Installation Procedures are intended to depict general installation as described above. Consult your installation manual or additional NS-Sheets for further clarifications.

NOTA:
1. Estos Procedimientos de Instalacion describir de manera general la instalacion de el objeto como se menciona arriba. Consulte su manual de instalacion o sus Nuevos Dibujos Standart para una presentacion mas clara.

AUTHORIZATION FOR CORRECTIVE WORK – If the error is the fault of the Manufacturer, an "Authorization for Corrective Work" must be issued in writing by the Manufacturer to authorize the corrective work at a cost not to exceed the maximum total cost set forth. Alternative corrective work other than that proposed in the "Initial Claim" may be directed by the Manufacturer in the "Authorization of Corrective Work." Only the Customer Service Department may authorize corrective work.

V. FINAL CLAIM – The "Final Claim" in writing must be forwarded by the Customer to the Manufacturer within ten (10) days of completion of the corrective work authorized by the Manufacturer.

The "Final Claim" must include:

1. Actual number of man-hours by date of direct labor use on corrective work and actual hourly rates of pay
2. Taxes and insurance on total actual direct labor.
3. Other direct costs on actual direct labor.
4. Cost of material (not minor supplies) authorized by the Manufacturer to be purchased from other than the Manufacturer, including copies of paid Invoices.
5. Total actual direct cost of corrective work (sum of 1, 2, 3 & 4). The "Final Claim" must be signed and certified true and correct by the Customer. "Final Claims" are credited to the Customer by the Manufacturer in an amount not to exceed the lesser of the maximum total cost set forth in writing in the "Authorization for Corrective Work" or total actual direct cost of corrective work.
6. Cost of equipment (rental or depreciation), small tools, supervision, overhead and profit are not subject to claims.

VI. STRUCTURAL FRAMING SHOP PRIMER The Primers supplied by NCI are not intended to provide the uniformity of appearance of a finish coat nor to provide extended protection if subjected to prolonged exposure. If immediate erection of steel is not possible, it must be protected from exposure to atmospheric and/or environmental conditions that may be detrimental to paint performance. These conditions would include, but not be limited to, prolonged exposure to ultra-violet light due to possible fading and or spotting or standing water resulting in spotting, peeling or localized surface oxidation.

The MBMA Commentary states that:

"...the manufacturer is not responsible for the deterioration of the shop coat of primer or corrosion that may result from exposure to atmospheric and environmental conditions, nor the compatibility of the primer to any field applied coating..."

The AISC, Code of Standard Practice further states that:

"...the shop coat of paint is the prime coat of the protective system. It protects the steel for only a short period of exposure..."

Primer touch-up due to transit abrasions and/or scratching during loading and unloading is to be expected. Primer touch-up is not the responsibility of NCI. Additional guidelines for the handling and storage of steel components can be found in both the MBMA Commentary and the AISC Code of Standard Practice.

VII. SHIPMENT ARRIVAL TIME – Every effort will be made to see that the carrier arrives at the jobsite on the requested day and at the requested hour. Manufacturer makes no warranty and accepts no responsibility for costs associated with a shipment not arriving at a requested time unless a separate agreement has been made in writing for a guaranteed arrival time.

ES02

AUTORIZACION PARA CORRECCION DE TRABAJOS – Si el error es culpa del fabricante, una autorizacion para correccion de trabajo, debera ser emitida en escrito por el fabricante , para autorizar la correccion siempre y cuando no exceda el costo total maximo establecido. El fabricante en la autorizacion de correccion de trabajo, puede corregir el trabajo de acuerdo y solamente en lo establecido en la queja inicial, El Departamento de Servicio al cliente es el unico que puede autorizar la correccion de un trabajo.

