

Comandante General
General José Manuel Zelaya
Su oficina

Buen día mi General Zelaya, con todo respeto y subordinación, me dirijo a usted, a la vez deseándole éxitos en sus delicadas funciones.

Le informo que se realizó una inspección muy detallada, de cada sistema operativo de los camiones MAN TGS 33.400 provenientes de Israel.

Le informo sobre los siguientes detalles, a consultar por reclamo de garantía.

A) Existe una vibración en el motor, de forma horizontal, al entrar en torque pasado de 1,200 RPM que se manifiesta en los tres camiones, en los ratios de 1° 2° y 3° velocidades, tal vibración tiene una magnitud, de entrar en las posibilidades permisibles en romper los damper, de los soportes de motor.

B) En la unidad MAN TGS, con el VIM: WMA26WZZ7MM868929

Se manifiesta una fuga de aire, en el sistema neumático, dejando las recámaras de seguridad frenadas, únicamente entra en pérdida, cuando la unidad mantiene el motor apagado.

C) La estabilidad de los tres camiones, de 3,000 galones, superan al camión MAN de 5,000 galones.

Sin embargo, estos camiones, van a mejorar, con una más, de las barras estabilizadoras, que se instalarán en sus ejes centrales de cada unidad, por el momento estas unidades, tienen una leve tendencia en pérdida de estabilidad.

D) Los racores de las salidas de la bomba centrífuga, no son sus roscas estándar a las tradicionales, ya que utilizamos un paso de rosca 2.5 NH

Y las bombas centrífuga karba, traen un paso de rosca 1.25 NH que en tal sentido, no podemos utilizar las mangueras de un camión al otro, por lo consiguiente no podemos alimentar, las cisternas en serie, cuando este lo requiera, del mismo reporte le hago saber, que los racores de bomba y acoples de mangueras, son metales que presentan una impureza en la aleación, ya que se aprecia, una porosidad en el acabado del mismo.

Siendo así, le recomiendo realizar pruebas sujetas a la garantía, de cada manguera.

E) Las barras de transmisión PTO, dos de los camiones, se manifiesta un roce, en la cuarta sección del conjunto de barras, siendo de 105 centímetros de longitud, la barra que presenta el roce.

F) En el repintado del color en rojo, se observa, que el capó no se pintó en su interior y el para choque frontal, le falta pintura en los bordes superiores.

G) Con el debido respeto le sugiero, realizar las consultas por varios accesorios no instalados, según a lo homologado y socializado que consta, en las especificaciones técnicas, de forma generalizada para todas las unidades.

Salvo que exista, algún documento por la casa matriz, que de ante mano, no se como se le domina en su nombre, y que yo, desconozca, donde ellos, no garantizaban o, se disculpan, por todo los accesorios solicitados no instalados, bien sea, por cuestiones de la línea de producción o, por el cierre de aduanas por la pandemia.

Ejemplo en general, de accesorios no instalados.

(1) Winsher eléctrico para 10 toneladas, barra de remolque, faroles direccionales en cabina manuales, segunda sirenas neumática, base cargador de lámparas manuales, 6 rompe olas en la cisterna, bomba centrífuga doble etapa, con palanca de alta y baja presión, manguera para auxilio de ruedas pinchadas, escapes de motor tipo snolkel.

(2) Para el camión de 5,000 galones, bomba centrífuga revolución caja, con auxilio PTO, Succión de 4 pulgadas para la bomba centrífuga, carrete de alta presión.

H) Caja de transmisión mecánica no, automática, para las unidades de 1,000 galones en agua, aplicados a los dos camiones tipo forestal.

I) Capacitación de todo el sistema operativo y reparativo.

Comandante General
General José Manuel Zelaya
Su oficina

Buenos días mi General Zelaya.

Con las altas muestras de respeto y subordinación, me dirijo a usted, a la vez, deseándole éxitos en sus delicadas funciones.

Permítame informarle hoy 12 de agosto del 2021 a las 10:30 am.

Se procedió a realizar una prueba más, del funcionamiento, de la bomba centrífuga Karba de fabricación Turquía.

Y que están instaladas, en las unidades contra Incendios MAN TGS de 3,000 galones, de procedencia Israelí, realizamos las pruebas en los tres camiones MAN.

Dichas bombas centrífugas, no se lograron realizar cuyas pruebas, cuando estas unidades arribaron a nuestra país y posteriormente a nuestra institución, ya que tenían por desperfectos, una desviación en las barras transmisión PTO, para la bomba centrífuga, que fueron lesionadas en el puerto de embarque en Israel, que así lo manifestó el ing Kerim Maldonado y que actualmente, ya fueron corregidas por el ing Arian de B Safe.

En la prueba preliminar realizada, este pasado martes, se mantuvieron en un lapso de 12 minutos cada bomba centrífuga en funcionamiento, con una sección de manguera (1 paño)

Y en dicha prueba preliminar, se obtuvo una aceptación al trabajar en ese sentido.

No siendo así, al día de hoy, se realizó una segunda prueba, donde se utilizó, tres secciones de mangueras o, tres paños donde dio un resultado no aceptable a nuestras funciones, al manifestarse una baja presión de agua, impulsada por la bomba centrífuga karba, que a su vez, emanó una alta temperatura en su cuerpo central voluta, donde transmitió esa temperatura al agua, donde tuvo a lugar una cavitación en sus componentes internos, despidiéndose el agua en su punto de ebullición de 100 grados centígrados.

No obstante, en su pleno funcionamiento, los pitones, se atascaron después de habersele elevado la temperatura, de un material similar a la fibra de carbono, con una aleación muy parecida a la baquelita, que en muchos casos, es utilizada en las casas matrices, para objetos giratorios ordenados en un eje central, con el propósito anti-oxidantes, donde no es utilizada la grasa, por su naturaleza de material. Sin embargo, este material no esta en la capacidad del desempeño de torque, por sus condiciones moleculares ni, para ser utilizado, en zonas de alta temperatura.

Todo lo anteriormente explicado, es por tener una especulación técnica, que los impeller sean de una fabricación de carbono, fibra o, baquelita.

Ya que no existen explicaciones contundentes, que nos desifre el material atascante a los pitones, ya que también, inspeccionamos la cisterna y encontramos totalmente limpio de ese material, también observamos, que la cisterna cuenta con un pascon que evita, la circulación del material encontrado.

Cuyas operatividad probatoria, se realizó con un personal de mucha experiencia en bomba centrífuga y en materia del combate contra Incendios.

Capitán Fredy Juárez, Capitán Leonel Martínez, Capitán Gustavo Barahona, Capitán Denis López, varios clases y dos mecánicos.

Con el debido respeto que usted merece, le recomiendo realizar este reporte, a los señores B safe y de ser posible que ellos, logren contactar un técnico especialista de la fábrica en bombas centrífugas, Turca Karba, para la inspección de este aparato hidráulico.

También realizamos una pruebas comparativas, entre camión MAN, con bomba Rosenbauer y esta otra bomba centrífuga karba. Y los resultados son abismales, en relación a la alta presión hidráulica de Rosenbauer y a la baja presión de Karba.