

„Az új magyar narancs. Kicsit sárgább, kicsit savanyúbb, de a mienk.”

Rába/Renault Heros Aquadux-X 4000 gépjárműfecskendő

Kicsit fenntartásokkal fogadtuk a „jó” hírt 2013-ban, amikor bejelentették, hogy magyar tűzoltó autót fognak készíteni. Tettük ezt azért, mert nem igazán jók a tapasztalataink az ilyen „magyar” (Heros) gyártású tűzoltóautókkal (Renault Kerax vízszállító) illetve felszerelésekkel (R 13 védőruha). Az hogy valójában mennyire magyar, olvassuk el a nevét, már az is nagyon magyar. Renault Midlum alváz és dupla kabinos fülke, Renault DXi7 motor, Rosenbauer NH 25 szivattyú, a szivattyúvezérlés az magyar ”CERBERUS”. Borzasztó!

Micsoda hasonlóság Renault & Rába



Lehet, hogy ettől lett Rába? Precíz, minőségi munka...



Igaz tényleg van benne magyar is, de minek? Bár csak ne lenne egy csavar sem. Amikor elkezdődött ez projekt, ígéretet kaptuk arra, hogy megkérdezik a tűzoltókat, hogy valójában milyen legyen ez az új gépjárműfecskendő. Nem hogy akkor, de azóta sem kérdeztek meg senkit azok közül, akiknek dolgozni kell vele nap, mint nap. Sőt az állománytól érkező véleményeket, kritikákat a parancsnokok nem merik továbbítani a feletteseik felé. Több parancsnok elmondta az állományának, hogy ne hogy merészeljék kritizálni ezt a remek tűzoltóautót. Megint egy idézet jut a fejembe a tanú című filmből:

Pelikán: Ez citrom!

Virág elvtárs: Narancs.

Pelikán: Citrom!

Virág elvtárs: Nem nyitok vitát.

A 132.5 millió forintos árával is van egy kis probléma! Sokkal olcsóbban hozzájuthatott volna gépjárműfecskendőkhez az OKF olyan nagy tűzoltóautó építési múlttal rendelkező gyártóktól, mint pl. Rosenbauer vagy Ziegler. Az interneten fellelhető adatok alapján 20-30 millió forintot lehetett volna megspórolni fecskendőként! Ez azt is jelenti, hogy 100 "magyar" fecskendő árán, kb. 130-at lehetett volna beszerezni a nagy múltú külföldi gyártóktól.

Az általam a következőekben leírt problémákat, hiányosságokat, gondokat, bajokat a kollégák juttatták el a HTFSZ-hez, tehát azok az emberek, akik kénytelenek ezzel a fecskendővel nap, mint nap „harcba” indulni.

Ezek a gépjárműfecskendők kb. 20 évig lesznek szolgálatban. Jó lett volna, ha a napjainkban használatos technikai vívmányokból beleépítettek volna néhányat pl. légzsákok és egyéb a vezetést támogató rendszert (ADAS), még szerencse, hogy legalább ABS van benne. Az se ártott volna, ha minimum 420 lóerős motor kapott volna ez a szekér. Nem azért, hogy száguldozni lehessen vele, de mondjuk, egy előzésnél vagy hegyvidéken jól jöhetnének a plusz lóerők. Ehhez az össztömeghez nagyon kevés a 290 LE/217KW teljesítmény.

Na, akkor lássuk a véleményeket:

A legénységi fülkehely helykínálata nagyon kicsi, szinte lehetetlen benne felkészülni menet közben a feladatra (légzőt felvenni pl.). A szolgálatparancsnok vagy rajparancsnok helye még siralmasabb. A fő baj a hátsó legénységi fülkével még, hogy amíg a "régik" MB 4000-2000 fecskendőknek a legénységi fülke szélessége megegyezett a hátsó málhatér szélességével és csak a vezető, parancsnoki fülke rész lett leszűkítve (az MB4000 még az sem), addig a Renault&Rába legénységi fülke szélessége pont a vezető, parancsnoki fülke szélességével egyezik meg. Na, ez orbitálisan nagy hiba, mivel elől ketten ülnek, amíg hátul pont kétszer annyian. Ez egyszerű fizika kérem szépen. Én nem vagyok egy nagy ember a 74 kilómmal, de a tegnapi nap folyamán elért az a megtiszteltetés hogy ülhettem hátul kocsikázás közben. Ez botrány mennyire nincs semmi hely nem, hogy öltözni még ülni sem. Hering feeling volt, de gyalázatosan. Ez nevetséges és botrányos! Ezt nem próbálta ki soha senki?! Ennyit a nagy magyar koprodukcióról. Szégyen!

