«Дети не водят машину – дети погибают в автокатастрофах» – таков девиз всероссийского проекта «Маленький Большой Пассажир», запущенного концерном «Дженерал моторс». Его поддерживает и наш журнал. В нескольких номерах мы будем публиковать материалы, посвященные детской безопасности. Первый – тест 33 детских автокресел, проведенный немецким автоклубом ADAC.

На российских дорогах ежегодно погибают около тысячи детей и более 10 тысяч травмируются. Мало того, эти цифры растут. Ужас! В возрастной группе до семи лет количество погибших маленьких пассажиров увеличилось за год на 22,4%.

Эффективный способ защиты – детские удерживающие устройства. Как считают специалисты Всемирной организации здравоохранения, одна только эта мера могла бы снизить смертность на 71%. Но, увы, половину детей младше десяти лет перевозят без автокресел, а еще 45% пристегивают неправильно.

Но что же сами автокресла – все ли они хороши, или обязательно нужно выбирать лишь дорогие модели? И гарантирует ли цена качество? На этот вопрос отвечают ежегодно проводимые клубами ADAC (Германия) и AMTC (Австрия) дорогостоящие тесты. Мы выбрали из проверенных в 2012 году 33 образцов двадцать девять, которые представлены и на нашем рынке. Кроме того, сравнили европейские и российские цены на каждое изделие. Оказывается, дешевые модели выгоднее покупать у нас, а дорогие –

везти из Европы, если есть такая возможность: экономия может быть двукратной!

Дотошные немцы рекомендуют при выборе кресла предварительно примерить его к конкретному автомобилю. Мысль хорошая, но как это реально сделать? Не во всяком магазине разрешат распаковать и вынести сиденье до оплаты на кассе.

«Пришвартованному» малышу грустно, зато – безопасно!

С КАКИХ ПОР?

В конце 30-х годов прошлого века американец по имени Лестер Брессон смастерил детское автокресло с ремнем безопасности и креплением к специальному штырю в полу автомобиля. Заметим, что первый взрослый трехточечный ремень был изобретен лет на двадцать позднее. Ну а в массы детские автокресла пошли с 1963 года. И конечно же, из Швеции: тогда профессор Бертиль Альдман придумал модель, устанавливаемую на правое переднее сиденье «лицом» назад.

КАКИЕ ОНИ БЫВАЮТ?

Классификация кресел соответственно весу и примерному возрасту ребенка установлена европейскими нормами ECE R44/04.

Самая начальная **группа 0** предназначена для малышей массой до 10 кг, то есть не старше шести месяцев. Эти относительно редкие кресла устанавливаются спинкой вперед или… поперек салона, лицом к водителю.

Более распространены кресла **группы 0+**: масса до 13 кг, возраст до года, установка

против движения.

Далее – **группа I**: для детишек массой от 9 до 18 кг, возрастом примерно от девяти месяцев до четырех лет. Устанавливаются по ходу движения, хотя есть и спаренная **группа 0/I**, которую можно ставить реверсивно.

Группа II: масса 15–25 кг, возраст от трех до семи лет, ставят «лицом» вперед.

Замыкает модельный ряд **группа III** – для ребят массой тела от 22 до 36 кг, в возрасте от 6 до 12 лет. При этом возможны кресла-трансформеры, перекрывающие две, а то и три группы.

ГДЕ В МАШИНЕ САМОЕ БЕЗОПАСНОЕ МЕСТО?

Как уверяют специалисты по безопасности, так везти ребенка наиболее безопасно.

Последние исследования показали: посередине заднего сиденья. Потому что тут ребенок лучше защищен от боковых ударов. Но поставить сюда детское автокресло не всегда возможно. На целом ряде автомобилей предусмотрен лишь поясной средний ремень безопасности, а этого для крепления кресла недостаточно. Точно так же и крепления «изофикс» чаще всего расположены по бокам. Из оставшихся вариантов безопаснее сидеть за водителем: часто человек в последний момент инстинктивно

выруливает так, чтобы удар пришелся в правую сторону. Но вот высаживать ребенка, ясное дело, удобнее и безопаснее направо, к тротуару.

