

Как известно, все детские удерживающие устройства должны обеспечивать безопасность ребенка в машине и удовлетворять международным стандартам в этой области.

Для того, чтобы убедиться в этом, одних вычислений и теоретических предположений мало. Поэтому придумали специальные тесты, впоследствии названные краш-тестами.

В дословном переводе «краш-тест» означает проверку аварией, столкновением (тест аварией, столкновением). Первоначально краш-тесты проводились только для автомобилей . По их результатам определяли, что происходит с автомашиной и пассажирами при столкновении, выявляли слабые места и недостатки всего механизма и отдельных деталей.

Проводить первые тесты начали в середине прошлого столетия некоторые крупные мировые автопроизводители. Сегодня любая новая модель автомобиля должна в обязательном порядке пройти краш-тест и показать удовлетворительный результат.

Что касается краш-тестов для автокресел, то их суть примерно та же, что и при проверке автомобилей. Используются манекены со специальными датчиками, но проверка производится как в автомобиле (или в каркасе его кузова), так и на специальном устройстве имитирующем автомобиль, так называемые «тележки», которое разгоняется до нужной скорости (при лобовом ударе это, как правило, 60 км/ч, при боковом – 50 км/ч)* и врезается в препятствие. На основании показаний датчиков выявляется, какую нагрузку испытывает ребенок при аварии, насколько автокресло способно эту нагрузку снизить, предотвратить травмы и сохранить жизнь и здоровье. Параллельно ведется детальная видеосъемка теста.

Фотоиллюстрации на примере тестов проводимых обществом ADAC:




KS1509SR01







Видео краш-теста детских кресел проведенного автоклубом ADAC:

На основе результатов краш-тестов вырабатываются определенные стандарты по обеспечению безопасности, которым и должны отвечать все вновь выпускаемые модели. На сегодняшний день действует стандарт ECE R 44/04, веденный в июне 2009 г. Этому стандарту должны соответствовать все без исключения модели автокресел, имеющиеся

в продаже, а не только вновь выпускаемые.

Из чего же складывается оценка, выставляемая автокреслу по результатам краш-теста? Как правило, за основу берутся два показателя – безопасность и простота обслуживания кресла. При оценке безопасности принимаются во внимание следующие параметры:

- защита при боковом ударе;

- защита при лобовом ударе;

- опора для головы и шеи;

- устойчивость конструкции кресла.

При оценке простоты обслуживания такими параметрами выступают:

- вероятность неправильной установки кресла;

- удобство фиксирования ремней безопасности;

- простота установки и снятия устройства.

Категории оценок как правило бывают такие: «очень хорошо», «хорошо», «удовлетворительно», «приемлемо» и «неудовлетворительно».

В основном, краш-тесты проводят сами производители детских кресел. Однако, по мнению некоторых экспертов, эти тесты не всегда объективны, поскольку производители заинтересованы в хороших результатах тестирования.

Еще проведением краш-тестов занимаются всевозможные европейские независимые общества, автоклубы и научные организации. Доверие к результатам таких тестов намного выше. Они проводятся по усложненной системе и к общей оценке еще принимают дополнительные параметры, например, потребительские свойства и комфорт автокресла. Эти тесты помогают к тому же сравнить модели разных производителей и выявить недостатки уже вышедших в продажу моделей.

Из самых авторитетных и известных независимых организаций, в качестве примера можно привести следующие:

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Германия

OAMTC – Osterreichischer Automobile-Motorrad Und Touring Club, Австрия

TCS , Швейцария

ANWB , Нидерланды

WARENTEST , Германия

Which? - Автомобильное издание, Великобритания

RACC , Испания

Autoliitto , Финляндия

АвтоРевю – Автомобильное издание, Россия

_____

** В зависимости от применяемой методики параметры скорости могут варьировать от 50 км/ч до 70 км/час. Например, немецкий автоклуб ADAC применяет для тестов скорость 64 км/час. Согласно новому стандарту ECE R 44/04 скорость при лобовом ударе не должна быть менее 50 км/час. Предыдущий стандарт ECE R 44/03 предусматривал скорость при таком столкновении всего лишь 36 км/час.*

Кирилл Усанов

по материалам зарубежной литературы специально для RenaultStory.Ru