

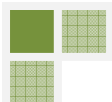
Traffipax ellen az alapoktól

- online tanulmány

0



www.detektorbolt.hu | Traffipax ellen az alapoktól c. online tanulmány
A dokumentum a H&H Deal Hungary Kft. szellemi tulajdona.
Másolása, közlése, egyéb hasonló módú felhasználása előzetes engedélyhez kötött.
Minden jog fenntartva!





I. Ahol mindenkinél elindul a lavina: RADAR- ÉS LÉZERDETEKTOROK A GYAKORLATBAN



I. Ahol mindenkinél elindul a lavina: RADAR- ÉS LÉZERDETEKTOROK A GYAKORLATBAN

1

Itt vagyunk az első fejezettel, melyben a passzív védelmi eszközök csoportjába tartozó jelzőkészülékekről, a detektorokról lesz szó.

Passzív védelem

A passzív védelem annyit jelent, hogy közvetlen módon nem teszünk maga ellen a mérés ellen, csak annak tényét érzékeljük készülékünkkel – optimális esetben még időben.

A radar- és lézerdetektorok lehetnek mobil vagy beépítendő készülékek. A mobil készülékek általában egy tapadókorongos konzol segítségével kerülnek szélvédőnk belső ívére, úgy, hogy a készülék orrészze az üvegen kifelé nézzen – itt található a készülék antennája -, a kijelző rész pedig az utastér felé, felénk nézzen.

A beépített készülékek érzékelő antennája az autó orr részében kap helyet, a szélvédőre nem kell kiraknunk semmit, az utastéri visszajelző is rejtettebben helyezhető el egy mobil készülékhez képest.

A készülékek mindegyike valamilyen hang- és fényriasztást ad, így figyelmeztetve a vezetőt a közelgő veszélyre.



K, Ka, Ku, X radar sávok – mik ezek?

Azok a **rádiófrekvenciás** sávok, melyeket a traffipaxok használnak világszerte a sebességünk megméréséhez. Magyarországon jelenleg a K, Ka, és Ku sávon dolgoznak a mérőberendezések – az X sávon működő utolsó traffipax már évekkal ezelőtt kimúlt, így a honi utakon felesleges lehet a frekvencia jelzése. Ku sávú traffipaxból is már csak két működő műszerről tudunk – Miskolc és Marcali térségében lehet csak számítani rájuk, az itteni kapitányságokon szolgálnak.

Ha valaki tudja, hogy nem autózik a nevezett két városban, illetve azok környékén, akkor a Ku sáv jelzése is felesleges opció lehet nagy valószínűség szerint. Érdemes lehet ezt is szem előtt tartani a választásnál.

A fenti sávok közül a K sáv nálunk szabadon használható frekvencia – nem csak a hatóság érdekeit szolgálhatja. Így fordulhatott elő, hogy a legtöbb automata módon nyíló ajtó (pl. benzinkutak shopjainak ajtaja, közértek, üzletek ajtaja) a K frekvenciasávon sugározva látja meg a közeledő vásárlót, s nyitja ki az ajtót. A detektorok ilyen ajtó közelségében is riaszthatnak.

Vakriasztás, fals riasztás

Azok a detektorok, melyek a K sávot is figyelik, nem csak a K sávon dolgozó traffipaxokat, hanem a hasonló sávú – bár gyengébb szórt jelű - ajtónyitó elektronikai rendszerekre is jelzést adhatnak. Az ilyen jellegű jelzést nevezzük fals vagy vakriasztásnak. Ez **nem a detektor hibája**, hiszen ő csak a dolgát végezve jelez arra a frekvenciasávra, melyre programozva lett.

A vakriasztások azonban egy idő után, a készülék használatával rutint szerezve jól **elkülöníthetővé** válnak az éles, valóban mobil traffipaxra történő riasztástól. A detektorok többsége ugyanis a gyengébben érzékelt jelet kisebb jelerősséget is mutatva detektálja. Valódi traffipaxszal szemben viszont nagy eséllyel rögtön a nagyobb vételi jelerősséget látjuk, sűrűbb csipogással kísérvé.

Ezen felül ha Te nap mint nap ugyanazon útvonalon közlekedsz, még könnyebb a dolgod: egy idő után pontosan tudni fogod, mely útszakaszon, hol van esetleges vakriasztási forrás (pl. egy benzinkút), s ha ettől eltérő helyen kapsz riasztást, nagy valószínűséggel traffipaxot fogtál!



Hol mérik meg a sebességemet, mennyi időm van cselekedni?

A radaros mérés és a lézeres mérés jól elkülönül egymástól. A magyarországi – és általában a külföldi – *rádiófrekvenciás* traffipaxok bár adott esetben több száz méterig is elszórják jelüket, sebességet megállapítani csak a **fényképezési távolságban** fognak, ami a mérőműszertől számított **kevesebb mint 50 méteres** távolságon történik (ilyen távolságon belül tud a készülék optikája olyan képet készíteni, melyen már olvasható a rendszám is). Ha tehát sikerül elérned készülékeddel, hogy a fent nevezett szakaszon belülré már a megengedett sebességgel érkezz meg, nyert ügyed van.

(Egyes Ka sávú radart hordozó mérőautóknál a fényképezési távolság akár 10m alá is csökkenthető – ebben a módban csökken a traffipax adóteljesítménye is, mely ugyan kisebb jelzési távolságot is jelenthet számodra, de kb. 40 méterrel nagyobb távold lehet a fékezésre is.)

Nálunk a radaros mérőműszerek automaták, a rajtuk beállított sebességérték felett haladókat automatikusan lefényképezik, rögzítik.

Lézeres mérésnél a rend őre már alkalmazhat **manuális üzemmódot** is – a mérés célpontját ő maga választhatja meg, szubjektív szempontok alapján. Vagyis adott esetben csak arra fog rámérni, aki szemre is gyorsabban halad a megengedettnél. Automata üzemmódban általában egy távolabbi pontra állítják a célkeresztet, melyen minden arra közlekedő autós áthalad – így minden jármű sebességét ellenőrizni tudják.