V. QUEJA FINAL – La queja final escrita debe ser enviada por el cliente al fabricante con 10 dias de anticipacion antes de completar la correccion del trabajo. La queja final incluye:

1. Numero real de hombre-horas por fecha de trabajo directo usadas en corregir el trabajo y pago real de porcentaje de horas.
2. Impuestos y aseguranza real y total del trabajo
3. Otros costos directos, de trabajo real directo
4. Costo del material (no suplementos menores) autorizacion del fabricante para comprar a otro que no sea el mismo, incluyendo copias de facturas.
5. Costo real directo total de trabajo corregido (incisos 1,2,3,4,5). La queja final debera ser firmada y certificada verdadera y correctamente por el cliente. Quejas finales son acreditadas al cliente por el fabricante en una cantidad que no exceda el minimo de costo total maximo establecido y inscrito en la autorizacion de correccion de trabajo o costo total real directo de trabajo corregido.
6. Costo del equipo (alquiler o depresion) herramientas pequenas, supervision, pequenos sobregiros y beneficios no sujetos a quejas.

VI. MARCO ESTRUCTURAL (SHOP PRIMER) – Los primers que NCI provee no intentan proporcionar una apariencia uniforme como lo haria una capa final de pintura ni tampoco pretende una proteccion excesiva especialmente si el material se expone prolongadamente al medio ambiente. Si la erccion del acero no es posible inmediatamente, debe protegerse a la exposicion de las condiciones atmosfericas y/o ambientes que podrian perjudicar el funcionamiento de la pintura. Estas condiciones incluyen, pero no se limitaran solo a las condiciones antes mencionadas de exposicion prolongada a la luz ultravioleta puede producir desteminamiento o manchas y la acumulacion de agua, manchas, caída de la pintura y oxidacion en ciertas superficies.

La MBMA declara:

"...el fabricante no es responsable del deterioro de la capa de primer o la corrosion que resulte de la exposicion a la atmosfera y a las condiciones ambientales, ni tampoco a la falta de compatibilidad del primer con cualquier otra capa de pintura aplicada en obra..."

La AISC,Codigo de las practicas standar dice:

"...la capa de pintura primer es la primera capa del sistema de proteccion. Esta protege el acero por un corto periodo a la exposicion..."

Debe esperarse que retoques de pinturas sean necesarios debido a la abrasion y/o ralladuras que se producen durante el proceso de carga y descarga. Estos retoques no son responsabilidad de NCI. Guías adicionales del manejo y almacenamiento de los componentes de acero pueden ser encontradas en Comentarios del MBMA así como en el AISC Codigo de practicas standar.

VII. HORA DE LEGADA DEL EMBARQUE – Se hera un esfuerzo por lograr qu el transportista llegue al lugar de trabajo el día y a la hora solicitada. El fabricante no garantiza y no acepta ninguna responsabilidad por el costo asociado con el embarque que no llega a la hora solicitada excepta, que un arreglo se halla hecho por separado, garantizando la hora de llegada.

ES02

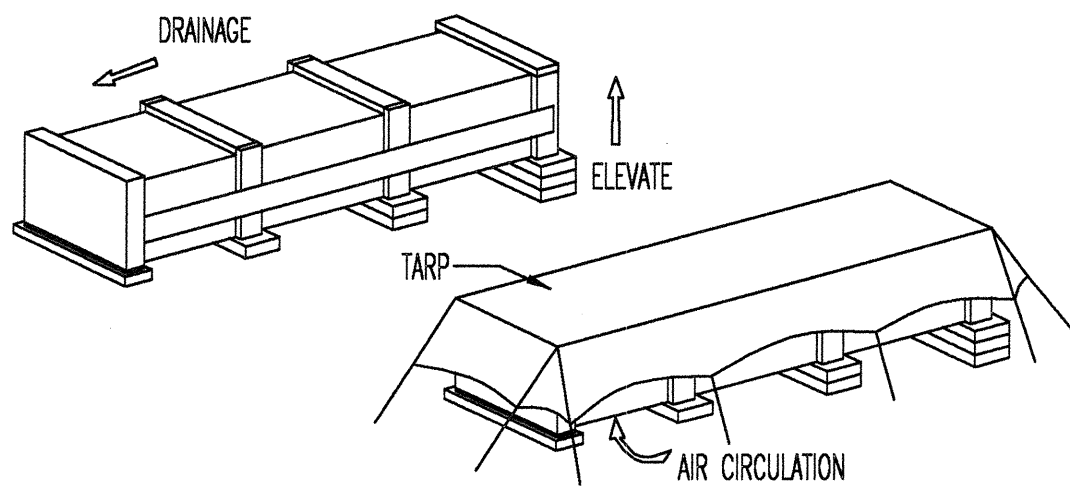
UNLOADING, HANDLING, AND STORING MATERIALS

STRUCTURAL – A great amount of time and trouble can be saved if the building parts are unloaded at the building site according to a pre-arranged plan. Proper location and handling of components will eliminate unnecessary handling.

