

УДК 629.3.047.1

ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ ДЕТСКИХ УДЕРЖИВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ

А.Ю. Татаринов, НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

За 2011 год в Российской Федерации произошло 199 868 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в результате которых погибли 27 953 человека, а 251 848 человек получили ранения. При этом 20 251 ДТП произошло с участием детей, в которых 21 255 детей получили ранения, а 944 ребенка погибли, при этом более 50% погибших — это дети-пассажиры, половина из которых перевозилась без применения детских удерживающих устройств (ДУУ). За январь-март 2012 года в Российской Федерации произошло 35 100 ДТП, в результате которых погибли 4 548 человек, а 45 199 человек получили ранения. При этом 2 962 ДТП произошло с участием детей, в которых 3 099 детей получили ранения, а 121 ребенок погиб, при этом 1 401 ребенок из числа раненых и 71 ребенок из числа погибших в момент ДТП находился в автотранспортном средстве (АТС) в качестве пассажира¹.



Приведенные выше цифры говорят о важности повыше- ния уровня детской безопасности, и если рассматривать ДТП с участием детей-пассажиров, то вина в подобных ДТП целиком и полностью лежит на взрослых участни- ках дорожного движения: «Дети, являющиеся пасса- жирами АТС, по сути, становятся заложниками безрас- судного поведения взрослых». По данным Всемирной организации здравоохранения использование в АТС ДУУ позволяет снизить смертность среди младенцев на 71% и на 54% — среди детей, начинающих ходить. Применение ДУУ является обязательным для детей до 12-летнего возраста во всех странах с высоким уровнем автомобилизации.

В Российской Федерации еще в 2006 г. с переносом на 2007 г., постановлением Правительства РФ № 767 от 14.12.05 г. в Правилах дорожного движения введен но- вый пункт 22.9, которым предписано перевозку детей (массой до 36 кг, возрастом до 12 лет и ростом до 144 см) осуществлять только с применением ДУУ, но соблю- дают его далеко не все.

«Поражают масштабы проблемы: согласно данным всероссийского опроса ВЦИОМ, 44% родителей детей до 12 лет не имеют автокресел и даже не планируют их приобретать, — отметила президент Общественной ор- ганизации «Движение без опасности» Наталья Агре. — Перед нами стоит очень сложная задача — убедить

Таблица. Сводная таблица результатов испытаний и оценки ДУУ.

		Детское удерживающее устройство																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
Тип ДУУ		Автокресло					Бустер					Направляющая ляжка								
Весовая группа		I				II				III				II		II-III		III		
Масса испытательного манекена, кг		15(P3)				22(P6)		15(P3)			22(P6)		32(P10)			22(P6)			32(P10)	
Страна производитель		РФ	КНР	ФРГ		РФ		КНР		РФ		ФРГ		РФ						
Параметр	Нор- матив																			
Скорость фронтального столкновения тележки, км/ч:	50-2	49,7	48,9	49	48,6	48,6	49,6	49,4	50	49	48,6	48,9	49,3	49,6	49,9	49,9	48,7	50		
Результирующее ускорение грудной клетки AΣmax, g	-	46,1	36,6	55,6	51,2	61,1	61,6	60,9	61,8	57,8	54	50	54,7	66,2	58,4	57,4	64,4	59,9		
Время t при AΣ > 55 g, мс	≤ 3	0	0	0,4	0	4,7	7,3	3,8	9,6	2,9	0	0	0	1,4	4	3	3,5	2,8		
Вертикальная составляющая ускорения грудной клетки AZmax (по направлению от живота к голове), g	-	35	20,9	30,4	21,1	15,4	18,1	15,5	17,9	10,7	14,9	9,8	33,7	31,2	29,9	34,1	19,8	27,6		
Время t при AZ > 30 g, мс	≤ 3	1,9	0	0,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,3	0	0,7	0	0		
Максимальное перемещение головы манекена относи- тельно т. Сг, мм:																				
- горизонтальное вперед;	≤ 550	673	592	527	519	468	349	319	380	363	516	467	507	406	418	394	394	430		
- вертикальное вверх.	≤ 800	629	658	723	650	699	626	594	578	671	744	743	742	604	610	572	645	656		
Проникновения в фор- мовочную глину полости живота	нет	нет										есть		нет					есть	
Содержание инструкций	соотв.	несоотв.							соотв.			несоотв.				со- отв.		несоотв.		
Маркировка	соотв.	несоотв.			со- отв.		несоотв.				соотв.		несоотв.			со- отв.		несоотв.		со- отв.
Эксплуатационные характе- ристики	соотв.	со- отв.		несоотв.			соотв.				не- со- отв.		соотв.							