A lézeres mérőműszerek 1mp alatt, akár 0,3, vagy 0,6mp alatt is bemérhetik a sebességet, ha a kezelő ügyes. A lézerek műszaki adatai között megtalálható specifikációk általában laboratóriumi eredményekre vonatkoznak. A való világban ezek eltérőek lehetnek – több tényezőtől függhet a mérés gyorsasága. Ilyen az autó színe (sötét autót nehezebben lehet megmérni), a mérés távolsága, a kezelő rutinja, ügyessége.

Ide tartozó fontos dolog, hogy ha mérőműszert, s körülötte álló kezelőket látunk az út szélén, még **akkor sem biztos**, hogy valóban épp aktív a sebességmérés,



illetve hogy *ránk* aktív. Tehát ha nem jelez detektorunk, vagy nem szólal meg lézerblokkolónk, nyugodjunk meg, valószínűleg nem volt mit jelezni, érzékelni.

Lézeres mérés esetén a 200-250 méteren belülről indított mérések detektálása szélvédőre helyezett készülékekkel egyébként is kritikus, mert a lézernyaláb szóródási átmérője ilyen kis távolságnál nagyon kicsi: adott esetben csak az autó orrészét éri, s nem ér fel detektorunk magasságába. Ilyen esetben jöhet jól egy külső lézerérzékelő, vagy még inkább egy lézerblokkoló – mindkettő érzékelő feje a rendszám tábla környékére, a lézeres mérés tényleg leggyakoribb célpontjához kerül.

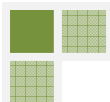
Az, hogy a lézeres mérés milyen távolságból indul, nem mondható meg egyértelműen. Gyakorlatilag ez is a kezelő pillanatnyi döntésének függvénye – 2km alatt bármilyen távolságból célba veheti járművedet.

***Amikor már a rendszámom is látszik a felvételen,
már rég a megengedett sebességgel haladok. Vagy nem?***

A fenti kérdést gyakran hallom a lézeres méréssel kapcsolatban, ahol a mérés indulhat akár 1500m-ről is, a rendszám táblát viszont ennél csak jóval közelebről lehet rögzíteni a videón.

A válasz mégis nem, hiszen ha már egyszer megvan a gyorsajtás rögzítése, csak le kell követni az autót amíg a rendszám tábla is rákerül a felvételre (=bizonyító erejű felvétel). Így a korábbi gyorsajtást lehet párosítani a később olvasható rendszámmal a képen, ha az autó folyamatosan a felvételen volt a két rögzítési pont között (sebesség és rendszám).

Ha megnézed a lézerek mérési gyorsaságára vonatkozó adatokat feljebb, és ezt összeveted az emberi reakcióidővel, fékkésedelmi idővel, az utóbbi lesz a nagyobb. Tehát ha csak a száraz adatokat nézed, azt vonhatod le következtetésként, lézeres méréssel szemben érzékelővel nem lehet védekezni, hiszen mire elkezdenél fékezni, a sebességed már látszik a lézeren. A valóságban azonban mint azt Te is tudod, nem mindig jönnek elő a laboratóriumi körülmények. A rend őre nem mindig olyan gyors, hogy pikk-pakk célpontot találjon járműveden.



Nézzük meg tehát ezeket a helyzeteket, melyek esetén egy külső **lézerérzékelő**, vagy a **radardetektorod lézerjelző funkciója** is kellő **védelmet nyújthat**:

- lassú, körülményes kezelő – a lézerjelet sugározza a műszer, de a pontos cél megtalálása akadozik;
- kifordulva egy adott útszakaszra, ha rögtön autódra irányítják a lézert, még nyilván nem mész túl gyorsan – de így nem is fogsz felgyorsítani még véletlenül sem, hiszen a készüléked detektálta és jelezte a közelgő veszélyt;
- a melletted/előtted haladó járművet veszik először célba – ilyen esetben, nagyobb távolságnál Te is kaphatsz a lézer szórt jeléből, így még időben tudod sebességedet korrigálni;
- megfordulás, félreállítás: ha a fentiek közül egyik eset sem áll fent, még mindig el tudsz slisszolni adott útszakaszcól, még mielőtt a rendszámtábládat is rögzítenék. Ha mondjuk 800 méterről kezdődött a mérés, lehet párszáz métered a menekülő útvonal megtalálására. Autópályán ez, mondjuk ki, kritikus.

A radardetektorok csak akkor jeleznek, ha a megengedettnél gyorsabban közlekedek?

Nem. A radardetektorok nem látják, hogy mennyivel haladunk, és az adott útszakaszon érvényben lévő sebességhatárral sincsenek tisztában, így ők a sebességtől függetlenül jelzik, ha radar van a közelben. Kivételt ez alól csak bizonyos műholdas technológiát alkalmazó detektorok képeznek – róluk később beszélünk.

A passzív védelmet adó jelzőkészülékek mellett beszélhetünk az aktív védelmet adó készülékekről is – róluk a következő részben olvashatsz!

www.detektorbolt.hu | Traffipax ellen az alapoktól c. online tanulmány

A dokumentum a H&H Deal Hungary Kft. szellemi tulajdona.

Másolása, közlése, egyéb hasonló módú felhasználása előzetes engedélyhez kötött.

Minden jog fenntartva!





II. Sárkány ellen sárkányfű – A LÉZERBLOKKOLÓK



II. Sárkány ellen sárkányfű – A LÉZERBLOKKOLÓK

A közúti sebességmérésnél *aktív* védelmet a lézerblokkolók nyújthatnak, mely eszközök **mellék- vagy fő** hatásként segíthetik autód, járműved lézer elleni mérhetetlenségét. Azért mondom, hogy mellék- vagy fő hatásként, mert vannak **direkt lézerblokkolók**, melyeknek egyetlen, nem titkolt funkciója a lézerek hatástalanítása, és vannak olyan készülékek, melyeknek **elsődleges funkciója más** – pl. parkolószensor-funkció -, s ha ezen funkciót valamilyen hasonló elven dolgozó, de idegen jel akadályozná – pl. egy lézeré -, bekapcsolhatnak egy „helyreállító” effektust a zavaró jel megszüntetésére, igyekezve helyreállítani az eredeti nyugodt, zavartalan állapotot.