ЧТО ТАКОЕ «ИЗОФИКС»?

Правильно закрепить детское кресло ремнями безопасности – та еще задачка. С нею даже при наличии инструкции справляются далеко не все родители, а проверка на дорогах может дорого обойтись. Поэтому в 1997 году была придумана унифицированная система креплений «изофикс», состоящая из приваренных к кузову скоб, расположенных между спинкой и подушкой заднего сиденья на расстоянии 280 мм друг от друга. Ответную часть крепления кресла нужно просто вдвинуть в них до щелчка. Но не все так просто. Вперед-то кресло не уедет, а вот кувыркнуться может. Поэтому придуманы дополнительные средства фиксации – от переворота. Это может быть дополнительный ремень с крючком (Top Tether) или телескопическая нога-опора, упирающаяся в пол между передним и задним сиденьями. Кресла с такими креплениями примерно вдвое дороже обычных. Впрочем, переплачиваете не только за удобство и надежность, но и за безопасность. Даже при правильной установке ремни не зафиксируют сиденье так же жестко, как «изофикс», а это, как доказывает тот же ADAC, сказывается на результатах испытаний.

Защелка крепления «изофикс».

ПОЧЕМУ СПИНОЙ ВПЕРЕД?

Помните первую победу над гравитацией, которую одержал ваш малыш? Он научился держать головку! Поначалу голова ребенка непропорционально велика по отношению к телу или лишь с возрастом становится сравнительно маленькой (6% массы тела по сравнению с начальными 25%). Поэтому опасность перелома шейных позвонков в детстве значительно выше даже при относительно небольших перегрузках. При фронтальном ударе сила инерции резко бросает голову вперед, тогда как при реверсивной установке автокресла затылок просто сильнее прижимается к его спинке без существенной нагрузки на шейные позвонки. Сегодня специалисты считают, что и в старших возрастных группах неплохо бы ставить кресла задом наперед; такие модели уже разработаны. А помешанные на безопасности шведы возят так 90% своих детей. И вот результат: за последние 40 лет в стране не было ни одного погибшего в таком кресле ребенка! Что касается штатных ремней безопасности, то их геометрия рассчитана на рост человека от полутора метров. При меньшем росте диагональная лямка пойдет по шее и сама может стать причиной травмы. Поэтому дополнительное удерживающее устройство необходимо. Для детишек постарше помимо сидений предлагают так называемые бустеры, которые могут частично исправить ситуацию. Они не обеспечивают нужной боковой защиты, так что их следует рассматривать лишь как компромиссное решение.

ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ МОЖЕТ ТРАВМИРОВАТЬ ДАЖЕ ВЗРОСЛОГО – КАК ЖЕ С РЕБЕНКОМ?

Совершенно верно. Поэтому ставить автокресло на переднее пассажирское сиденье разрешается лишь при отключаемом эйрбеге. Обычно это можно сделать специальным переключателем в бардачке с помощью ключа зажигания. На панели приборов при этом должен загореться предупреждающий сигнал.

.gallery { margin: auto; } .gallery-item { float: left; margin-top: 10px; text-align: center; width: 33%; } .gallery img { border: 2px solid #cfcfcf; } .gallery-caption { margin-left: 0; }

Как уверяют специалисты по безопасности, так везти ребенка наиболее безопасно.

«Пришвартованному» малышу грустно, зато – безопасно!

Через несколько секунд будет сымитирован боковой удар, при этом деформация стенки исключена, что не вполне соответствует реальной ситуации.

Защелка крепления «изофикс».

Правильная этикетка сертифицированного автокресла. Цифра в кружке может быть другой, – это зависит от выдавшей сертификат страны.

Установить на задний диван сразу три кресла возможно далеко не во всех автомобилях.

Для этого необходим средний диагональный ремень безопасности.

В сильно цивилизованных странах специальные детские креслица ставят даже на универсамовские тележки – тоже ведь транспортное средство, которое может с чем-нибудь столкнуться.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА АВТОКРЕСЕЛ