NOTE: Place marks are stenciled on primary structural members at lower end, 1'-0" from end. Inspect all shipments prior to releasing the tie-downs for loads that may have shifted during transit!

REMEMBER, SAFETY FIRST!

Blocking under the columns and rafters protects the splice plates and the slab from damage during the unloading process. It also facilitates the placing of slings or cables around the members for later lifting and allows members to be bolted together into sub-assemblies while on the ground. Extra care should always be exercised in the unloading operation to prevent injuries from handling the steel and to prevent damage to materials and the concrete slab.



If water is allowed to remain for extended periods in bundles of primed parts such as girts, purlins, etc., the pigment will fade and the paint will gradually soften reducing its bond to the steel. Therefore, upon receipt of a job, all bundles of primed parts should be stored at an angle to allow any trapped water to drain away and permit air circulation for drying. Puddles of water should not be allowed to collect and remain on columns or rafters for the same reason.

The coat of shop primer is intended to protect the steel framing for only a short period of exposure to ordinary atmospheric conditions. The coat of shop primer does not provide the uniformity of appearance, or the durability and corrosion resistance of a field applied finish coat of paint over a shop primer. The Manufacturer is not responsible for deterioration of the shop coat of primer or corrosion that may result from exposure to atmospheric and environmental conditions, nor the compatibility of the primer to any field applied coating. Minor abrasions to the shop coat caused by handling, loading, shipping, unloading and erection after painting are unavoidable.

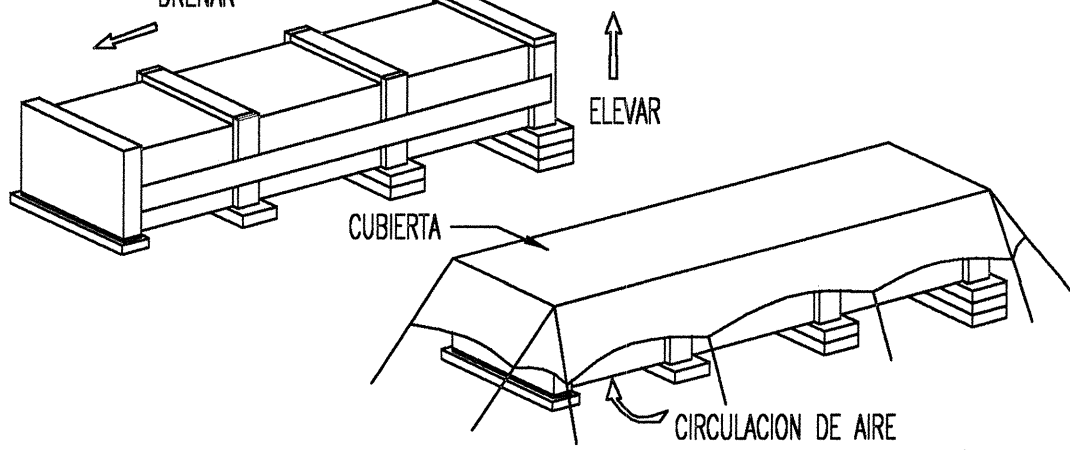
ES03

DESCARGA, MANEJO Y ALMACENAMIENTO DE MATERIAL

ESTRUCTURA – Una gran cantidad de tiempo y problemas pueden ahorrarse si las piezas son descargadas en el lugar de la construccion de acuerdo a un plan pre- arreglado. Lugar y manejo apropiado de los componentes eliminaran manejos o movimientos necesarios.