LED-es vagy lézerdiódás?

A lézerblokkolóknak a használt technológia alapján két nagy csoportja van. A LED-es blokkolók szenzoronként több infra LED-et használnak hasonló teljesítmény eléréséhez, míg a diódás blokkolóknál erre elég fejenként egy-egy dióda. Papíron egy lézerdióda kb. 100-szoros teljesítményt nyújt egy infra LED teljesítményéhez képest. A valóságban ekkora különbség nincsen, legalábbis a lézerek elleni hatékonyságban. Az tény, hogy a diódás blokkolók később jelentek csak meg, tehát ők az újabb generáció, újabb fejlesztések termékei, legalábbis a technológiát illetően. De Te is látni fogod, nem biztos, hogy ez a lényeges.



Érzékelés vagy blokkolás – miben legyek erős?

A lézerblokkolók érzékelik a dolgozó lézert, s ezzel párhuzamosan kezdhetik meg az ellenjel sugárzását. Első blikkre talán mindenki a blokkolási, vagyis az **adóteljesítményre** helyezné a hangsúlyt, szemben az érzékelés, vagyis a **vevőrész** minőségére – tévesen. A blokkolás feltétele ugyanis az, hogy az autónkon lévő műszer érzékelje a lézert. Egyes gyártók ezért inkább a **vevő oldali fejlesztéseket** szorgalmazzák, próbálják minél érzékenyebbé, minden helyzetre felkészültebbé tenni a készülék érzékelő funkcióját.

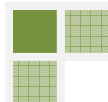
Ez persze nem jelenti azt, hogy magát a blokkolást végző elemek mennyisége, vagy még inkább minősége ne számítana, de közel sem nyom annyit a latba, mint az érzékelés oldalon történő fejlesztések.

A gyakorlatban ez úgy csapódik le, hogy egy fejlettebb érzékelőrészrel operáló lézerblokkolóból elég lehet kevesebb fej is ugyanarra az autóra, mint egy kevésbé fejlettből, ugyanakkora teljesítmény eléréshez. Ez egyrészt spórolást jelent a készülék árán, hiszen nem kell megvenned az általában drágább, eggyel több fejes változatot egy másik készletből, másrészt az autóra szerelését is megkönnyíti, olcsóbbá teszi.

Érdemes tehát a termékek specifikációját is átböngészni, nem csak az árak alapján hozni döntést, mert ma már az ilyen technikai vívmányoknak köszönhetően léteznek egyfejes blokkolók is, melyek adott helyzetekben felvehetik a versenyt más, hasonló technológiájú, de kétféjes blokkolókkal szemben is, vagyis már nem csak kisebb autókra nyújthatnak kielégítő védelmet.

De mégis, hány fejes blokkolót tegyek az autómra?

Ha az anyagi részt figyelmen kívül hagyjuk, az elsődleges szempont mindig az autó mérete kell hogy legyen lézerblokkoló választásakor. **Kis autó – kevesebb fej, nagy autó – több fej.** Ezen az aranyszabályon még a fentebb taglalt fejlesztések is csak egy bizonyos mértékig tudnak változtatni. Értsd, egy terepjáróra, ami szélességében és magasságában is nagyobb lőhető, visszaverő felületet képez egy kisebb orrméretű, laposabb személyautóval szemben, a



maximális védelemhez nem lesz elég egy egyfejes lézerblokkoló, még ha az a legmodernebb fejlesztéseket is hordozza, akkor sem.

Persze itt is, mint a detektoroknál szóba jön a szubjektivitás és a pénztárca mérete is. Ugyanis bár az előbb vázolt esetben egy fej valóban nem ad maximális védelmet ilyen nagyméretű levédendő felületre, de a védelem bizonyos esetekben mégis jól szerepelhet, főleg a nagyobb távolságból indított mérésekkel szemben.

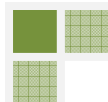
Milyen összefüggés van a távolság változása, és a lézerblokkolóm teljesítménye között?

Egy lézerblokkolónál soha sem az számít, mekkora távolságról tudja érzékelni a pásztázó lézert. Egy lézerblokkolónál az számít, milyen **távolsáig tudod megközelíteni** a lézert anélkül, hogy az a sebességedet megmérné. Minél kisebb ez utóbbi szám, annál több idő van a fékezésre.

Minél távolabbról kezdik a mérést, annál könnyebb dolga van a lézerblokkolónak.

Nagy távolságnál a lézernyaláb szóródási átmérője nagyobb, mint közelebbi méréseknél, így, még ha csak egy fejünk van is fent az autón, biztosan őt is éri a lézer. Ha éri a lézer, érzékeli azt, megkezdődhet a blokkolás is.

A lézerek szóródási átmérője a távolság csökkenésével (ahogy közeledünk a lézer felé) arányosan csökken, szűkül, így ha nem fejlett vevőrészsel rendelkező blokkolót választunk, valószínűleg több fejre lesz szükségünk a hatékony blokkoláshoz. Megfordítva azt is mondhatnám: ha fejlett vevő- vagy érzékelőrészsel ellátott blokkoló van az autón, szinte ugyanolyan közel mehetek a lézerhez mért sebességadat nélkül egy fejjel, mintha egy kevésbé fejlett vevőrészsel ellátott, de kétfejes rendszer lenne az autón. Nem győzöm hangsúlyozni tehát, hogy a lézerblokkolás kulcsa az érzékelés. Ha valamit nem látsz, nem is tudsz tenni ellene.



Honnan mérnek lézerrel? Szemből vagy az elhaladó forgalmat?

Magyarországon a korábbi tapasztalatok szerint nagy távolságról mérnek (1000-500m), de figyelemreméltó a közeli mérések megszorodása is a jelenben a szemből történő méréseknél.