Szűk fülke



Mi ez a halomra bedobált vezérlő panel? Ami szintén a fülke kihasználási lehetőségeit rontja. Képtelenség bármit is normálisan bepakolni. Mi ez, a NASA vezérlőközpontja? Ja, nem csak egy tűzoltó autó.



A fülkébe való fel és leszállás sem sikerült valami barátira. A lépcső meredek az még elfogadható, hiszen teherautóról van szó, viszont iszonyat keskeny mivel a hátulja burkolt így épp csak lábujjhegyen lehet feljutni a fülkébe, vagy ha elfordítod a lábfejed valamelyik

irányba. Plusz a lépcső az ajtónyíláshoz képest azért lényegesen hátrébb került olyan kétharmad-egyharmad arányban. (Az alsó kép jobban mutatja a légénységi fülke íve rátaakar)

Ha jobban megnézi az ember a jobb alsó képen az is látható mennyire gány és silány a fülkét borító alsó „gumiszőnyeg” szivacs réteg és milyen pontatlanul hanyagul van betéve, bevágva. Végül is „csak” 132.5 millió volt ez a gépszekér.



A fülkében lévő kapaszkodó, melynek ugyan lenne értelme, viszont szintén nem kicsit balesetveszélyes. Éles laposvassal van felrögzítve, ami elég szépen be tud törni egy fejet, ha valaki nem figyel és feláll a fülkében. Na, bumm, de hát viseljen sisakot az illető! Igen ám, de mi nem csak akkor tartózkodunk a fülkében, amikor netalán riasztás vagy vonulás van és van rajtunk. Hanem szerkarbantartás, pakolás, málházás esetén is! Ja hogy ezt sem tudták. Íme néhány fénykép és hogy a srácok hogyan oldották meg csapat kámzsa felhelyezésével ezt a problémát. Csodálatos!



Futómű

A futómű, amely történetesen a modernebb tárcsafékek helyett dobféket kapott.

Igaz a Rába szakemberei szerint túl van tervezve és az előírásoknak nagyon is megfelel, viszont tapasztalataink szerint:

- iszonyatosan dübög benne valami és ez a jelenség rázás úton hatványozottan jelentkezik,
- a mi „fecskendőnkél” a jobb első futóműnél lehet valami dübögő kopogó hangot hallani menet közben,
- a sofőrök kezéből nagyobb fékezésnél kirántja a kormányt már akkor is, ha csak épp szinte gurul az autó,
- ez a hiba a beállítása után még nem, de egy ideje már tapasztalható.

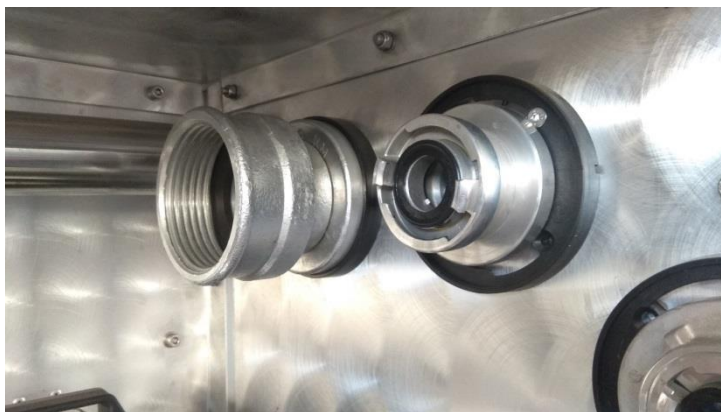
A legfrissebb információink szerint, már a Rába szakemberei is vizsgálták a hibát. Tudomásunkra jutott, hogy győri Renault szerviz egyik szakembere közlekedésre alkalmatlannak találta az egyik gépjármű fecskendőt, amelyről írásos szakvéleményt is készített.