¹ По официальным данным ГИБДД МВД России <http://www.gibdd.ru/info/stat/>

² <http://www.gibdd.ru/news/87>

половину страны в том, что использование автокресла при поездке с ребенком обязательно. Нет кресла — нет поездки».

Но в российских реалиях наравне с проблемой применения ДУУ приобретает особую актуальность проблема соответствия ДУУ, представленных на российском рынке, обязательным требованиям. В Российской Федерации обязательные требования по безопасности в отношении удерживающих устройств для детей, находящихся в механических транспортных средствах устанавливает Технический регламент «О безопасности

колесных транспортных средств» (Приложение 9, п.35: Правила ЕЭК ООН № 44-03 (04)). Следовательно, любое ДУУ, представленное на российском рынке, должно отвечать указанным требованиям. Чтобы это проверить, НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» совместно с Центральным межрегиональным территориальным управлением Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (ЦМТУ Росстандарта) в рамках государственного контроля (надзора) в 2011 — 2012 гг. осуществили проверку 17-ти ДУУ, представленных на российском рынке.

В рамках проверки отбирались ДУУ «универсальной» категории (крепление ДУУ на сиденье АТС осуществляется с помощью ремня безопасности (РБ) для взрослых), весовых групп I, II и III (для детей 9 — 18 кг (приблизительно от 1 года до 4 лет), 15 — 25 кг (приблизительно от 3 лет до 7 лет) и 22 — 36 кг (приблизительно от 6 лет до 12 лет)), разного типа: автокресло, бустер и направляющая ляжка.

Результаты проверки приведены в таблице.

По проведенной проверке необходимо отметить следующее:

- Практически все проверенные ДУУ имеют замечания по содержанию инструкций и маркировке (к примеру, на двух из трех ДУУ производства ФРГ на упаковке отсутствует надпись на русском языке, содержание которой четко прописано в Правилах);

- Ни одно из трех ДУУ, китайского производства, не обеспечило требуемый уровень безопасности в процессе динамического испытания, являющегося комплексной оценкой защитных свойств ДУУ;

- Ни один из бустеров, заявленных как ДУУ II весовой группы, так же не обеспечил требуемый уровень безопасности в процессе динамического испытания, и лишь два бустера из четырех, заявленных как ДУУ III весовой



группы, обеспечили требуемый уровень безопасности в процессе динамического испытания;

- ДУУ типа направляющая ляжка показали наихудшие результаты как для весовой группы II, так и в особенности для весовой группы III, и лишь одно ДУУ типа направляющая ляжка II весовой группы показало удовлетворительный результат.

На основании полученных результатов можно сделать следующие выводы и дать следующие рекомендации:

- Любое ДУУ, представленное на российском рынке, должно иметь сертификат соответствия, в котором должен быть указан документ(ы), на основании которого он выдан (к примеру, сообщение об официальном утверждении или протокол испытаний/экспертизы, выданный аккредитованной технической службой), что в свою очередь говорит о том, что ДУУ действительно прошло испытания, поскольку на некоторые ДУУ были представлены отказные письма или, вообще, инструкция, в которой в первой строке было указано, что данное «изделие» не является ДУУ, хотя применяется для перевозки детей в АТС;

- Если говорить о ДУУ в общем, то:

