

LASEROM PROTIV LASERA

Umjesto
brzine
očitavaju
grešku

Vlasnici novih Mazdi, konkretno Mazde CX-5 i Mazde 6, mogu se naći u neugodnoj situaciji jer njihovi laseri za automatsko kočenje u gradu znaju blokirati one policijske, za mjerenje brzine. Pa vi dokazujte da nemate jammer...

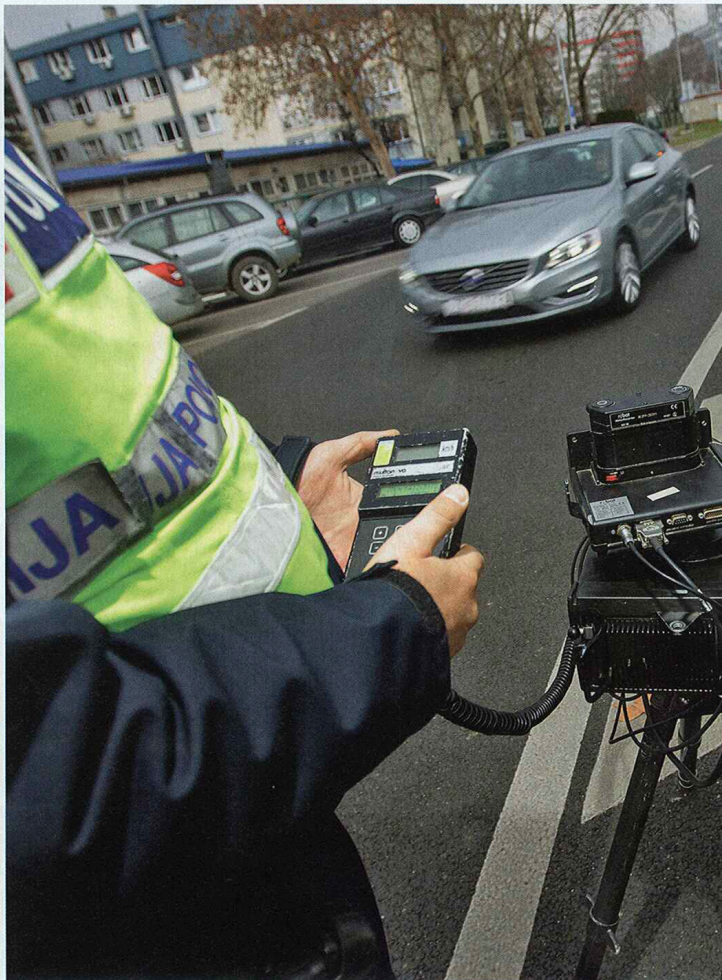
Tekst VEDRAN FLAJNIK • Foto IVAN LACKOVIĆ

Policijski uređaj TraffiPatrol u susretu s novom Mazdom izbacuje oznaku za grešku E14, što bi trebalo značiti da se u automobilu nalazi odašiljač za ometanje laserskog senzora. Odnosno, jammer...



Uređaji koje koristi policija

Policajci pri mjerenju brzine kretanja najčešće koriste uređaje Prolaser i Famashot III (dolje), kod kojih im je osim preciznosti i jednostavnog rada najvažnije što imaju i sliku ili videozapis kao jasan dokaz. Za razliku od njih, Traffipatrol (gore), koji su počeli koristiti još 1998., zahtijeva vrlo mirnu ruku, nema dodatnog dokaza, a i – kako smo vidjeli – može se zbuniti Mazdinim sigurnosnim sustavom. Policija ih koristi sve manje (u Heinzelovoj imaju barem dvostruko više modernijih) i više ih neće nabavljati. Tu su, dakako, i dobro poznate Multanove (desno), koje rade na principu klasičnog Doppler radara.



Nakon problema s Infinitijima, sada je aktualna Mazda, a policajci na terenu izmjenjuju priče i o radarima Volva i Lexusa



Što su pokazala naša mjerenja s Mazdom 6 i Volvom S60

Mazda zbunjuje samo laserski snop TraffiPatrola, Volvo ni njega

Da bismo ispitili što se zapravo događa u spornim situacijama, na teren smo izveli dva automobila opremljena sličnim sustavima. Ulogu glavne zvijezde imala je Mazda 6, opremljena svim spomenutim uređajima, a uz nju smo na "nišan" lasera i drugih uređaja za mjerenje brzine, pri čemu su nam pomogli prometni policajci iz zagrebačke I. postaje prometne policije, poslali i jedan, također bogato opremljeni Volvo S60, za koji smo također, kao i za neke Lexuse, čuli da je znao zbunjivati policijske mjerače brzine.

U nekoliko odradenih prolaza različitim brzinama, brzina oba vozila je u svim slučajevima izmjerena bez ikakvih problema. I Multanomom i uređajem Famashot III. Jedino laserski TraffiPatrol, najstariji uređaj koji je danas u upotrebi na hrvatskim cestama, i koji je uređeno očitao poruku "Jammed – E14". Dakle, istu onakvu zbog kakve neugodnosti znaju imati vozači novih Mazdi. Time smo na neki način i potvrdili istraživanje koje je policija provela još na Infinitijima.