NOTA: las piezas deberan estar marcadas en las elementos principales de la estructura en la parte inferior de las mismas, a 1'-0" del final. Inspeccione primeramente todos los embarques antes de descargar y desatar los elementos ya que pudieran haberse movido durante el recorrido. **RECUERDE: SEGURIDAD ES PRIMERO!**

Las separaciones o calzas de madera que se colocan bajo las columnas y rafters evitan un dano en los planchales de correccion al descargar los materiales. Esta tambien facilita la localizacion de slings o cables alrededor de los miembros para despues levantar y permitir a los miembros ser atornillados juntos dentro de sub-montajes, mientras estan en tierra. Extra-cuidado debera ser siempre aplicado en la operacion de descarga para prevenir danos por el manejo del acero así como para prevenir danar los materiales y el concreto.



Si el agua puede permanecer por períodos considerables en nevaduras o hendiduras de las partes principales como girts, purlins, etc. el pigmento fallara y la pintura se suavizara gradualmente reduciendo la union con el acero, por lo tanto recibido el material todas las hendiduras de estas piezas deberan ser almacenadas en un angulo que permita que cualquier agua pueda drenarse y permitir la circulacion de aire para secarse. No debera permitirse que el agua se coacte y estanque en las columnas y rafters por la misma razon .

La capa de shop primer intenta proteger al marco de acero por un determinado tiempo de exposicion a condiciones atmosfericas ordinarias. La capa de shop primer no proporciona uniformidad de apariencia, durabilidad y resistencia a la corrosion como una capa final de pintura hecha en el campo sobre el shop primer.

El fabricante no se responsabiliza del deterioro de la capa de de primer o de la corrosion que pueda resultar de la exposicion a las condiciones atmosfericas y al medio ambiente, ni la compatibilidad del primer a cualquier capa de pintura aplicada en la obra. Menores abrasiones de la ultima capa causados por manejo, carga, embarque, descarga y erccion del material despues de la pintura son inevitables. Retoques de estas abrasiones menores son responsabilidad del cliente final. El acero primario el cual es almacenado en la obra durante la erccion del edificio, debera mantenerse libre de tierra así como en un

ES03

DRAWING STATUS		ISSUE	DATE	DESCRIPTION	BY	CK'D
<input type="checkbox"/>	For Approval:	A	1/23/07		JAC	BB
<input type="checkbox"/>	For Construction Permit:	B	3/5/07		JAC	BB
<input type="checkbox"/>	For Erector Installation:	C			DGW	BH
		D			DGW	BB

Touch-up of these minor abrasions is the responsibility of the End Customer. Shop primed steel which is stored in the field pending erection should be kept free of the ground, and so positioned as to minimize water-holding pockets, dust, mud, and other contamination of the primer film. Repairs of damage to primed surfaces and/or removal of foreign material due to improper field storage or site conditions are not the responsibility of the Manufacturer.
All primer should be touched up as required before erection!

ROOF AND WALL PANELS

Manufacturer's wall and roof panels including color coated, galvalume & galvanized, provide excellent service under widely varied conditions. All unloading & erection personnel should fully understand that *these panels are quality merchandise, which merits cautious care in handling.*
Under no circumstances should panels be handled roughly. Packages of sheets should be lifted off the truck with extreme care taken to insure that no damage occurs to ends of the sheets or to side ribs. The packages should be stored off the ground sufficiently high to allow air circulation underneath the packages. This avoids ground moisture & deters people from walking on the packages. One end of the package should always be elevated to encourage drainage in case of rain.
All stacked metal panels are subject, to some degree, to localized discoloration or stain when water is trapped between their closely nested surfaces. NCI exercises extreme caution during fabricating and shipping operations to insure that all panel stock is kept dry. However, due to climatic conditions, water formed by condensation of humid air can become trapped between stacked sheets. Water can also be trapped between the stacked sheets when exposed to rain. This discoloration caused by trapped moisture is often called wet storage stain.
The stain is usually superficial & has little effect on the appearance or service life of the panels as long as it is not permitted to remain on the panels. However, moisture in contact with the surface of the panels over an extended period can severely attack the finish & reduce the effective service life. It is imperative that all panels are inspected for moisture upon receipt of the order. If moisture is present, dry the panels at once & store in a dry, warm place.