Hátsó méréseknél távoli mérésről nem beszélhetünk, mert a felvételen rögzítendő rendszám-tábla csak kb. 150m-ig látszik a távolodó jármű hátulján, így ezen belül kell célt találnia a mérő kezelőjének autóján. A hátsó mérések száma jóval alacsonyabb a szemből történőkkel szemben, hiszen hátsó mérésnél nagyobb eséllyel szűrhető ki az út szélén ránk leső, elhaladásunkat éberrel figyelő rendőr.

Ha mégis szeretnénk felkészülni a hátsó mérésekkel szemben, akkor ott, a távolság eredendően alacsony mivolta miatt is fontos a fejlett vevőrész, vagy a kifejezetten hátsó mérésekre fejlesztett blokkolófej használata.

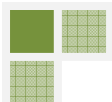
Mi is ez a dolog az autóm színével?

Ja igen! A szín. Az autó és a pénztárca méretén túl a szín, sőt a lámpák mérete, vagy a króm kiegészítők mennyisége is billentheti a mérleg nyelvét egyik készülékről a másik irányába.

Miért van ez így?

Azért, mert a lézert, a lézerfényt is fényként kell kezelnünk, még ha ez az emberi szem számára csak korlátozott mértékben is látható. S mint ilyen, ugyanazon törvényszerűségek vonatkoznak rá, mint a számunkra is látható fényre. Vagyis, **világosabb felületről jobban verődik vissza**, a sötétebb felületek viszont egy részüket „elnyelik”, vagy legalábbis nem verődnek vissza olyan könnyen. Így fordulhat elő, hogy egy ugyanolyan típusú, de sötétebb színárnyalatú autón ugyanazon blokkoló jobb eredményeket mutat, mint egy ugyanilyen, de világosabb járművön.

A krómozott alkatrészek, nagy lámpák ugyancsak ronthatják esélyeinket, mivel nagy visszaverő felületeket képeznek a lézernyaláb számára. A lézer pedig az autókra lőtt, s onnan visszaverődő impulzusok alapján számolja sebességünket.



Egy ügyfelünk pl. a fenti tény miatt váltott az Astráján egyébként nagyon jól mutató króm tükrökről vissza a gyári, bordó színre fűjtakra. Olcsóbb volt, mint újabb blokkolófejjel kiegészíteni meglévő installációját. A tesztméréseink alkalmával még ez az egyébként nem nagy méretekkel rendelkező autó is széles autóként „viselkedett”, hiszen a króm tükrök *kiszélesítették* a lehető, jó visszaverődést adó felület nagyságát.

Ahogy látod, a lézerblokkoló kiválasztásánál több adottsághoz kell alkalmazkodnod. Talán ez a szegmens igényli a legtöbb odafigyelést a traffipax védelemben, de ha a fenti szempontokat szem előtt tartva választasz, nagyot nem tévedhetsz!





III. Ez nem holmi navigáció! – GPS-TECHNOLÓGIA A TRAFFIPAX VÉDELEMBEN



III. Ez nem holmi navigáció! – GPS-TECHNOLÓGIA A TRAFFIPAX VÉDELEMBEN

Ebben a fejezetben egy nagyon izgalmas, relatíve új technikát alkalmazó készülékek csoportjáról, a **műholdas detektorokról** lesz szó!

A dolog lényege, hogy az ilyen készülék a fixen telepített sebességmérő egységeket **nem azok szórt jelét érzékelve** riasztja a sofőrt a közelgő veszélyre, hanem annak koordinátáit, helyét a készülék **adatbázisában** tárolva figyelmeztet, ha arra haladunk. Erre, az egyre kisebb adóteljesítménnyel dolgozó telepített műszerek, és az elérhető nagyobb jelzési távolság miatt lehet szükséged.

Egy ilyen készülék akár 1km-es nagyságból jelez neked, sőt, az adatbázisa az adott útszakaszon érvényben lévő sebességhatárt is tartalmazza, s külön figyelmeztet, ha ennél gyorsabban közlekednél a traffipax előtti szakaszon. Az adatbázis pedig frissíthető a mindenkor újonnan telepített traffipaxok helyével.



„Oké, de ezt ma már több autós navigáció is tudja... Miben lehet több ez?”

Az autós navigációk nem kifejezetten erre az üzemmódra készülnek – a GPS antennás detektorok erre vannak kihegyezve. A navigációkkal szemben, ezt a készüléket ki lehet egészíteni radarantennával, mely így egyrészt a mobil radarokkal szemben is védettséget ad majd, másrészt a GPS-antenna segítségével újabb előnyöket kovácsolhatunk a kombinációból. Melyek ezek?

A GPS-technológia és a radarérzékelés párosításával elérhető előnyök:

- **Beállítható a riasztási sebesség határa – ha nem hajtok gyorsan, nincs riasztás:**

Ez a hasznos funkció azoknak jöhet jól, akik kevésbé tolerálják a detektorok vakriasztását. A készülék a műholdas kapcsolat alapján a **sebességünkkel is tisztában** van. Ezzel a funkcióval beállíthatunk bármilyen sebességértéket, **mely alatt nem vagyunk kíváncsiak riasztásra.**

Pl. városi dugókban, lépésben haladva nyilván felesleges bárminemű riasztás – ilyen készüléket használva nem kell ki-be kapcsolgatnunk detektorunkat, hanem önállóan teszi a dolgát.

- **Kiiktatható benzinkutak, és egyéb falsriasztást okozók:**

Korábban már volt szó a **nem traffipax eredetű riasztásokról**, melyeket sok esetben pl. a benzinkutak automata, shop ajtaja idéz elő. A GPS-technológia lehetővé teszi a **benzinkutak helyének** adatbázisban történő elraktározását is, és az ilyen funkciót tartalmazó készülékeknél beállítható, hogy ezeknél a pontoknál **ne adjanak riasztást.**



„Nem rossz, nem rossz! De mi a helyzet akkor, ha a benzinkútnál bújik meg a traffipaxos autó?”

Ilyen esetben sem jelez adott készülék a veszélyre, viszont kijelzőjén az ilyen zónákban megjelenít egy külön feliratot, hogy tudjuk, azon a szakaszon nem számíthatunk jelzésre.

