

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 to 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 packages 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, unstaked 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 of 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 or 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.

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.

Y. 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 subjected to claims.

VI. STRUCTURAL FRAMING SHOP PRIMER - The Primers supplied by NCI are intended to provide the uniformity of appearance of a finish coat not 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.

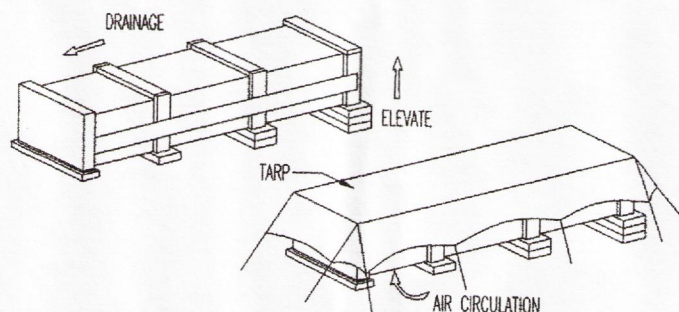
UNLOADING, HANDLING, AND STORING MATERIALS

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 on 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 on 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.

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 of 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

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 500-600 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. Rusting filings can destroy the paint finish and void any warranty.

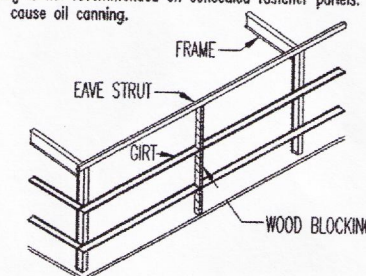
MASTIC SEALANT

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. Banding 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.



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 número es 1-800-777-9378 tan pronto como le sea posible. Usando podría ahorrar tiempo de encontrar un responsable de la falta de material.

I. FALTA DE MATERIAL - Inmediatamente después de la entrega del material, el cliente debe verificar que sus cantidades sean las mismas que aparecen facturadas en el 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, las quejas por falta de material sean hechas por el cliente a el transportista. Si las cantidades de materiales recibidos son correctas de acuerdo a las cantidades facturadas en el recibo, pero el material ordenado es menor del requerido para completar la construcción de acuerdo a la orden de compra, las quejas serán hechas al fabricante.

II. MATERIAL DAMADO 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 o danan por el agua mientras se encuentran en posesión 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 orden mencionado. El fabricante no es responsable de ningún tipo de queja, no se limita a los datos consecuentes resultado del uso de material danado o defectuoso por el cliente, si estos datos son detectados por inspección visual.

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 el orden de compra.

IV. QUEJA INICIAL - Al percibirse del error, el cliente rápidamente deberá hacer, ya sea por escrito o verbal una queja inicial al fabricante para la corrección del diseño, dibujo, facturación del material o error de fabricación. 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 propuesto, incluyendo estimación hombre-hora.
3. Material que sera comprado o otro que no sea el fabricante, incluyendo cantidades estimadas y costos.
4. Costo total máximo propuesto 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 Instalación describir de manera general la instalación de el objeto como se menciona arriba. Consulte su manual de instalación o sus Nuevos Dibujos Standart para una presentación mas clara.

ES02

AUTORIZACION PARA CORRECCION DE TRABAJOS

- Si el error es culpa del fabricante, una autorización para corrección de trabajo, deberá ser emitida en escrito por el fabricante, para autorizar la corrección siempre y cuando no exceda el costo total máximo establecido. El fabricante en la autorización de corrección de trabajo, puede corregir el trabajo de acuerdo y solamente en el establecimiento en la queja inicial, el Departamento de Servicio al cliente es el unico que puede autorizar la corrección de un trabajo.

Y. QUEJA FINAL - La queja final escrita debe ser enviada por el cliente al fabricante con 10 días de anticipación antes de completar la corrección del trabajo. La queja final incluye:

1. Numero real de hombre-horas por fecha de trabajo directo usados 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) autorización 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 deberá 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 mínimo de costo total máximo establecido y inscrito en la autorización de corrección de trabajo o costo total real directo de trabajo corregido.
6. Costo del equipo (alquiler o depresación) herramientas pequeñas, supervisión, pequeños 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 haría una capa final de pintura ni tampoco pretende una protección excesiva especialmente si el material se expone prolongadamente al medio ambiente. Si la erección del acero no es posible inmediatamente, debe protegerse a la exposición de las condiciones atmosféricas y/o ambientales que podrían perjudicar el funcionamiento de la pintura. Estas condiciones incluyen, pero no se limitan solo a las condiciones antes mencionadas la exposición prolongada a la luz ultravioleta puede producir desmenuamiento o manchas y la acumulación de agua, manchas, caída de la pintura y oxidación en ciertas superficies.

La MBMA declara: "...el fabricante no es responsable del deterioro de la capa de primer o la corrosión que resulte de la exposición a la atmósfera 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, Código de las practicas standat dice:

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

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

VII. HORA DE LLEGADA DEL EMBARQUE - Se hará un esfuerzo por lograr que 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 llegue a la hora solicitada excepto, que un arreglo se halla hecho por separado, garantizando la hora de llegada.

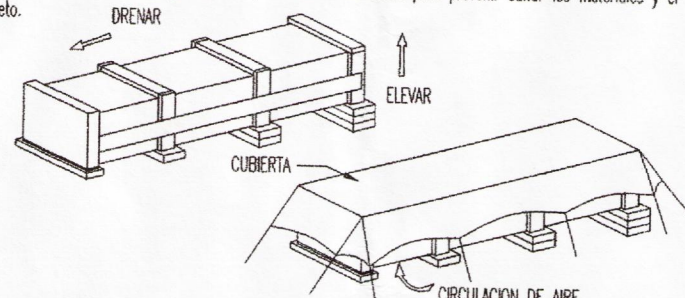
ES02

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 construcción de acuerdo a un plan pre-arreglado. Lugar y manejo apropiado de los componentes eliminarán manejos o movimientos innecesarios.