CAUTION: Care should always be taken when walking on panels. Use safety lines and nets when necessary! Panels are slippery. Oil or wax applied to the roof & wall panels for protection against weather damage will make them a very slippery surface. Wipe dry any oil that has puddled from bundles stored on a slope. Dew, frost, or other forms of moisture greatly increase the slipperiness of the panels. Always assume panel surface is slippery & act accordingly. Never walk or step on skylights or translucent panels! Think safety!

Use wood blocking to elevate & slope the panels in a manner that will allow moisture to drain. Wood blocking placed between bundles will provide additional air circulation. Cover the stacked bundles with a tarp or plastic cover leaving enough opening at the bottom for air to circulate.
When handling or uncrating the panels, lift rather than slide them apart. Burred edges may scratch the

ES04

sitio con minima agua, polvo , lodo y otros contaminantes que afecten la primera capa. Reparaciones de danos a la primera superficie y/o la eliminacion de materiales ajenos a estos, debido al incorrecto almacenamiento en obra o a las condiciones del lugar no son responsabilidad del fabricante.
Todo acero primario debera ser retocado como se requiera antes de la construccion

Cubiertas de Techos y Paredes

Paneles de paredes y techos del fabricante incluyendo capa de color galvalume y galvanizado proporciona un servicio excelente bajo una extensa variedad de condiciones. Todo personal de descarga y erccion de material debera entender completamente que *estos paneles son productos de calidad , los cuales ameritan cuidado al manejarse.*
Nunca ninguna circunstancia deben manejarse de manera oscura o accidental. Los paquetes de lamina deben ser levantados del camion con extremo cuidado asegurandose que ningun dano ocurra , ni a los puntos ni a las nevaduras de las mismas.Los paquetes deberan almacenarse lo suficientemente elevados de la superficie de tierra para permitir la circulacion de aire bajo los paquetes, esto evita la humedad de la tierra e impide que la gente camine sobre los paquetes. Uno de los extremos del paquete de laminas debera estar siempre elevado para drenar el agua en caso de lluvia.
Todo paquete o monton de paneles metal estan sujetos a sufrir ciertas decoloraciones o manchas cuando el agua esta atrapada entre sus superficies mas cercanas. NCI provee extrema precaucion durante la fabricacion y el periodo de embarque asegurandose que todo panel apliado se mantenga seco. De cualquier manera debido a las condiciones climaticas y a la condensacion de aire humedo , el agua puede quedarse atrapada entre las laminas apliadas y la mismo sucedera si estas se exponen a la lluvia. La decoloracion causada por la humedad atrapada es frecuentemente llamada mancha de humedad guardada.
La mancha es usualmente superficial y tiene un pequeno efecto en la apariencia o duracion del panel siempre y cuando no se permita que la mancha permanezca en el panel. De cualquier manera el contacto de la humedad con la superficie de los paneles durante un periodo largo puede danar severamente el acabado y reducir la duracion de vida. Por lo tanto es necesario que todos los paneles sean inspeccionados por voluntad al recibir el embarque. Si se presenta humedad proceda a secar los paneles inmediatamente y almacenelos en un lugar seco y calido.

PRECAUCION: Siempre debe tenerse cuidado cuando se camine sobre los paneles, use redes y lineas de seguridad cuando sea necesario! Los paneles son resbaladizos. Acate o cara aplicados a los paneles del techo o paredes para protegerlos contra danos causados por el clima les daran superficies muy resbaladizas. Seque cualquier aceite que se pudo haberse acumulado por almacenarse en declive. Rocío, hielo o cualquier otra forma de humedad incrementa que las superficies de los paneles se vuelvan mas resbaladizas. Asuma siempre que la superficie del panel es resbalosa y actue de acuerdo a esto. Nunca pise o camine sobre skylights o paneles translucidos. Piense seguro!!!!!!
Use bloques de madera para eleva y inclinar los paneles de manera que permita drenar la humedad. Calzas de madera entre las pilas de paneles permitira circulacion de aire adicional. Cubra las pilas con una cubierta plastica dejando suficientemente abierto el fondo para permitir la circulacion de aire. Cuando se manejan o separan los paneles, no los deslice de manera que se separen mejor levantelos, el sobrante en las orillas podria rallar las superficies cuando las laminas se deslizan separandose una