Nem mellékesen, ha egy „sima” radardetektorral közelítünk egy egyébként vakriasztást produkáló benzinkút felé, akkor sem lehetünk benne biztosak, hogy a riasztást valóban az ajtó váltja ki, s nem egy ott megbújó traffi, igaz? GPS-es detektornál viszont megszabadulunk a benzinkutaknál esetenként jelentkező csipogástól, s ott egyébként is tudjuk, számíthatunk veszélyre.

A készülékbe manuálisan, menet közben, egy gombnyomással is elraktározhatunk pontokat, ahol nem szeretnénk a későbbiekben (vagy a pont törléséig) riasztást kapni.

- Ahol akarom, ott riasszon – felhasználói pontok rögzítése:

Másik közkedvelt funkció az ilyen GPS-es készülékeken (amelyik tartalmazza), a manuális pontrögzítés. Ugyancsak egy gombnyomással rögzíthetünk olyan pontot az adott szakaszon áthaladva, ahol legközelebb riasztást szeretnénk kapni. Ha pl. tudunk olyan helyet, ami mobil traffipax mérések gyakori helyszíne, ezt rögzítve az adatbázisban, mindig riasztást kaphatunk, fix, nagy távolságból.

A műholdas detektorok lényege tehát, hogy segítségükkel nem csak hatásosabb, de komfortosabb is lehet a detektorhasználat,

hiszen a **vakriasztások gyakorlatilag megszüntethetők, és a telepített radarok érzékelése is egyszerűsödik, mindezt akár magyar nyelvű riasztással** (készülékfüggő) – hasonlóan a navigációkhoz.





IV. Cipő kacsalábon, póló kifordítva
– avagy a helyes elhelyezés,
a minőségi beszerelés
fontossága



IV. Cipő kacsalábon, póló kifordítva – avagy a helyes elhelyezés, a minőségi beszerelés fontossága

Azzal, hogy beruházol valamilyen védelmi eszközre, és másnap kezdedet dörzsölgetve várod a futárszolgálatot a rendelt termékkel, vagy bontod ki autódban az imént, frissen vásárolt készüléket, még korán sem vagy készen a felkészüléssel.

Persze a leglényegesebb lépésen már túl vagy, de a traffipax védelmi eszközöknél a készülék jó beállítása, installációjának minősége a legfontosabb dolog, amiről gondoskodnod kell, hogy a pénzedért valóban értéket kapj. Illetve hogy egyáltalán egy használható dolog legyen a végeredmény.

Hiába van egy csilli-villi negyedmilliós lézereblokkolód, ha a fejei egymás felé néznek, vagy egy teszt-győztes detektorod, ami az eget kémleli a rossz beállítás miatt.

Nézzük meg ezt a nagyon is fontos témát egy picit közelebbről!

www.detektorbolt.hu | Traffipax ellen az alapoktól c. online tanulmány

A dokumentum a H&H Deal Hungary Kft. szellemi tulajdona.

Másolása, közlése, egyéb hasonló módú felhasználása előzetes engedélyhez kötött.

Minden jog fenntartva!



A mobil detektorok felhelyezése

Korábban beszéltünk már a fémgőzölt szélvédő esetéről, és a megoldást is tudod már, ha ilyen van a Te autódon is. A legegyszerűbb, ha a márkaszervizben érdeklődsz ezzel kapcsolatban.

A mobil, szélvédőre illeszthető készülékek a legtöbb esetben egy **tapadókorongos fémkonzollal** kerülnek fel helyükre. Általánosságban elmondható, hogy minél feljebb kerül a készülék, annál jobb lehet a radar elleni teljesítménye, lézert jelezni viszont annál tovább fog, minél közelebb van a rendszámtábla síkjához, tehát ha minél lejjebb kerül.

(Ha lézerblokkolót is használsz, felesleges a detektor lézerjelző funkciója, így ilyen esetben nyugodtan teheted a szélvédő felső szegmensébe detektorodat.)

És itt érkezünk el talán a legfontosabb ponthoz: a detektornak vízszintesen kell állnia szélvédődön az optimális teljesítmény eléréséhez, és pont előre kell néznie (s nem jobbra, vagy balra elfordulva).

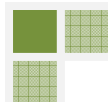
Ahány autótípus, általában annyi dőlésszögű szélvédő – tehát nagyon kis esély van arra, hogy a terméket dobozából először kivéve rögtön passzolni fog autód üvegéhez.

A mobil készülékek nem igényelnek beszerelést, vagy különösebb hozzáértést. Első lépésként a konzolba belehelyezzük a tapadókorongokat, majd a detektort „ráhúzzuk” a konzolra. Ha ez megvan, feltapasztjuk az üvegre (előtte érdemes a szélvédőt ezen a részen zsírtalanítani, kicsit megtisztítani a jobb tapadás érdekében).

Ha ezután elengedjük a készüléket, látni fogjuk, nem áll vízszintesen. Ilyenkor a készüléket a konzolon hagyva alulról felfelé tolva hajlítjuk a konzolt mindaddig, míg a készülék vízszintes helyzetbe nem kerül.

(Bizonyos autópályás Ka sávú radarok ellen több kísérlet eredménye alapján jobb eredmények, nagyobb jelzési távolság érhető el a detektor 90 fokban történő elforgatásával, függőleges felhelyezéssel. Természetesen ilyen esetben is figyelni kell arra, hogy a detektor ne az ég felé, vagy ne az autó elé nézzen, hanem vízszintesen előre.)

A másik dolog, hogy teheted-e detektorod a szélvédő valamely széléhez, az A-oszlop közelébe. A válasz, nem. Hacsak nem Zukról, vagy a Citroen kacsájáról beszélünk, a szélvédő általában oldalirányba is íves. Ha ide helyezed fel a műszert, az út szélét fogja pásztázni, s nem előre fog nézni, minél előbbre, a távolba.