Kérdezem én, ha ezek a hírek igazak, miért nem lett az összes fecskendő ideiglenesen kivonva a közúti forgalomból. Másik információ szerint, már több városból berendelték a Heros-hoz a fecskendőket, hogy kicseréljenek valamit az első futóműben vagy fékrendszerben.

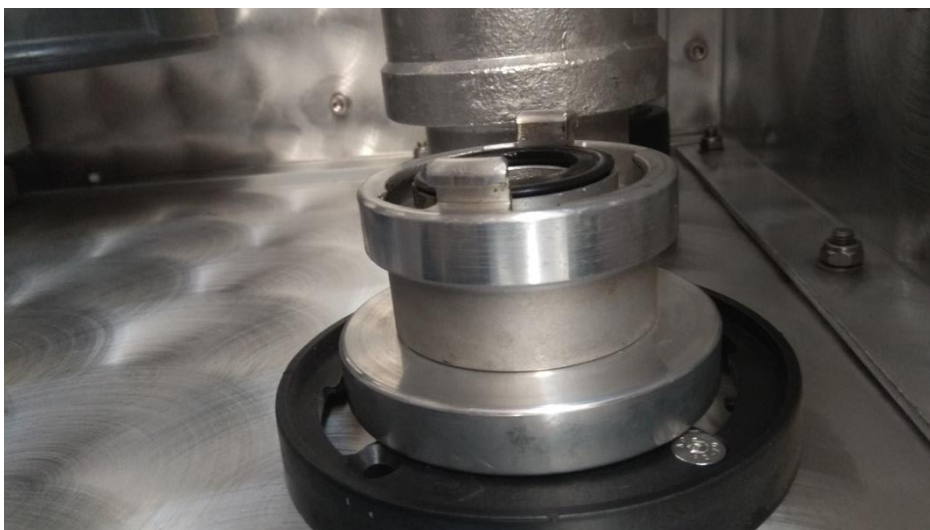


Pót állványcső, áttéti darab

Hozzáértő srácoknak, a „szakembereknek” sikerült olyan felszerelést eszközöljenek a gépjárműre, ami nem teljesen állja meg a helyét tűzoltó szemmel. Ilyen például a kötelezően egyetemes kapocspár kulcs nélkül használható áttéti darab illetve pótállványcső, melyre valamilyen oknál fogva elfelejtették ráöntetni a kulcsok helyét 'kapaszkodó karmokat'. Érdekes, ha netalán rászorul, összeszorul, összeakad ez a felszerelésünk, mivel, hogyan szedjük szét? Csőfogóval? Nem tudom!?



Áttéti darab melyen nincs köröm a karomhoz. :D



Fakkok

Fakkokban iszonyat sok a kihasználatlan felesleges hely. A fakk ugyan vízzel mosható a víz nem tud kifolyni belőle mivel szép magas peremet kapott viszont az alja teljesen zárt. Ez mosásnál takarításnál egy tűzoltó autónál nem előny, sőt inkább bosszantó dolog. Nem tudom, a képek mennyire adják vissza majd, de leshettek volna lassan húsz éves Merciről ezek a nagy szakemberek. Ott a fakk mosható normálisan tisztítható.

Itt van egy kb 2-3 cm-es perem ami bent tartja a vizet.



Kihasználatlan helyek. Nagyon sok ilyen van.



Husqvarna

Maximális fordulata 4700 rpm. A lap, ami a mienken volt 3500-as körüli. Azóta cserélték.



