

Prezydent wśród CB Cz. I "Mały Harry"

Nasza wspólna przygoda obejmie trzy modele radiotelefonów, a każdemu z nich będziemy się przyglądać z uwagą, aby z korzyścią dla naszych czytelników podkreślić użytkowe walory sprzętu, jak i znaleźć jego słabsze punkty. Jest oczywiste, że zgodnie z profilem naszego magazynu, będziemy rozpatrywać takie cechy urządzenia, jak trwałość, niezawodność i jakość połączeń, które w czasie realizowania naszych terenowych pasji są najistotniejsze.

Antena

Do testów otrzymaliśmy fabrycznie nowy radiotelefon **President HARRY Classic** wraz z anteną magnetyczną typu **President Magnum ML 145**. Wprawdzie zarzekałem się, że antena magnetyczna nie jest stworzona do, off-roadu, ale stanowcze zapewnienie właściciela firmy, Pana Krzysztofa Witkowskiego: **".. sam Pan zobaczy, że będzie dobra!"**, zdołało mnie skutecznie przekonać.

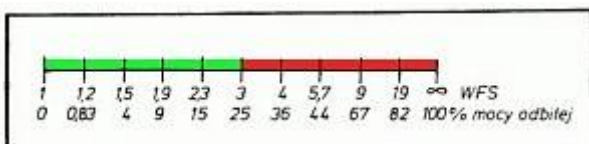
Ta antena, (jeżeli tylko gdzieś nie zginie) będzie nam towarzyszyć do końca testu. W związku z tym poświęcę jej teraz nieco więcej uwagi. Jest to antena typu 5/8 fali z cewką wydłużającą u podstawy promiennika, o bardzo okazałym zysku wynoszącym aż +6 dBi. Model ów posiada silną podstawkę magnetyczną z wychodzącym z niej, gotowym przewodem o długości 2,8 metra zakończonym wtykiem UC-1 pasującym do każdego radiotelefonu przewoźnego.



Taka antena cechuje się bardzo niskim kątem promieniowania. To cenny walor, gdyż energia z naszego radiotelefonu nie jest wówczas bezużytecznie wypromieniowywana w niebo.

Wędruje sobie za to nisko nad horyzontem, wprost do naszego korespondenta. Stalowy, cieniowany promiennik ma fizyczną długość 140 centymetrów zamocowany jest w gnieździe za pomocą tylko jednej śruby ampulowej (kluczyk w komplecie). Dobierając głębokość osadzenia promiennika w gnieździe, stroimy zarazem antenę stosownie do długości fali. Jak ogromne ma to znaczenie w praktyce pisaliśmy już wielokrotnie. Aby się nie powtarzać, przypomnę, że chodzi tu o to, aby antena jak najwięcej energii skutecznie wypromieniowywała w przestrzeń. Określa się to za pomocą Współczynnika Fali Stojącej - WFS, a do jego określania w praktyce najlepiej zakupić niedrogi, specjalistyczny przyrząd, tzw. reflektometr. Strojenie anteny jest opisane również w instrukcji obsługi radiotelefonu.

Naszą antenę udało się w praktyce dostroić dosyć dobrze. WFS wynosił 1,4, co w praktyce oznacza, że 97% energii antena wypromieniowywała w przestrzeń, a tylko 3% odbijało się od niej, aby zamienić się w przewodzie na bezużyteczne ciepło. W załączonej tabeli widzimy ścisłą zależność pomiędzy liczbą WFS, a sprawnością promieniowania anteny.



Pomiędzy promiennikiem naszej anteny a cewką znajduje się przegub sprężysty, dzięki któremu antena zachowuje elastyczność i - np. podczas gwałtownego hamowania - nie odkleja się od dachu. W praktyce trzeba nieźle się natrudzić, aby antenę oderwać, przechylając radiator. Także podczas szybkiej jazdy nie było z nią problemów. W trakcie testu na torze badawczo-pomiarowym Warszawa - Lublin - Warszawa (znanym również jako trasa krajowa nr 17) antena nie odkleiła się nawet przy licznikowej prędkości 180 km/h, a więc wytrzymała znacznie więcej niż podpowiada zdrowy rozsądek, że o przepisach ruchu drogowego tutaj nie wspomnę. Podstawa magnetyczna o średnicy 14 centymetrów trzyma antenę bardzo mocno i stabilnie. Na tyle stabilnie, że filigranowa kobietka może nie być w stanie samodzielnie zdjąć ją z dachu. Do zabezpieczenia dachu przed porysowaniem służy plastik ze skromnym napisem HIGH QUALITY. Dla dodatkowego zabezpieczenia dachu dostarczona była delikatna, gumowa nakładka na magnes. Ta akurat okazała się być całkowitym niewypałem. Piszę "okazała się", bo co chwilę trzeba było ją poprawiać, ale szczęśliwym trafem już na trzeci dzień zagięła i tu skończył się cały problem.



Dobra czy zła?