Fontos oldala a detektor használatnak a kezelhetőség, vagy a riasztás észlelhetősége is. A készülékek általában a szélvédő alsó ívére vannak tervezve. A kijelző is itt látható a legjobban, valamint a készülék tetején lévő kezelőgombok is így érhetőek el a legkönnyebben.

Az ide történő felhelyezéskor ügyelni kell arra, hogy az ablaktörő lapát vagy kar nyugalmi állapotban ne a detektor antennája előtt helyezkedjen el, mert árnyékolhat, akadályozhatja a készülék kilátását.

A beépítendő radardetektor installációja

A vízszint szabálya itt is él, valamint hogy fémes felület nem lehet a beépítésre kerülő radarantenna előtt sem. Ez utóbbi szabály a radarjel fizikai tulajdonságából ered – fémen keresztül nem hatol át, nem jut el detektorodig. Műanyag hűtőrács - ha nincs krómmal futtatva, metálfénnyel fényezve - viszont nem zavaró, valamint a radarantennát lehet a lökhárító vonalától beljebb, mélyebbre installálni is. Azonban jó ha itt is figyelünk a detektor látószögére, ami a túl mély elhelyezésnél szűkülhet.

A lézereblokkolók beépítése

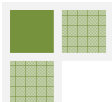
A traffipax védelmi eszközök közül talán a lézereblokkolóknál a legkritikusabb az installáció pontossága. Kis eltérés is nagy veszteséget okozhat a teljesítményben.

Elsőként a blokkoló fejegységnek, vagy fejegységeknek optimális helyét kell megkeresnünk autónkon. Már ez sem könnyű feladat, hiszen nem mindig ott van hely, ahol a lézereblokkolás szempontjából a legjobb lenne a fejet elhelyezni. Ilyen esetben törekedni kell az optimális helyet legalább megközelíteni.

Hol van az optimális hely?

Egyfejes rendszer elhelyezése esetén egyszerű a dolog: a fejet az autó orr részének közepére, lehetőség szerint a rendszámtábla feletti hűtőrácsba, az autó emblémájának környékére tedd.

Ekkor a fej az autó szemközti képének mértani közepére esik, vagyis nem kerül túl alacsonyra ahhoz, hogy adott esetben csak az autód alsó felét, a rendszámtábla vonala alatti részt védje. Tehát egy fej esetén vízszintesen és függőlegesen nézve is középre kell tenni az érzékelőt.



Két fej esetén már valószínűleg szélesebb autóról beszélhetünk, így a védelmet „szélesíteni” is kell a két fej segítségével.

Láttam már olyan installációt, ahol a két fej a rendszámháza felett, egymástól 30cm távolságra volt elhelyezve jobb és baloldalon. Az ilyen installáció egyenlő a pazarlással. Ha több fej áll rendelkezésre, felesleges és drága mulatság egy helyre összpontosítani a védelmet, még ha a szerelőnek oda is volt könnyű felszerelni.

Ne ez legyen a szempont, ha jót szeretnél magadnak! Ne bízd magad a szerelőre, kész tervekkel érkezz a műhelybe, még akkor is, ha ebben rutinos gárdával dolgoztatsz!

Így minimalizálhatod a kellemetlen meglepetéseket.

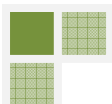
Persze létezik egy-két nagyon nehezen szerelhető autó is, melyeken egyszerűen lehetetlen az optimális helynek még csak a közelébe is menni a fejekkel – ilyenkor sajnos eggyel több fej lehet a megoldás, ami drágább, illetve egy jól beállított védelem itt is jól használható, még ha tisztában is vagy a korlátaival. Az ész nélküli használatot egyébként is el kell felejtetni – a lézerblokkoló használat nem erről szól.

Két fej esetén általánosan jól működik a dolog, ha a fejeket az autó középpontja és az autó széle közötti távolság felezőpontjához tudjuk rakni. Ilyenkor az autó közepe (rendszám) és lámpái is védve lehetnek a lézerrel szemben.

Ha az autód nem csak széles, hanem magas is, akkor jöhet szóba három-, illetve négyfejes rendszer, hiszen nem elég a védelmet szélesíteni, a „magasságát” is növelni kell.

Három fej esetén általában egy a csúcsára állított háromszög alakban elhelyezett blokkoló egységek működnek jól, mert ebben az esetben a két szélső fej a lámpákat, A-oszlopot védi, a harmadik, rendszámháza alatti fej pedig magát a rendszámháza környékét.

Négy fej esetén két egymásra rakott széles autót képzelj el, tehát egy négyzet alakban elhelyezett installáció lehet a legmegfelelőbb.



Az előbbiektől indokolt lehet eltérni, ha az autó orr felületén, bizonyos helyen sok a csillogó felület, krómrács, vagy szokatlanul nagy foncsorú lámpáid vannak, stb. Ezek kritikus visszaverő felületek (de ezt Te már úgyis tudod!) – csak úgy, mint a rendszám tábla -, védelmük fokozott figyelmet kíván.

(Téves az elmélet, mely szerint azért lövik a rendszám táblát, mert azt kell lekamerázniuk a lézerrel összekötött felvevővel. Egyszerűen csak ez a legkönnyebb, a legjobban visszaverő célpont az autón. A rendszám tábla rögzítése csak a második feladat, ha a gyorsajtás bekövetkezik.)

Hátsó mérésnél szemben hasonló szabályok lehetnek érvényesek a fej elhelyezésénél – ide talán a lámpák kisebb felülete, és a foncsor árnyékoltsága miatt (más jellegű hátsó lámpák) elég lehet kevesebb fej is egy jó védelemhez. Hátsó mérésnél, mivel a mérés közelről indul, nagyon kis szóródású lézernyalábbal veszik célba autód fenekét, ezért a fejlettebb vevőoldallal rendelkező készletek valamelyike jelenthet megoldást.

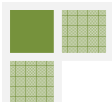
Végére hagytam a fej beállítását. Ha már megvan, hova teszed fel a fejeket, ellenőrizd, hogy ott valóban megoldható-e a vízszintezésük! Blokkolófejek elhelyezésénél kritikus a vízszint megléte.