Földalatti állványcső és ezzel a táplálás megszerelése a jobb hátsó és a bal első fakkból történhet. Jobb hátsóban van az állványcső és a bal elsőben található hozzá a tűzcsap kulcs. Plusz a tömlők. Okos gondolat. ☺



Egy újabb értelmetlen dolog a hab injektor.
Jó hogy van, de semmi értelme mivel habfelszíváshoz szükséges tömlő nincs a fecskendőn.
A Merciken legalább van, mondjuk soha nem használtuk.

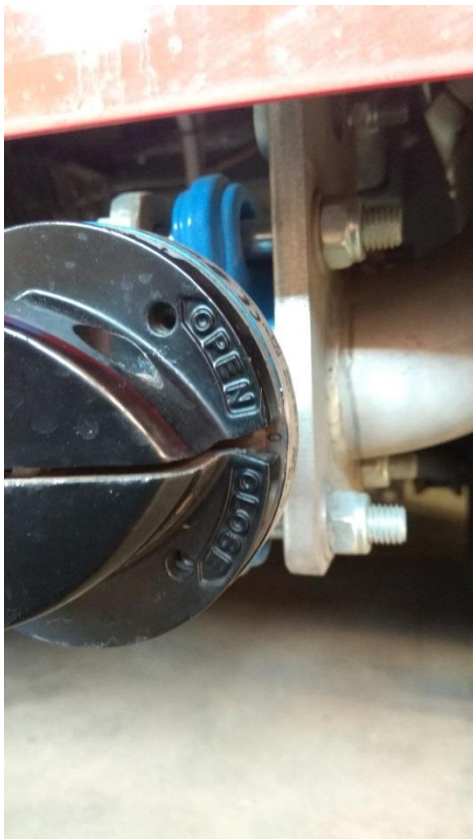
Ilyen csatlakozású tömlő nincs a szeren. Legalább is ezen nincs.



Hátsó csónkok. Az irányt talán, de a számozást nem igazán sikerült eltalálni. Az egyik vízszintesen mutat nullát a másik függőlegesen. Felcímkézve ugyan fel van, de hogy melyik jó, csak gyakorlatban derül ki, mert a csapokon lévő felirat mást mutat. ☺



Az egyik vízszintes állásban nullát mutat...



Míg a másik kilencest, ami természetesen teljesen nyitott állapotot feltételez.



Hátsó érintő panel

A hátsó panel napfény elleni védelmét, hogy az minden körülmények között látható legyen, nem fényerő szabályozással oldották meg, hanem egy nagyon egyszerű mechanikai dologgal. A panel egy csodaszép fém keretben mozgatható gumiján pasztával kikenve. Nagyon igényes és designes megoldás, le a kalappal, de tényleg.



Létra

Rögzítése jól sikerült, ha kicsit nem figyelsz oda, biztosan oda csípi a kezed. Ha lejjebb vagy feljebb lévő foknál fogod, annyira nem esik kézre. Megoldás nálunk, ragasszunk vagy fessünk rá veszélyt jelző fekete-sárga csíkokat. Vagy. Miért nem használtál kesztyűt?



Kihúzózó létra feloldása a szert tetején. Ez lehet csak egyedi probléma és más nem tapasztalt illet, de nálunk szinte az első szerelésnél kijött. A rögzítő fülnek olyan megoldása van, annyira hosszú hogy épp csak ki tud akadni. Kesztyűvel szinte egyáltalán nem, de még szabad kézzel is meg kell küzdeni ahhoz, hogy a létra felbillenthető legyen és a szívótömlőkhöz hozzá férjünk.



Remélem kivehető a képekből, mi a hiba.

A lényeg az, hogy az alsó rögzítő fül beleakad a felső karba, mert az pont rátaak így szinte alig lehet kiakasztani, hogy felbillentsd a létrát és hozzáférj az alatta lévő felszerelésekhez.