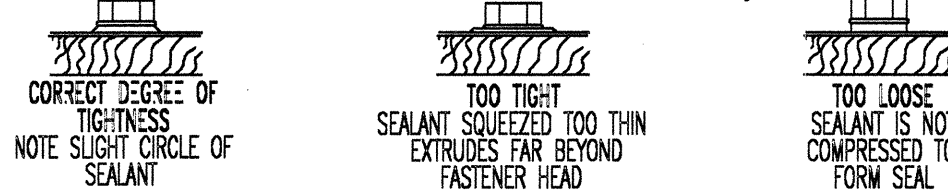
de otra. Nunca permita que pisen sobre los paneles mientras estan sobre tierra. Un rudo e inapropiado manejo de los paneles es imperdonable y un buen ejemplo de mala supervision de trabajo.

ES04

coated surfaces when sheets are slid over one another. Never allow panels to be walked on while on the ground.
Rough & improper handling of a panel is inexcusable & a prime example of poor job supervision.

FASTENER INSTALLATION

Correct fastener installation is one of the most critical steps when installing roof panels. Drive the fastener in until it is tight and the washer is firmly seated. Do not overdrive fasteners. A slight extrusion of neoprene around the washer is a good visual tightness check.
Always use the proper tool to install fasteners. A fastener driver (screw gun) with a RPM of 1700-2000 should be used for self-drilling screws. A 500-800 RPM fastener driver should be used for self-tapping screws. Discard worn sockets, these can cause the fastener to wobble during installation.



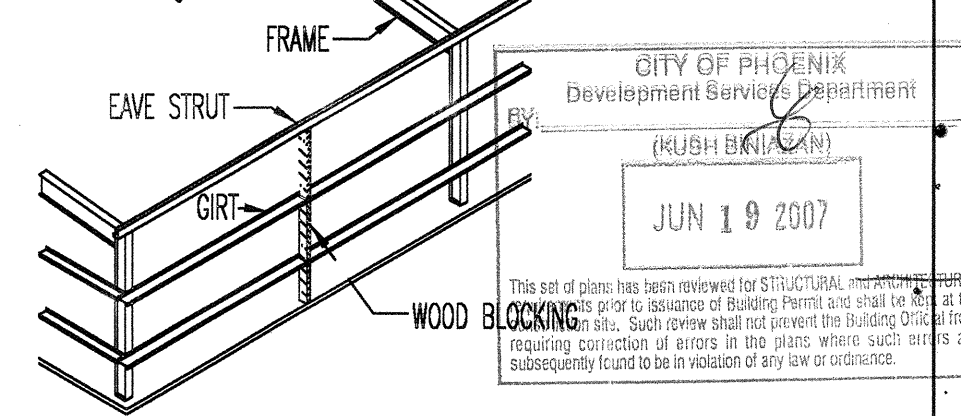
NOTE: Always remove metal filings from surface of panels at the end of each work period. Tusting filings can destroy the pain finish end void any warranty.

MASTIC SEALANT

Proper mastic application is critical to the weather tightness of a building. Mastic should not be stretched when installed. Apply only to clean, dry surfaces. Keep only enough mastic on the roof that can be installed in a day. During warm weather, store mastic in a cool dry place. During cold weather (below 60°) mastic must be kept warm (60°-90°) until application. After mastic has been applied, keep protective paper in place until panel is ready to be installed.

ALIGNING THE GIRTS

Installation of the building walls is generally done before the roof. Before starting the wall installation, check to be sure that the eave strut and girts are straight and plumb. One method of aligning the girts is to cut temporary wood blocking to the proper length and install between the lines of girts. This blocking can be moved from bay to bay which will reduce the number of pieces required. Normally, one line of blocking per bay will be sufficient. Bonding can also be used to hold the girts straight and plumb.
NOTE: Temporary girt blocking is not recommended on concealed fastener panels. The removal of the blocks after panel installation will cause oil canning.