ДУУ I весовой группы — это только автокресло, при этом ключевое значение имеет схема крепления ДУУ штатным РБ для взрослых и конечно же качество комплектующих;

ДУУ II весовой группы — это так же автокресло, в случае применения направляющей ляжки потребитель должен понимать, что поясная ляжка штатного РБ для взрослых должна располагаться как можно ниже, плотно прилегая к бедрам, для удержания ребенка на уровне таза, и во время поездки это должно постоянно контролироваться. Незначительное движение ребенка может привести к принятию поясной ляжкой штатного РБ для взрослых неоптимального положения, в результате этого даже при резком торможении ребенок может получить травмы (велика вероятность повреждения органов брюшной полости). Для автокресла ключевое значение имеет конструкция ДУУ, схема крепления ребенка в ДУУ штатным РБ для взрослых и качество комплектующих;

ДУУ III весовой группы — это, как правило, бустер, но возможно и автокресло, при этом ключевые параметры: это геометрия расположения лямок штатного РБ для взрослых при креплении ребенка в ДУУ, а также чехол-полоска или целостный чехол, но закрепленный должным образом (не скользящий по корпусу бустера), поскольку при неоптимальной геометрии это может привести к подныриванию и проскальзыванию ребенка под поясной ляжкой и увеличить вероятность травмирования органов брюшной полости. Для автокресла, как и для ДУУ II группы, ключевое значение имеет конструкция ДУУ, схема крепления ребенка в ДУУ штатным РБ для взрослых и качество комплектующих.

Подводя итог всему сказанному выше, хотелось бы отметить:

- Соответствие ДУУ требованиям Правил ЕЭК ООН № 44-03 (04) не гарантирует, что ДУУ обеспечит абсолютную безопасность ребенка, находящегося в АТС в случае ДТП, а означает, что ДУУ в условиях некоторого «идеального» фронтального столкновения на скорости 48-50 км/ч обеспечит минимальный уровень безопасности ребенка, и в реальном ДТП, при правильной установке ДУУ и креплении ребенка, снизит вероятность травмирования ребенка. В случае несоответствия ДУУ указанным требованиям, можно однозначно говорить, что данное ДУУ многократно увеличивает вероятность травмирования ребенка, находящегося в АТС в случае ДТП, вплоть до летального исхода.

- В Европе, к примеру, помимо обязательного соответствия ДУУ требованиям Правил ЕЭК ООН № 44-04, проводятся независимые испытания ДУУ при более жестких режимах, а результаты данных испытаний находятся в свободном доступе. Здесь можно отметить такие организации, как: немецкий автоклуб (ADAC), Голландская Автомобильная Ассоциация (ANWB) и Швейцарский автомобильный клуб (TCS), проводящие испытания ДУУ при фронтальном столкновении на скорости 64 км/ч и боковом столкновении на скорости 50 км/ч; немецкий журнал STIFTUNG WARENTEST, проводящий испытания ДУУ при фронтальном столкновении на скорости 64 км/ч и боковом столкновении на скорости 25 км/ч; британский журнал Which?, проводящий испытания ДУУ при фронтальном столкновении на скорости 64 км/ч и боковом столкновении на скорости 29 км/ч и некоторые другие.

- Интерес государственных органов Российской Федерации к проблеме соответствия ДУУ, представленных на российском рынке, обязательным требованиям, конечно, заслуживает уважение, но много вопросов к организации данного контроля, а именно: в случае несоответствия изделия (ДУУ), отобранного из розничной торговли, у конкретного юридического лица, выпускающего данное изделие (ДУУ) в обращение, несет ответственность не изготовитель изделия (ДУУ), а тоже конкретное юридическое лицо (продавец), выпускающее данное изделие (ДУУ) в обращение; при этом одно и тоже изделие может быть отобрано несколько раз у разных юридических лиц (продавцов), выпускающих данное изделие (ДУУ) в обращение; а что самое главное — результаты подобных проверок не становятся достоянием гласности.