Musimy pamiętać, że antena magnetyczna, w praktyce nie będzie stroić się tak ostro jak antena mocowana na stałe, choć z drugiej strony, na pewno o niebo lepsza jest dobra antena magnetyczna na dachu o świetnym zysku +6 dBi, niż stała antena zamocowana gdzieś na zderzaku i "przytulona" do karoserii lub króciutka antena naszego ręczniaka. To pewne.

Najlepiej jest jednak zainstalować na stałe antenę **PRESIDENT Indiana** o długości? fali, która pomimo mizernego zysku wynoszącego ledwie +2 dBi, jest moim zdaniem po prostu najlepszą anteną przeznaczoną do jazdy terenowej obecną na naszym rynku. Mam takie w autach i wiem, że są praktycznie nie do uszkodzenia, a i stroją się całkiem nieźle. Natomiast markowa antena magnetyczna to bardzo dobra, ale jednak tylko alternatywa dla anteny mocowanej na stałe w dachu.



Radiotelefon

Po latach pracy na rynku telefonii komórkowej człowiek nabiera dziwnego przekonania, że produkt, który znajduje się w sprzedaży dłużej niż przez pół roku, to technologiczny starość. To swoje przeświadczenie musiałem skonfrontować ze znanym mi już od roku 1998 radiotelefonem President Harry. Z drugiej jednak strony musimy pamiętać, że na pasmach CB nie ma w zasadzie żadnych usług dodanych, a od technicznych fajerwerków ważniejsze jest utrzymanie założonych parametrów przez całe lata pracy. W wywiadzie z roku 1998, przeprowadzonego z kierownictwem firmy President, przeczytałem, że radiotelefony te są przygotowane na 10 - 15 lat eksploatacji. Czyli wtedy mówiono o latach 2008 - 2013. Teraz mamy dopiero rok 2001 i faktycznie przy takim założeniu trudno oczekiwać rewolucyjnych zmian. No może poza tą jedną, że ówczesny President HARRY obecnie nazywa się "President HARRY Classic".



Ten filigranowy radiotelefon ma wymiary 115 x 180 x 35 mm i masę 0,8 kg. Na płycie przedniej znajdziemy klasyczny, obrotowy przełącznik kanałów o drobnym, ale bardzo wyczuwalnym rastrze. Ma to ogromne znaczenie, kiedy obsługujemy urządzenie w grubej rękawicy lub, kiedy zimą mamy skostniałe dłonie. Harry posiada zielony wyświetlacz kanałów oparty na diodach LED, prosty, czteropunktowy wskaźnik siły odbieranego sygnału oraz czerwoną diodę LED sygnalizującą nadawanie. Czyli jak dotąd bez ekstrawagancji.

Pierwszy z trzech przełączników, dwupozycyjnych umożliwia nam przechodzenie tam i z powrotem z kanału

drogowego 19 na dowolny kanał ustawiony przy pomocy przełącznika obrotowego. To nietypowe rozwiązanie, gdyż zwykle w tym miejscu jest ratunkowy kanał 9. Niemniej w praktyce jest to bardzo dobre udogodnienie. Ja kanału ratunkowego używałem w sumie 3 razy w czasie 10 lat, natomiast możliwość szybkiego przełączania się pomiędzy kanałem naszego rozmówcy a kanałem drogowym, jest w praktyce bardzo dogodna i przydatna. Niemal nie przerywając rozmowy z naszym korespondentem, możemy za pomocą jednego pstryknięcia wejść na "dziewiętnastkę" i wypytać o potencjalne zagrożenia, takie jak np. patrole drogowki czy objazdy.

Drugi przełącznik włącza system redukcji trzasków ANL, działający na AM. W praktyce działa dobrze i ja miałem ANL włączony na stałe.

Trzeci przełącznik obejmuje rodzaj pracy AM/FM. Tu zamiast jasnego opisu, jaki się wręcz sam narzuca, mamy zagadkowe określenia MODE ->A / B. Praktyka wykazała, że tajemniczy MODE A to AM a MODE B to FM, choć głowy za to nie dam. To bezsensowne oznaczenie. Idę o zakład, że mniej zorientowani użytkownicy nie będą wiedzieli, o co tu chodzi i będą nawoływać losowo na AM/ FM, narzekając, że łączność nie działa jak trzeba, zwłaszcza że na temat "co jest co" w instrukcji nie ma ani słowa (!!).

Do dyspozycji mamy trzy pokręta. Pierwsze to klasyczny regulator głośności z wyłącznikiem, którego opisywać nie trzeba.

Drugi oznaczony jako SQ to regulacja blokady szumów, która w praktyce działała znakomicie. Można ją precyzyjnie wyregulować w taki sposób, że radio nie jest męczące dla użytkownika. Sama blokada otwiera się z lekkim i miłym dla ucha puknięciem. Jej praca okazała się bardzo precyzyjna, co staje się naprawdę dużym walorem szczególnie w czasie długich podróży.

Trzecie pokrętko oznaczone "RF GAIN", służy do regulacji czułości odbiornika. W praktyce przydaje się to, kiedy jedziemy blisko naszego korespondenta - zmniejszenie czułości odbiornika umożliwia nam wyraźny odbiór bez zniekształceń.