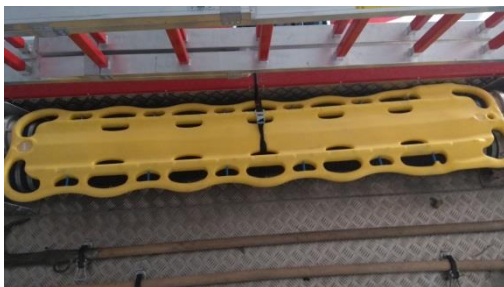
Szívótömlő

Ez után jön, a szívótömlő, mely szorosan kapcsolódik ehhez. Hogyan veszed le, ha már sikerült a fület valamilyen módon kiakasztanod és felbillentened a létrát. Több akadály is az utadba kerül az egyik a rögzítő fül a másik pedig a board





Miután mindkét az az a dugó és kihúzás létrát is felnyitottad férhetsz hozzá az egyenként felmálházott szívótömlőkhöz (nem mellesleg ez a Mercedes-eken párban egy oldalon vannak málházva a dugó létra tagok alatt). Vagy is még sem férsz hozzá. Miért is? Mert ott van még egy akadály a board. Csudijó! Szépen ráillesztve és ráspaniferezve két szívótömlőre. Hurrá!



Nem mellesleg a board csatjai rögzítő hevederjei valahol ott lapulnak valamelyik fakkban és nem e mellett az elvileg életmentő felszerelés mellett, amit szintén szép kis mutatvány elővarázsolni a szer tetejéről. Respect. ☺ Le a csákóval. Inkább ne is tették volna rá.

Tele vagyunk műanyag dobozokkal, amiket olyan nagyszerűen lehet a fecskendőn rögzíteni, hogy csak na! A dobozok már behajlottak középen a spanifer feszessége miatt a megfelelő rögzítés érdekében.



Láncfűrész

Az egyik jó felszerelés a fecskendőn, ami a kezdetek óta valamiért engedi magából az olajat. Ki tudja miért, én nem vagyok hozzáértő szakember. ☺

A rögzítése pedig csodálatosan sikerült a jobb középső fakkban. Mint a fényképeken is látható sikerült úgy betenni a fecskendőbe, hogy épp a láncvezető végén fekszik fel a láncfűrész. Ez mondjuk, egy rázós úton nem gondolnám, hogy túl jól tesz neki. Íme.



Megkülönböztető hangjelzés

A vezető, legénységi fülke tetején található sziréna hosszú távon nagyon zavaró szinte fül- és fejfájást keltő. A rádióforgalmazást nem lehet hallani, ilyenkor kénytelenek vagyunk kikapcsolni a megkülönböztető hangjelzést. Ez hosszabb vonulások ideje alatt tapasztalható. A sziréna előrébb helyezése talán megoldás lehetne. Ez nem csak a fikázás része többiek azt mondják tényleg nagyon zavaró. Végeztünk zajszint mérést is, egy igen komoly hitelesített műszerrel: a fülkében 103 decibel volt a zajszint, a fülkén kívül 105-öt mértünk. Orvosi szakvélemények szerint 60 decibel felett hallásvédő eszköz használata fokozottan ajánlott, 80 decibel fölött már egészségkárosodást okozhat!!! Jó lenne ezen a helyzeten sürgősen változtatni!



Csákja

Végül, de nem utolsó sorban egy csáklya, mely ott lapul szépen a fecskendő tetején nagy magányában kettészedve. No, ilyen sem láttam még kérem szépen egyszerűbb megoldás lett volna a régi egyben, hiszen a fecskendő elég hosszú hozzá hogy el lehessen helyezni egy ilyen tárgyat a tetején egyben. Így viszont jó Ninjahoz méltóan használat előtt szépen menetes megoldással összezsavarozom és már indulhatok is a harcba nagy büszkén. ☺

Íme:





Sorolhatnám még, hogy a fényárbóc megoldása a tetőn olyan, mint egy T62-es tank lövegtornya, ami a képeken láthatóan gusztustalanul kitüremkedő ormóttan valami a szer tetején. Illetve a kis kézi reflektorok, amiket a teljesítményük miatt mindenre lehet használni csak világításra nem. Illetve hogy egy hosszabbítót bele dobhattak volna valahova, mert a nélkül halovány fénye még így sem használható. A rengeteg cucc, amit a Jysk-ből egyedileg vásárolt ládába dobáltunk bele, hogy vinni tudjuk magunkkal (pl 'H'tömlő ami egyáltalán nincs a szeren) legyen felszerelésünk tűz oltásnál. Szóval van még mit csiszolni, finomítani ezen a mondhatom szekéren, mert ez a gépszekér a Mercedeseknél ugyan fényévekkel fiatalabb viszont tűzoltó technikában, megbízhatóságban valahogy még is fényévekkel le van maradva valamiért, 132 millió forint ide vagy oda.