Zamislite sljedeću situaciju: udobno smješteni za upravljačem svog novog, dobro opremljenog automobila srednje klase, uživate u svakom odveženom kilometru. Cesta je suha, promet nije gust, i svi uvjeti za vožnju su gotovo savršeni. Tim više jer je dan neobično lijep, sunce sja i vidljivost je vrlo dobra... Zapravo, toliko dobra da par stotina metara ispred sebe, uz cestu, s lakoćom uočavate policijsku patrolu. Na pomno odabranom mjestu, dakako.

I premda gotovo nikad ne pretjerujete s papučicom gasa i ovoga puta, za svaki slučaj, bacate pogled na brzinomjer. Naravno, sve je u redu, nalazite se debelo unutar propisanih ograničenja, pa bez straha nastavljate prema policiji ne mijenjajući brzinu. Niti ne slutite da ćete uskoro biti zaustavljeni. A kada vam prometnik pokaže mjerni uređaj s očitanim pogreškom i optuži vas da u autu imate jam-

mer, odnosno uređaj za ometanje mjerenja brzine, ništa vam nije jasno...

Jednako tako, ništa nije bilo jasno vlasnicima novih Mazda CX-5 i Mazda 6, koji su se nedavno našli u sličnoj situaciji. Ona je, srećom, ubrzo razjašnjena. Moderni automobili poput navedenih, naime, nerijetko su opremljeni čitavim nizom različitih sustava pomoći koji rade na principu odašiljanja laserskih i radarskih zraka ispred ili iza vozila, kao što su u ovom slučaju MRCC (Mazda Radar Cruise Control) odnosno radarski tempomat s regulacijom razmaka, DRSS (Distance Recognition Support System) odnosno prikaz razma-

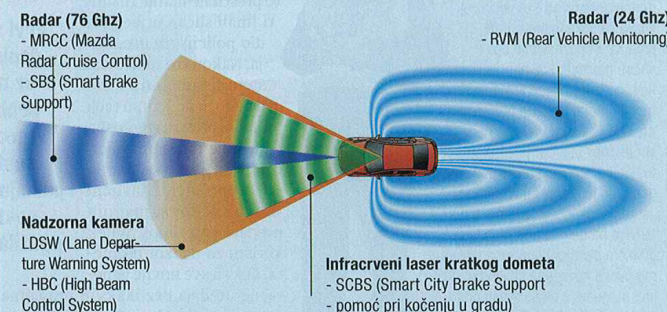
ka u infracrvenom zaslону, SBS (Smart Brake Support) odnosno asistent za automatsko kočenje, SCBS (Smart City Brake Support) odnosno asistent za automatsko kočenje u gradu.

Nakon što su im se korisnici njihovih vozila počeli obraćati za pomoć, u Mazdi Motor Croatia posumnjali su da rad nekog od ovih sustava može djelovati na rad uređaja za mjerenje brzine. Glavni "osumnjivani", prema riječima Roberta Špiranca iz Mazde Motor Croatia, u ovom je slučaju Smart City Brake Support, koji prati područje šest metara ispred vozila, a bazira se na infracrvenom laseru. Ostali sustavi čiji se rad temelji na

radaru, koliko je njima poznato, dosad nisu stvarali nikakve probleme s policijom.

Prvi takvi slučajevi bili su zabilježeni na modelu CX-5, jer je to bio prvi automobil sa spomenutim sustavom, a zatim se slučaj počeo ponavljati i na Mazdi 6, objašnjava Špiranec. Kažnjavanja nije bilo jer policija, naravno, ni u jednom vozilu nije mogla pronaći inkriminirani uređaj, ali sasvim je jasno da u takvim situacijama nikome nije bilo ugodno. Posebno neugodno, naravno, bilo je u početku, kada vozači nisu imali pojma da bi za spomenuti efekt mogao biti kriv neki od spomenutih sigurnosnih sustava, pa se ljudi jednostavno nisu imali kako braniti.