További szempont, hogy pl. két fej esetén ne kövesd a lökhárító ívét, mert így a fejek kifelé fognak nézni, nagy távolságnál pedig majd ellőnek a lézer mellett. A fejek mindig pont előre nézzenek.

Még vásárlás előtt érdeklődj a forgalmazónál, a termék beszerelése után vállalnak-e éles tesztet saját lézeres műszerrel, ahol magad is láthatod, ellenőrizheted, mit tud a készülék autódon!

Ha a fentieket szem előtt tartod, közel kerülhetsz ahhoz, hogy maximálisan kihasználj a megvásárolt eszköz adta értékeit. Tudom, hogy most már mindent meg fogsz tenni az ügy érdekében!

A következő fejezetben a kiegészítőkről beszélünk, melyek segítségével akár tovább fokozható a hatékonyság is!





V. Sokszor nélkülözhetetlenek,
vagy csak
megkönnyítik a dolgod
– a kiegészítőkről



V. Sokszor nélkülözhetetlenek, vagy csak megkönnyítik a dolgod – a kiegészítőkről

Látszólag nem annyira izgalmas jelen témánk, de biztos vagyok benne, hogy nagyon hasznos dolgokról olvashatsz ebben a fejezetben is! Nézzünk meg pár olyan dolgot, melyek használata több esetben elengedhetetlen lehet, mások viszont az ízlés kérdéskörébe tartoznak.

A kiegészítők

Szivargyújtó elosztó, direkt kábel

Ha mobil detektorod van, nem biztos, hogy tetszik a szivargyújtó töltős, zsinóros megoldás. Márpedig általában valamennyi detektorhoz ilyen kábelt mellékel a gyártó. Használata nagyon egyszerű, egyik végét a készülékbe, másikat pedig a szivargyújtó aljzatba dugod.



Igen ám, de sokan panaszkodnak, foglalt a szivargyújtójuk, a navigáció is onnan megy például, vagy egyszerűen csak nem tartják esztétikusnak a közép konzolon futó kábelt. Ilyen esetben két megoldás is van. Szivargyújtó elosztóval kettő vagy több kimenetűre bővíthetjük egyszerűen szivargyújtós tápforrásunkat, így több készüléket működtethetünk egyszerre.

Az esztétikai részt egy úgynevezett direkt kábellel oldhatjuk meg. Ennek a lényege, hogy a készülék gyári kábele helyett egy olyan kábelt használunk, melyet a műszerfal mögött elvezetve tud rákötni a szerelő autónk egy elektromos pontjára, hogy onnan vegyen le áramot a készüléknek. A végeredmény egy a szélvédő alsó ívénel, középről kibukkanó kábelvég, mely csak annyira lóg ki, hogy épp elérjen készülékedig – a hosszabb része a műszerfalad mögött húzódik, rejtetten. Nincs tehát közép konzolon futó zsinór.

Tapadókorongos konzol

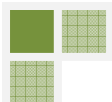
Ha több autóban is szeretnéd használni készüléked, gyakran egyszerűbb beruházni egy tartalék tartó konzolra. Ilyenkor csak a készüléket kell egyik autóból a másikba vinni, s nem kell külön bajlódni a tapadókorongok leválasztásával a szélvédőről. Nem beszélve a másik autóban történő újra pozicionálásáról a különböző ívű szélvédő miatt.

Tesztterek

A tesztelő készülékek lényege, hogy időszakonként meggyőződhess arról, a készüléked reagál a bejövő, figyelt jelre, egy szóval: **működik**.

Indulás előtt az autóban ülve a kis méretű teszterrel „rálósz” készüléked antennájára, vagy lézerblokkoló esetén a kinti fejeket próbálsz működésre bírni. Ha parkolószenzoros lézerblokkoló van, kezdet a fej elé téve is ellenőrizheted azt. Ha a parkolószenzor funkció jól működik (hallod az utastérből a csipogást) nagy valószínűséggel az elhárító funkció is rendben van.

Fontos elmondani, hogy az ilyen tesztelő készülékek nem szimulálhatnak életszerű helyzeteket, pl. nem alkalmasak arra, hogy lemérjük velük egy



készülék tudását, jelzési távolságát, mert egyszerűen nem rendelkeznek akkora adóteljesítménnyel.

Ha valós teszteredményekre vágyunk, forduljunk a termék forgalmazójához, olyanhoz, aki kínál tesztelési lehetőséget pl. lézerblokkolónkra.

Függőleges konzol

A detektorodat függőlegesen tartó konzol lényegéről már korábban volt szó – így érzékenyebbé válhat a Ramet típusú radarok ellen készüléked, valamint kevésbé veszi fel az út szélétől kijebb lévő benzinkutak vagy egyéb, vakriasztást okozó radarok jelét. Már csak a második „funkció” miatt érdemes lehet ilyesmibe beruházni.

21

Hosszabbító kábelek

Nagy autód van? Nem ér el a blokkolófej kábele a központi egységig? Semmi gond, erre vannak a hosszabbító kábelek bizonyos gyártóknál.

Általában hátsó fejek szerelésénél jöhet elő a probléma. Ezért ha az autód hosszú, és hátsó védelmet is szeretnél, mindenképp érdeklődj, adott termékhez (lézerblokkolóhoz) elérhető-e hosszabbító kábel, ha esetleg a gyári kábelhossz nem lenne elegendő (általában elég szokott lenni!).

Távirányítós kábelek

Egyes detektorokhoz opcionálisan megvásárolható kiegészítő, melynek lényege, hogy nem a készülék tetején lévő gombokat kell nyomkodjuk – ami menet közben sokszor körülményes lehet -, hanem a kábel szivargyújtós végénél lévő gombot, gombokat, ezekkel vezérelve a készüléket.



Spéci rendszámtábla keretek, tartólapok

Egy rendszámtábla nagyságú (annál picivel nagyobb), fekete műanyag lapot képzelj el, mely egy picivel túlnyúlik a rendszámtábla szélén, épp csak annyival, hogy a lézerblokkoló szenzort/szenzorokat elrejthesd mögé.

