

KM.271.20.2017

Urząd Miejski w Chojnicach działając w imieniu Gminy Miejskiej Chojnice udziela odpowiedzi na postawione zapytanie dotyczące ogłoszonego w dniu 21.08.2017r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod nr 326939-2017 przetargu nieograniczonego na „Zakup taboru autobusowego w ramach projektu „Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo – rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Chojnicko – Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego”

Pytanie nr 1

komora silnika wyposażona w instalację samogaszącą o detekcji hydropneumatycznej, działającą również przy wyłączonym zasilaniu instalacji elektrycznej. Instalacja zawiera układ sterujący:

**przewód detekcyjny pod ciśnieniem ~25 barów ułożony nad silnikiem w miejscach najbardziej podatnych na zapalenie się (pompa paliwowa, filtry, przewody paliwowe, kolektor wydechowy, itp.),
cylinder detekcyjny,
sygnalizacja dźwiękowa i świetlna na desce rozdzielczej informująca kierowcę o awarii systemu detekcji,
pożarze w komorze silnika,
awarii gaśnicy (spadek ciśnienia),
układ gaśniczy hydro-pneumatyczny:
butla ciśnieniowa wypełniona płynem zawierającym dodatki pianotwórcze, gaszenie przy pomocy mgły wodnej, (temp. Zamarzania - niższa lub równa minus 35^oC),
przewód ciśnieniowy ułożony nad silnikiem zawierający min. 6 dysz gaśniczych.**

Miejsca montażu butli oraz dysz gaśniczych ustalić z Zamawiającym. Do każdego zainstalowanego systemu Wykonawca przekaze Zamawiającemu Deklarację zgodności wydaną przez firmę uprawnioną do montażu instalacji oraz certyfikaty na butlę gaśniczą oraz cylinder detekcyjny. Obszar chronienia powinien również obejmować agregat grzewczy.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie systemu gaszenia pożaru w komorze silnika, w którym detekcja funkcjonuje na zasadzie elektrycznej z wykorzystaniem liniowego czujnika temperatury pod warunkiem, że:

system będzie również działał po utracie zasilania elektrycznego,

w czasie corocznych przeglądów nie jest wymagany demontaż jakichkolwiek części systemu lub ich wymiana.

Homologacja każdego autobusu definiuje, że właściwym medium gaszącym potencjalne pożary jest właśnie proszek gaśniczy – i właśnie w ten środek każdy producent doposaża pojazdy (mówią też o tym inne zapisy SIWZ, dotyczące

wyposażenia pojazdu w gaśnice). Potencjalne pożary, mogące wystąpić w chronionej strefie komory silnika wyczerpują zapisy z grup pożarów A, B oraz C – gdzie tylko systemy proszkowe z wymienionych są w stanie je ugasić.

Jednocześnie zapis w specyfikacji wyklucza możliwość zastosowania innych metod detekcji, niż hydropneumatyczna oraz elektryczna, co bezpośrednio wpływa na wysokość strat i zniszczeń w sytuacji wystąpienia pożaru.

Zastosowanie błyskawicznie działającej detekcji pneumatycznej powoduje, że powstałe straty zredukowane są do minimum, co bezpośrednio minimalizuje koszty naprawy pojazdu po pożarze.

Jednocześnie informujemy, że każdorazowy przegląd systemu zgodnego z homologowanym rozwiązaniem w autobusie wymaga wzruszenia znajdującego się w nim medium gaszącego w sposób bezinwazyjny dla innych podzespołów, stąd zapis informujący o systemach niewymagających demontażu elementów nie pozwala na przeprowadzenie koniecznych procedur (które m. in. dotyczą dostarczanych przez producenta gaśnic).

Ilość dysz gaśniczych jest dobierana każdorazowo indywidualnie, określenie konkretnej ich ilości z góry nie pozwala na dobranie optymalnego rozwiązania, które ma na celu zapewnić możliwie najwyższe bezpieczeństwo oraz najwyższą skuteczność systemu w przypadku konieczności jego aktywacji.

W trosce o bezpieczeństwo Państwa autobusów, jak i bezpieczeństwo pasażerów nimi podróżujących zwracamy się z zapytaniem, czy Zamawiający dopuści system instalacji samogaszącej, w której:

- zastosowano detekcję liniową pneumatyczną,
- w której środkiem gaśniczym będzie proszek zmagazynowany w gaśnicy, ilość proszku 6kg- który

to proszek wystarczy na 20 m³ objętości, a więc wielokrotnie więcej niż objętość komory silnika w zamawianych autobusach

- zastosowano odpowiednią dla komory silnika ilość dysz gaszących
- dopuszczono pełne procedury przeglądowe

Argumentujemy, że oferowany system gaśniczy w działający w oparciu o środek gaśniczy w postaci proszku jest:

- 1) znacznie skuteczniejszy w działaniu niż wymagany przez Zamawiającego system w działający w oparciu o ciecz czego dowodem jest zdolność do gaszenia pożarów ABC (w zakresie 34A, 233B oraz C, podczas gdy zakres dla mgły wodnej w przypadku pożarów grupy A ograniczony jest do 13A, a B i C określany jest ogólnikowo do zakresu ograniczonego)
- 2) znacznie tańszy w długoletniej eksploatacji niż systemy działające w oparciu o ciecz co ma szczególne znaczenie Zamawiającego albowiem to Zamawiający ponosić będzie koszty eksploatacji i serwisu systemu,
- 3) jest z powodzeniem eksploatowany w Polsce w autobusach komunikacji miejskiej – nasza firma dostarczyła na rynek ponad 2000 systemów, z czego ponad 700 to systemy najnowszej generacji FiwaGuard wyposażone w system diagnostyczny II generacji. Kolejnych kilkaset systemów jest już zamówionych.

Uwzględniając powyższe zwracamy się z uprzejmą prośbą o dopuszczenie systemu samogaszącego komorę silnika działającego w oparciu o ww cechy (środek gaśniczy proszek detekcja pneumatyczna) oraz spełniającego wszelkie pozostałe wymagania Zamawiającego .

Podkreślamy , że ewentualne dopuszczenie ww systemu nie jest dla Zamawiającego równoznaczne z decyzją związaną z zakupem takiego systemu natomiast umożliwi Zamawiającemu dokonanie wyboru systemu podczas kompletacji zakupowanego autobusu .

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza system samogaszący komorę silnika działający w oparciu o środek gaśniczy : proszek detekcja pneumatyczna.

Z up. Burmistrza

mgr inż. Jarosław Rekowski
Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
i Ochrony Środowiska