

**Spørgsmål vedrørende Beredskabsstyrelsens udbud på rednings-/beredskabsbåd med tilhørende trailer til landevejstransport.**

	1	3	3	4	5	6	7
<b>Spørgsmål</b>	<p>Iht specifikationens pkt 3,6 er angivet en maksimum vægt på 2.600 kg for trailer incl fyldt tanket båd samt 100 kg ekstra vægt. Endvidere skal traileren være udrustet for justerbar prodshøjde samt godkendt for en hastighed på 170 km/t.</p> <p>Vægt og udstyrskravene for traileren medfører en mulig vægt på under 1.900 kg for båden, hvilket umiddelbart er i underkanten for en veludrustet professionel og sikker beredskabsbåd.</p> <p>Vort spørgsmål går derfor på, hvorvidt der kan accepteres en højere maksimum vægt for traileren på f.eks. 3.000 eller evt 3.500 kg?</p>	<p>Vi har noteret os at båden iht. specifikationens pkt 3.12 skal kunne oppebære en fart på ca 35 knob med 2 stk 100 HK, 4 takt motorer. Desuden skal motorerne være forsynet med propellerbeskyttere.</p> <p>I den forbindelse vil vi gerne gøre opmærksom på at der nu på markedet findes miljøvenlige 2 takt motorer, der dels er lettere, men også har et højere drejningsmoment end 4 takt motorer. Samtidig er vedligeholdelsesomkostningerne lavere for 2 takt motorerne.</p> <p>Større både der forsynes med twin motor installation, anbefales monteret med motorer, hvoraf den ene er forsynet med modsat drejende propeller. Dvs én venstre drejende og én højre drejende motor. Derved opnås en bedre balance og bedre sejlegenskaber i forhold til en båd monteret med to højre drejende motorer. Der kan leveres miljøvenlige, støjsvage 2 takt motorer med både højre og venstre drejende motorer på 115 HK, mens man skal op 150 HK for en tilsvarende løsning med 4- takt motorer fra f.eks. Yamaha.</p> <p>Vort spørgsmål går derfor på, hvorvidt der kan accepteres 2 takt motorer.</p>	<p>Propellerbeskyttere er ikke egnet til større motorer over ca 60 HK idet de kan beskadige motorenes gearkasser / kavitationspladen. Vor erfaring er at belastningerne er meget store på motorerne og propellerskyttermontagen sker derfor på kundens eget ansvar og risiko. Dertil kommer at montering af propellerbeskytter nedsætter motorens præstationer betydeligt, hvorfor en topfart på 35 knob ikke kan opnås.</p> <p>Vort spørgsmål går derfor på, hvorvidt propellerbeskyttere kan udelades.</p>	<p>Ved fartangivelse bør angives konditionerne for bådens belastning og søens beskaffenhed. Det er branche kutyme at angive f.eks. maksimum farten på glat vand og ved en given nyttelast incl fulde tanke ombord.</p> <p>Vort spørgsmål går derfor på under hvilken belastning bådens fart ønskes opnået.</p>	<p>. Vi har noteret os iht specifikationens pkt 3.22, hvori der ønskes en åbning i fartøjets side således at personer kan bjærges gennem denne åbning ombord. Vi bifalder denne løsning som dog også giver en vægtforøgelse for båden. Såfremt der ikke kan imødekommes en højere vægt for traileren, jf vort pkt 1 ovenfor, skal derfor forespørges om der kan accepteres en løsning med brug af en Jason Cradle, bjærgningsbåre som alternativ til en åbning i bådsiden.</p>	<p>Vægten af udstyret leveret af Beredskabsstyrelsen bedes venligst oplyst pr enhed.</p>	<p>Vi er interesseret i at tilbyde overnævnte og har i den forbindelse et spørgsmål. I specifikationen står det 2 x 100 Hk påhængsmotorer. Vi leverer de fleste både med Water Jet, Da dette giver en bedre manøvrerings evne, og har en mindre dybdegang end påhængsmotorer</p>
<b>Svar</b>	<p>Beredskabsstyrelsen ønsker af hensyn til fleksibilitet hvad angår trækkende køretøjer, at den maksimale totalvægt af traileren ikke overstiger 2.600 kg.</p> <p>Specifikationens krav fastholdes altså.</p>	<p>Beredskabsstyrelsen fastholder ønsket om 4-takts motorer.</p> <p>Fsa. det andet punkt om modsat drejende propeller, så ser styrelsen gerne denne løsning anvendt.</p> <p>Specifikationens krav fastholdes altså.</p>	<p>Beredskabsstyrelsen fastholder kravet om skruebeskyttere, da det er et SOLAS krav.</p> <p>Specifikationens krav fastholdes altså.</p>	<p>Beredskabsstyrelsen er villende om, at skruebeskytter nedsætter maksimal fart for båden.</p> <p>Den faktiske hastighed måles ved fuldlast, dvs. med fuld brændstoftank og 700 kg last.</p>	<p>Beredskabsstyrelsen fastholder kravet om åbning i bådens side.</p>	<p>Vægten er maksimalt 15 kg.</p>	<p>Beredskabsstyrelsen fastholder kravet om at anvende motorer med traditionelle skrue, da erfaringer viser, at disse er lettere at operere af relativt urutineret personale.</p>