Gyorsbeavatkozó, aminek a sugárképe ugyan jó a pisztoly is jól dolgozik, de nagyon ormótlan kényelmetlen. Amikor pedig órákon át kell mozgatni, cipelni magaddal már hatványozottan jelentkezik mennyire kényelmetlen is a régi jól bevált sárga kis Nepiro sugárcsővel ellentétben. A gyorsbeavatkozó elektromos motorja olyan gyenge, mint a harmat alig tekeri vissza, van hogy 3 embernek kell segíteni, nem egymásnak, hanem a motornak hogy vissza tudja húzni egyáltalán a helyére. A visszatekerő gomb, pedál teljesen felesleges hisz ki sem vesszük a helyéről és úgy próbáljuk sokszor nagy kínlódások közepette visszatuszkolni a 60 méter tömlőt a helyére. Volt már olyan hogy a srácok lecsatolták inkább, otthagyták terület tűznél és később mentek érte a további kár kialakulása és a tűzoltás érdekében. Nem mellesleg nyilván tudod, hogy folyamatos menet közbeni terület tűz oltására alkalmatlan.

Az az érzésem, hogy akik ezt tervezték, azt sem tudják, hogy mi az 10-20 hektáron tüzet oltani. Vidékről is gondolom, csak annyit tudnak, hogy az nem Pesten van. :D

'B' és 'C' tömlőkből is töredéke található a fecskendőben a Mercedeshez képest. Emlékeim szerint lett volna már olyan tűz ahol a Rába fecskendő teljes lemálházása esetén nem lett volna elég tömlő rajta.

Aladin csodalámpái -☺

Saját használatra sem veszek ilyen gagyi egyet fizet kettőt vihet darabokat, amit az interneten vagy a nagyáruházak polcán találunk. Ez nem tűzoltóautóba való speciális technika. Vajon robbanás biztos, nem ázik be stb.. A fényerejéről meg inkább nem is akarok írni.



A rádió helyét sem sikerült szimbiózisba tenni a szivattyú 110-es szívóscsonkjával. Olyan jó sikerült beszerezni, hogy a záró kapcsot nem lehet levenni, vagy a szívótömlőt sem lehet úgy csatlakoztatni, hogy ne törjük le a rádió beszédváltóját. Ezt biztos senki nem próbálta ki a legyártás vagy a tesztek (voltak egyáltalán tesztek) során. Tervezték ezt az autót egyáltalán, ha tervezték, akkor mérnökök is voltak közöttük, vagy csak katasztrófavédő „szakemberek”???



Sok minden ésszerűtlenségről, hiányosságról és primitíven kivitelezett dologról írhatnék még, de volt, amiről nem volt lehetőségem vagy kedvem fényképet készíteni. Ilyen például a légénységi fülke aljából sündisznó túske módjára kiálló reisser csavarok tömkelege, aminek még a hosszával sem foglalkoztak, vagy a szivattyút meghajtó kardántengelynek flexel kivágott helye, amit még befesteni sem sikerült.

Most hallottuk, olvashattuk a „jó hír”, hogy ismét új tűzoltó autót készített a BM Heros Zrt.-nél, gondolom közösen a katasztrófavédelem „szakembereivel”.

Nem tudom, hogy mit tehetnénk jelen pillanatban közösen ezen a gépszörnyek ellen. Szerintem imádkozzunk!

Ments meg Uram a Tűzoltókat ezektől a gépszekerektől és adjál a kezükbe használható tűzoltóautókat! Nem tudom, használ-e az ima, de próbáljukmeg!

Vidó Attila

HTFSZ szervezeti alelnök