Mikrofon elektretowy o dużej czułości ma prostokątny, niezbyt ergonomiczny kształt i nieciekawą stylistykę, ale za to jest przyłączony do radia solidnym, standardowym wtykiem o sześciu bolcach z gwintowanym pierścieniem zabezpieczającym. Unikniemy dzięki temu trzasków na łączach.

Internacjonal

A to, dlatego, że po prawej stronie obudowy znajdziemy bardzo przydatny przełącznik "0" i "5", czyli zera i piątki. Chodzi tu mianowicie o to, że radiotelefony zachodnie mają kanały częstotliwości zakończone na "5", zaś wschodnie na "0". Czyli ratunkowy kanał 9 radiotelefonu kupionego w Paryżu ma częstotliwość 27,065 MHz, a w przypadku radiotelefonu kupionego w Białymstoku będzie to częstotliwość 27,060 MHz. Różnica niby mała, ale dogadać się już nie można. Dlatego tak ważne jest, aby zwłaszcza w przypadku wypraw mieszanych radio miało możliwość pracy w obydwóch rastrach.

Przydałby się tu jakiś fabryczny opis, ale w instrukcji znowu nie ma o tym nawet słowa, a lakoniczne "0" i "5" umieszczone na obudowie laikowi niewiele mówi. Oznaczenie "0-Polska", "5-Zachód" wyjaśniałby użytkownikowi wszystko, pomimo pozornie mało patriotycznej wymowy. No ale nie narzekajmy, dobrze, że ten przełącznik w ogóle jest.



Pamiętać należy, aby nie przełączać "0" - "5" w trakcie nadawania. Może to spowodować uszkodzenie końcówki mocy, co nie podlega naprawie gwarancyjnej.

Głośniczek dynamiczny o średnicy 7 centymetrów zapewnia zupełnie dobry odbiór w nowoczesnym, cichym aucie, natomiast w Gaziku dobrze byłoby założyć głośnik dodatkowy, do którego gniazdko znajdziemy na tylnej ścianie urządzenia, obok gniazda antenowego.

W praktyce

W praktyce to bardzo sympatyczne, małe radio. Z racji niewielkich gabarytów można je zamontować prawie

wszędzie. Ograniczeniem jest jednak wyświetlacz LED. Kiedy umieścimy radio poniżej linii wzroku, to staje się on nieczytelny. Trzeba o tym pamiętać zanim powiercimy dziury w karoserii. Podobnie w słoneczny dzień. Mdle, zielonkawe cyferki ukryte za przydymionym na brązowo szkiełkiem nie są w stanie konkurować ze światłem słonecznym.

Radio doskonale sprawowało się w zakresie napięć od 8 do 18 V. Jest to bardzo ważne o, tyle, że radio będzie jeszcze działać, kiedy rozładujemy akumulator wyciągarką, jak i wtedy, kiedy rozreguluje się nam regulator alternatora. Podobnie ze stabilnością częstotliwości nadajnika. W całym zakresie napięć była akceptowalna. Zestawienie mocy pobieranej przez radiotelefon w funkcji zmian napięcia podczas nadawania ilustruje tabelka.

Moc pobierana przez radiotelefon podczas nadawania		
Napięcie-V	Prąd - A	Pobierana moc- W
18	1,5	27
12	1,2	14,4
11	1	11
10	0,8	8
9	0,66	5,94
8	0,45	3,6

Moi korespondenci zgodnie podkreślali bardzo czytelną modulację i świetną jakość sygnału. Mnie bardzo podobało się ciepłe brzmienie odbiornika oraz doskonale działanie blokady szumów. Odniosłem jednak subiektywne wrażenie, że czułość odbiornika mogłaby być lepsza. Nie dokonywałem pomiarów czułości, ale kilkakrotnie korespondent niespodziewanie znikł mi z eteru pomimo wzajemnych nawoływań, przy czym mam tu na myśli dwa szybko jadące w przeciwnych kierunkach auta.

Podsumowanie

Prezydent HARRY Classic pomimo widocznego upływu czasu reprezentuje jeszcze zupełnie przyzwoity poziom. Jest dopracowany technicznie i sprawny w pełnym zakresie napięć. Ogólne dobre wrażenie psuje kiepski, mało kontrastowy wyświetlacz kanałów, nieporęczny kanciasty mikrofon oraz zdawkowa instrukcja obsługi.

Jest to radiotelefon dla tych użytkowników, którzy podchodzą do spraw łączności pragmatycznie i nie poszukują najnowszych rozwiązań układowych oraz stylistycznych. Doskonała modulacja nadajnika, wyważone i ciepłe brzmienie odbiornika, przełącznik rastrów częstotliwości „0” - „5”, jak również przewidywana, wieloletnia, bezawaryjna eksploatacja to jego główne walory, które - w praktyce terenowej - są wszakże najistotniejsze.

Robert Fryczkowski

Fot. Autor

www.frycz.pl

* na co dzień jeżdżę Gazem 69, rocznik 1969. Stąd ta pewność...