NOTE: las piezas deberán estar marcadas en los 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 desator 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 daño en las planchas de conexión de descarga de los materiales. Esto también facilita la localización de slings o cables alrededor de los miembros para después levantar y permitir a los miembros ser atornillados juntos dentro de sub-montajes, mientras están en tierra. Extra- cuidado deberá ser siempre aplicado en la operación de descarga para prevenir daños por el manejo del acero así como para prevenir danar los materiales y el concreto.



Si el agua puede permanecer por periodos considerables en nervaduras o hendiduras de las partes principales como girts, purlins, etc. el pigmento fallara y la pintura se suavizara gradualmente reduciendo la unión con el acero, por lo tanto recibido el material todos las hendiduras de estas piezas deberán ser almacenadas en un angulo que permita que cualquier agua pueda drenarse y permitir la circulación de aire para secarse. No deberá permitirse que el agua se coloque y estanque en las columnas y rafters por la misma razón.

La capa de shop primer intenta proteger al marco de acero por un determinado tiempo de exposición a condiciones atmosféricas ordinarias. La capa de shop primer no proporciona uniformidad de apariencia, durabilidad y resistencia a la corrosión 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 primer o de la corrosión que puede resultar de la exposición a las condiciones atmosféricas y al medio ambiente, ni la compatibilidad del primer a cualquier capa de pintura aplicada en la obra. Menores abrasiones de la última capa causadas por manejo, carga, embarque, descarga y erección del material después 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 erección del edificio, deberá mantenerse libre de tierra así como en un

ES03

ES04

sitio con minimo agua, polvo, lodo y otros contaminantes que afecten la primera capa. Reparaciones de danos a la primera superficie y/o la eliminación 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 deberá ser retocado como se requiera antes de la construcción

Cubiertas de Techos y Paredes

Paneles de paredes y techos del fabricante incluyendo capa de color galvalume y galvanizado proporcionan un servicio excelente bajo una extensa variedad de condiciones. Todo personal de descarga y erección de material deberá entender completamente que estos paneles son productos de calidad, los cuales ameritan cuidado al manejarlos.

Nota: ninguna circunstancia deben manejarse de manera oscura o accidentada. Los paquetes de lamina deben ser levantados del camion con extremo cuidado asegurandose que ningún dano ocurra, ni a los puntas ni a las nervaduras de las mismas. Los paquetes deberán almacenarse lo suficientemente alejados de la superficie de tierra para permitir la circulación 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 deberá estar siempre elevado para drenar el agua en caso de lluvia. Todo paquete o monton de paneles metal están sujetos en algún grado a sufrir ciertas decoloraciones o manchas cuando el agua está atrapada entre sus superficies mas cercanas. NCI provee extrema precaución durante la fabricación y el periodo de embarque asegurandose que todo panel aplicado se mantenga seco. De cualquier manera debido a las condiciones climáticas y a la condensación de aire humedo, el agua puede quedarse atrapada entre las laminas apiladas y el mismo sucedera si estos se exponen a la lluvia. La decoloración causada por la humedad atrapada es frecuentemente llamada mancha de humedad guardada.

La mancha es usualmente superficial y tiene un pequeño efecto en la apariencia o duración 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 duración de vida. Por lo tanto es necesario que todos los paneles sean inspeccionados por humedad al recibir el embarque. Si se presenta humedad proceda a secar los paneles inmediatamente y almacenarlos en un lugar seco y cálido.

PRECAUCION: Siempre debe tenerse cuidado cuando se camine sobre los paneles, use redes y líneas de seguridad cuando sea necesario! Los paneles son resbaladizos. Aceite o cera aplicados a los paneles del techo o paredes para protegerlos contra danos causados por el clima los harán 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 actúe de acuerdo a esto. Nunca pise o camine sobre skylights o paneles translucidos. ¡Plense seguro!!!!!!

Use bloques de madera para elevar e inclinar los paneles de manera que permita drenar la humedad. Calzas de madera entre los pilas de paneles permitirá circulación de aire adicional. Cubra las pilas con una cubierta plastica dejando suficientemente abierto el fondo para permitir la circulación de aire. Cuando se manejan o separan los paneles, no los deslice de manera que se separen mejor levantados, el sobrante en las orillas podría rallar las superficies cuando las laminas se desizan separandose una

ES04

REVISIONS					
NO.	DATE	DESCRIPTION	BY	CHK'D	
A	10/21/04	FOR PERMIT	NKS	PHO	
0	11-3-04	FOR CONSTRUCTION	JAK	PHO	
1	12-21-04	REVISED FOR PERMIT/CONSTRUCTION	JAK	JAH	

Customer: TEXAS STEEL BUILDINGS	
End User: TOPPURINN UK LTD	
Location: ICELAND	
Del. By: JAK	Chk By: PHO
Date: 0906	Scale: N.T.S.
Building ID: A	Job Number: 0105-220179
Sheet Number: ES-1	Issue: 1

Installation Procedures



MIDENGI, GRÍMSNESI

Teikning yfirfarin og samþykkt, sbr. aðaltekn. verk nr. 20-46 nr. B-01.01 og B-01.02

Verkfræðistofa Njarðvíkur ehf, 17. jan 2005
Magnús R. Guðmundsson MVFI
kt. 160443-2869

Handwritten signature: Lagmann