No, čak i ako to nisu mogli znati novopečeni vlasnici vozila, uzrok problema mogli su naslutiti policajci, barem oni iskusniji. Jer, kako su nam potvrdili iz Ministarstva unutarnjih poslova, aktualni slučaj Mazdi-



Sve nove Mazde 6 i Mazde CX-5 serijski dolaze sa spomenutim sustavima već od druge razine opremljenosti. Policijske uređaje ometa infracrveni laser (6)

Imaju ih gotovo sve marke
Modernih sustava bit će sve više

Spomenuti modeli ne samo da nisu jedini koji se, serijski ili uz doplatu, opremaju laserskim i radarskim uređajima, nego predstavljaju tek njihov manji broj. Letimičnim pregledom hrvatskog tržišta, slične sustave pomoći (razni prilagodljivi tempomati i sustavi pomoći pri kočenju, Driving Assistant Plus, Fahrassistent, IVDC, ACC, DISTRONIC Plus...), pronašli smo kod čitavog niza proizvođača - kod Audi-a, BMW-a, Forda, Mercedes-a, Jaguara, Lancije, Range Rovera, Škode, Volkswagena, Seat-a, Škode, Toyote, Honde, Mitsubishija..., i to serijski ugrađene ili naknadno, uz doplatu (cijene se uglavnom kreću od oko 1000 do 2000 eura). Može li neki od njih, ili neki od onih koji će se tek pojaviti, smetati policijskim laserima, pratit ćemo i ubuduće.


Nakon dopisa svim upravama
Policija uvažava mogućnost greške

Odgovarajući na upit Auto kluba, iz policije su nam između ostaloga poručili da je svim policijskim upravama u Hrvatskoj upućena obavijest, i u 2011. za vozila marke Infiniti, i u 2013. za vozila marke Mazda, da se u nova vozila ugrađuju sve suvremeniji aktivni i pasivni sustavi sigurnosti te da je za očekivati da će se u budućnosti u prometu na cestama pojavljivati sve veći broj vozila sa ugrađenim uređajima za prepoznavanje opasnosti na cesti, koji bi prilikom nadzora brzine kretanja mogli ometati određene mjerne uređaje koji se koriste za nadzor brzine. Također je istaknuto i da se slični sustavi sigurnosti mogu zateći i u vozilima tzv. „srednje klase“, a ne samo u luksuznim modelima automobila te da prilikom postupanja prema vozačima uvažavaju navedene činjenice. Dakle, moguće je da će krivih očitovanja i poruka biti još, no za veće neugodnosti razloga - nema.



Protiv njega ne pomaže ni Mazda: tronožac Famashot III ne da se zbuniti, mjeri do 320 km/h, od -5 do +45 Celzijusa, na 1800 metara, s foto i videozapisom...



nih laserskih „ometaća“ nije bio ni prvi ni ti jedini. Slični su problemi na hrvatskim cestama, naime, već bili zabilježeni, i to još 2011.

kada su modeli Nissanove prestižne marke Infiniti imali sličan utjecaj na dio policijskih uređaja. Nakon što su ih ovlašteni distributeri upozorili na to, u policiji su tada odlučili provesti terensko testiranje na većini mjernih uređaja. Utvrđeno je da se problemi javljaju kod manjeg broja mjernih uređaja koji se još uvijek koriste za nadzor prometa, dok su sve novije generacije uređaja bez ikakvih problema utvrdile brzinu kretanja, i to bez obzira je li ona mjerena s prednje ili stražnje strane vozila.

Sudeći po svemu, čini se da je pro-

bleme ove vrste zapravo ispravnije povezati s konkretnim policijskim, već zastarjelim uređajima za mjerenje brzine, negoli suvremenim sustavima pomoći u modernom au-

tomobilu. Tome u prilog, uostalom, ide i stav prometne policije, koja je svoje patrole na terenu već upozorila što može očekivati. Za kraj, ova nas je priča podsjetila na onu kada je, svojedobno, Audi na svojim automobilima predstavio prva termoodbojna vjetrobranska stakla. Policija je u Njemačkoj htjela ishodovati njihovu zabranu, jer kroz njih nije mogla snimiti vozača, no sud je presudio protiv takve vrste kočenja tehničkog razvoja. Ta su stakla smanjivala zagrijavanje kabine i do 35 posto, što je donijelo i manju potrošnju, i manji ispuh CO₂, i veću sigurnost. Stakla su ostala, a policija je pronašla nove metode identificiranja vozača...

Prvi službeni dopis vezan uz moguće probleme s modernim sustavima policija je svojim postajama uputila još 2011.

Greške koje javlja TraffiPatrol

- E10** Nema mjerenja; meta nije prepoznata ili je predaleko
- E11** Nepotpuno mjerenje; meta nije sasvim jasna ili je na samoj granici doseg
- E12** Nestabilno mjerenje; uređaj se pomiče ili je meta nejasnih kontura
- E13** Neodgovarajući doseg mjerenja; meta je preblizu (bliže od 10 metara)
- E14** (JAMMED) Ometanje mjerenja; meta posjeduje odašiljač za ometanje laserskog senzora
- E21** preslaba baterija
- E22** preveliki napon baterije
- E23** preniska temperatura; niža od -10 stupnjeva Celzijusa
- E24** previsoka temperatura; viša od +50 stupnjeva Celzijusa



Djelatnici postaje u Heinzelovoj u 2013. su u desetak slučajeva oduzimali „Cobre“ i druge jammere. Zbog serijski ugrađenih i homologiranih uređaja, poput radara na Volvu (gore), naravno, ne mogu nikoga procesuirati. Čak i ako smetaju radarima