ES05

La correcta colocacion de pijas es uno de los pasos mas importantes en la instalacion de un techo. Gire la pija hasta que este apretada y la arandela o washer este firmemente asentada. No sobregire o apriete en exceso las pijas. Para checar de manera de visual que los elementos esten correctamente colocados use un sellador de neopreno alrededor de la arendela.

INSTALACION DE PIJAS

Siempre use las herramientas apropiadas para instalar pijas. Un destornillador electrico con un RPM de 1700-2000 debera utilizarse para self-drilling screws. Un 500-600 tornillador se usara en el caso de las pijas self-taping. Descargue y remueva los equipos usados en el tornillador, estos pueden causar que la pieza tienda a moverse o mantenerse inconstante durante la instalacion.



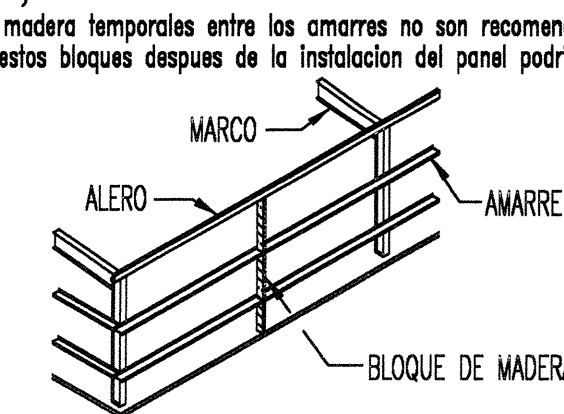
NOTA! Siempre remueva las limaduras de metal que quedan sobre la superficie de los paneles al final de cada periodo de trabajo. Las limaduras pueden destruir el acabado final y anular cualquier garantia.

SELLADOR

La apropiada aplicacion del sellador es de gran importancia en la impermeabilidad de un edificio. El sellador no debe estirarse cuando se esta instalando. Aplique solamente sobre superficies limpias y secas. Mantenga solamente la cantidad de sellador que se colocara ese dia. Durante clima caliente, almacenelo en un lugar frio y seco. Durante clima frio (abajo de 60° el sellador debe mantenerse caliente (60°-90°) hasta su aplicacion. Despues de que el sellador halla sido aplicado, mantenga la cubierta o papel protector hasta que el panel este listo para instalarse.

ALINIAMIENTO DE LOS AMARRES

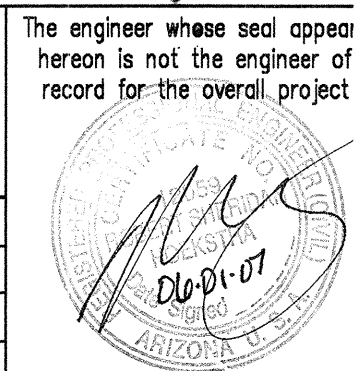
La instalacion de las paredes de el edificio es generalmente hecha antes que el techo. Antes de empezar con la instalacion de las paredes, asegurese que el alero y el alma esten erguidos y nivelados. Un metodo para alinear los amarres es cortar calzas de madera del mismo largo de los amarres estas estaran temporalmente instalados entre ellos . Estos bloques de madera podran ser removidos de una bahia y vueltos a usar en otra lo cual reducira el numero de piezas requeridas. Normalmente, una linea de bloques de madera por bahia serian suficiente. Estas ataduras podran ser solo usadas para mantener o sostener los amarres rectos y nivelados.
NOTA! Calzas o bloques de madera temporales entre los amarres no son recomendables en paneles con pijas ocultas. El movimiento de estos bloques despues de la instalacion del panel podria causar hendiduras en los amarres.



ES05

Installation Procedures

Project: INSTALLATION PROCEDURES		Owner: NATIONAL WATER WORKS	
Customer: YELLOWKNIFE BUILDING SYSTEMS		Location: PHOENIX, AZ	
CAD	Date	Scale	Phase
		N.T.S.	-
Building ID	Job Number	Sheet Number	Issue
A	3505-238877	ES1	D



The engineer whose seal appears hereon is not the engineer of record for the overall project