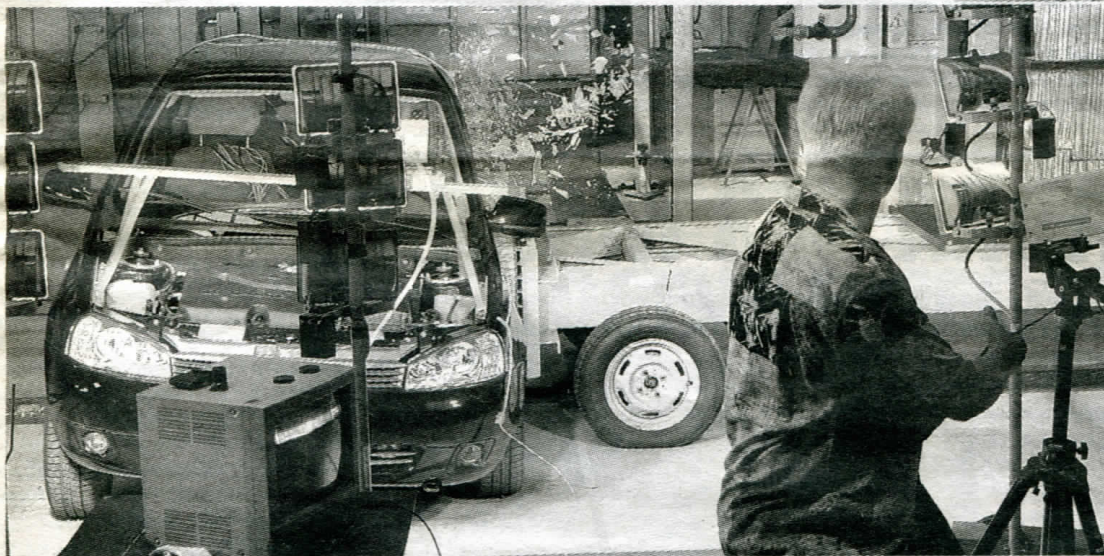


СЕРИЙНАЯ LADA KALINA ПОДТВЕРЖДАЕТ ПАССИВНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

Действо, которое разворачивается во время проведения краш-тестов автомобилей LADA, для стороннего наблюдателя вполне сопоставимо с тем, что происходит на съемочной площадке блокбастера. Специально оснащенный павильон. Длительная подготовка к началу съемок. Главных героев (в нашем случае – автомобили и находящиеся в них манекены) тщательно “гримируют”, подключая к ним массу датчиков, раскрашивая части тела манекенов в разные цвета, устанавливают видеокамеры. Звучит команда, аналогичная режиссерскому “Камера! Мотор!”, – и автомобиль несется навстречу железобетонному кубу (проверка пассивной безопасности при фронтальном ударе). Или в неподвижно стоящую машину врезается тяжелая стальная тележка (тест на безопасность при боковом ударе). Лязг корезающегося металла, разлетающиеся брызги стекол – чем не спецэффект “фабрики грез” для алчущих экранного экстрима кинозрителей?..



проверка “на прочность” при боковом ударе универсала LADA Kalina в варианте исполнения “люкс”. Порядка сорока датчиков, установленных на кузове автомобиля и на занимающем водительское кресло манекене, а также видеокамеры зафиксировали все повреждения, вызванные столкновением с разогнанной до 50 км/час стальной тележкой.

Плановая имитация дорожно-транспортного происшествия – основа для тщательного изучения малейших повреждений автомобиля и “травм водителя”. Специалисты отдела пассивной безопасности сразу же после ударных испытаний LADA Kalina сделали так называемую экспресс-оценку последствий столкновения. После чего на мониторе изучалась хронометрированная видеозапись и, конечно, детально анализировались показания, снятые с датчиков.

Окончательные результаты этих испытаний были вполне ожидаемы. Скрупулезный анализ “травм водителя”, полученных при боковом ударе автомобиля, показал уверенное соответствие LADA Kalina российским и европейским требованиям безопасности.

Елена ДЕМИНА
Фото Юрия МИХАЙЛИНА

Впрочем, для испытателей такие впечатляющие зрелища являются лишь “побочным эффектом” жестко регламентированного процесса выяснения, какую степень безопасности обеспечивает водителю и пассажирам каждая готовящаяся к постановке на производство модель. Более того, как поясняет начальник бюро отдела пассивной безопасности службы главного конструктора **Александр СУНЕНКОВ**, и уже выпускаемые автомобили в обязательном

порядке ежегодно проходят ударные испытания с целью проверки качества. Специальной программой предписано ежегодно проверять методом ударных испытаний



выпускаемые автомобили всех моделей на соответствие омоложенным и сертифицированным образцам. Так, например,

Правила ЕЭК ООН № 94 предписывают требования безопасности при фронтальном ударе, Правила ЕЭК ООН № 95 – при боковом ударе. Есть и другие проверки: наезд сзади, проверка обзорности, проверка отдельных компонентов и т.д. И, надо сказать, эта работа приносит реальную пользу потребителю: в ходе испытаний бывают случаи выявления некоторых замечаний, которые затем оперативно устраняются в производстве.

В очередной раз проведена