Ez a lap speciális anyagból készül, melyen a blokkoló ellenfénye akadály nélkül hatol át, tehát nem befolyásolja a készüléked teljesítményét.

Akkor ajánljuk használatát, ha sokat jársz külföldön, ahol tiltott a lézerblokkoló használata, s szeretnéd teljesen láthatatlanná tenni készülékedet, vagy egyszerűen csak szeretnéd elrejteni a kíváncsi szemek elől amid van.

22

Extra GPS-antenna

GPS-es detektorok kiegészítője. Hasonló az autós navigációk GPS-antennájához. Akkor használjuk, ha GPS-es detektorunk nem lát ki szélvédőnkön, vagyis nem találja a műholdat.

Illetve van még egy eset amikor ajánlott a használata: ha nem szeretnénk a detektort feltenni a műszerfalunk tetejére. Pl. ha besüllyesztjük a középkonzol egyik fiókjába, biztosan nem lesz műholdas kapcsolatunk. Ekkor kell közbeiktatni egy apró GPS-antennát, melyet kivezethetünk az autóból, vagy a szélvédő és a műszerfal találkozásához tehetünk, belülré.

LED-es visszajelzők

Képzelj el egy aprócska, de nagy fényerejű LED-et, ami a detektorod riasztásakor világítani kezd, felhívva ezzel figyelmedet a közelgő veszélyre. A módszer lényege, hogy teljesen rejtett beszerelést tesz lehetővé, valamint ha hangosan hallgatod a rádiót, akkor is fel fog tűnni, valami történik...



Extra blokkolófej

Extra blokkolófejre akkor lehet szükséged, ha pl. nagyobb autóra költözteted át meglévő rendszered. Ugye nagyobb autó, több blokkolófej. Általában.

A legtöbb lézerblokkoló rendszer – nem feltétlenül ezen ok miatt – bővíthető, tehát nem kell a kukába dobnod készüléked, ha megvetted álmaid terepjáróját.

Viszont vásárolni hozzá egy-két kiegészítő fejet, az javasolt!

A bővíthetőség, illetve a külön megvehető szenzorok léte azért is fontos lehet, mert ha korábban csak első védelemben gondolkoztál, később fontolóra veheted a hátsó védelem kialakítását anélkül, hogy emiatt egy teljesen új rendszerbe kelljen újra beruháznod.

Csúszásgátlós műszerfalbőr

Meglehetősen bizarr a név, talán ki sem derül belőle, mi is ez valójában.

Képzeld el egy tenyérnyi bőrhatású lapot, melyet felteszel autód műszerfalának tetejére, s bármit teszel rá (telefon, szemüveg, radardetektor), az nem mozdul el, vagy csúszik le róla vezetés közben sem!

Ezt a kis tartót egy-két (kevés!) detektorhoz mellékeli a gyártó a termék dobozába (természetesen tartókonzolt is, ha mégis inkább azt használnád), de akár külön is megvásárolható.

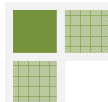
Ha radardetektorhoz szeretnél ilyet, inkább az elemes, akkumulátoros fajtához ajánlott, mert ehhez nem csatlakozik kábel, ami esetleg plusz súlyt jelenthet.

Frissítés, „upgrade” lehetőség

Nem kézzel fogható kiegészítő, de nagyon is fontos lehet. Általában a lézerblokkolókhöz kínált szolgáltatás, melynek a lényege, hogy ha új működésű lézer kerül az utakra, a lézerrendszered frissíthető legyen ellene.

Bizonyos időszakon belül – a vásárlástól számítva – a szolgáltatás ingyenes több gyártónál is. Később némi anyagi ráfordítással is megoldható a frissítés, és még mindig olcsóbb, mintha emiatt egy új készüléket kellene megvásárolnod.

Az utolsó fejezetben beszélünk kicsit a traffipax elleni készülékek használati módjáról. Az ésszerű, józan használatról.





VI. A használat módja – ésszerűség és következetesség



VI. A használat módja – ésszerűség és következetesség

Azért fontos, hogy külön fejezetet kapjon a téma, mert sokat erről beszélni nem lehet, ezért nem is kap elég hangsúlyt a legtöbbször. Talán így legalább Te tudni fogsz erről is, ha eddig esetleg másképp gondoltad.

Bár egy sokszor hivatkozott, angol felmérés szerint a detektor használók jóval kevesebb baleset részesei arányukhoz képest is, mégsem szabad azt hinned, ha van blokkolód, van detektorod, kedvedre száguldozhatsz. **Nem erről szól.** Az ilyen védelmi rendszerek lényege, hogy közvetetten lassítsák sebességedet ott, ahol ez indokolt lehet. Ez összecseng a közúti sebességméréssel, mely ugyancsak az indokolt szakaszokon hivatott működni.

Felesleges tehát etikai dolgokat felvonultatni a detektorok, blokkolók használata ellen. Nem a gyorsajtás elősegítésére lettek kitalálva, hanem a megelőzésre. Arra, hogy a kritikus helyekre se érkezz a megengedettnél nagyobb sebességgel. A legjobb traffipax védelem sem ér semmit két dolog hiánya mellett: józan ész és a fék.

Ezeket szem előtt tartva használd Te is készülékedet, bátran ruházz be egyre, mert a mai bírságtételek mellett többszörösen megtérülhet az ár, ez ne legyen mérvadó!



Nincs más hátra, mint megköszönnünk a figyelmedet – Te ezzel, a tanulmány elolvasásával már megtetted magadnak azt a szívességet, hogy közelebb vitted magad a személyedre szabott megoldáshoz. Sőt, talán már meg is van a konkrét választásod, mellyel elindulhatsz a **nyugodtabb autózás** világába.

Mi ehhez nem csak sok sikert kívánunk, de a vásárolt terméked mellé terméktámogatást, garanciát, tanácsadást, beszerelési lehetőséget és tippeket, összefoglalóan szakértői háttérrel igyekszünk biztosítani!

Üdvözlettel, figyelmedet köszönve,
www.detektorbolt.hu
H&H Deal Hungary Kft.

