



ಕಾರುಗಳು ನುಜ್ಜುಗುಜ್ಜಾಗುತ್ತಿದ್ದವಾದರೂ, ನೈಜ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಕಾರುಗಳಿಗೆ ಆಗುತ್ತಿದ್ದಂತಹ ಹಾನಿ ಇಲ್ಲಿ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಕ್ರಾಶ್ ಟೆಸ್ಟ್ ಅನ್ನು ಹೇಗೆ ನಡೆಸಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಮತ್ತೆ ಹೊಸದಾಗಿ ನಡೆಸಲು ಆ ತಂಡ ತಯಾರಾಯಿತು.

ನಿರಂತರ ಪ್ರಯೋಗ-ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ನೈಜ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಮುಖಾಮುಖಿ ಡಿಕ್ಕಿಯಾಗುವಾಗ ಕಾರುಗಳು ಶೇ. 100ರಷ್ಟು ಮುಖಾಮುಖಿಯಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ ಎರಡು ಕಾರುಗಳ ಮುಂಭಾಗದ ಪಾರ್ಶ್ವಗಳಷ್ಟೇ ಡಿಕ್ಕಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಇದನ್ನು 'ಪಾರ್ಶ್ವೀಯಲ್ ಫ್ರಂಟ್ ಇಂಪ್ಯಾಕ್ಟ್' ಎನ್ನಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಎರಡೂ ಕಾರುಗಳ ಮುಂಭಾಗದ ಶೇ. 50ರಷ್ಟು ಭಾಗವಷ್ಟೇ ಪರಸ್ಪರ ಡಿಕ್ಕಿಯಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿದರೆ ನೈಜ ಅಪಘಾತದ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಬಹುದು ಎಂಬುದು ಹಲವು ಪ್ರಯೋಗಗಳ ನಂತರ ಗೊತ್ತಾಯಿತು. ಕ್ರಾಶ್ ಟೆಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಒಂದು ನಿಯಮವಾಗಿಸಬೇಕು ಎಂದು 'ಟೆಆರ್‌ಎಲ್' ತಂಡವು ನಿರ್ಧರಿಸಿತ್ತು.

ಅಪಘಾತದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕಾರುಗಳಿಗೆ, ಬೇರೆ ವಾಹನಗಳು ಪಕ್ಕದಿಂದ ಬಂದು ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆಯುವ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳೂ ಇದ್ದವು. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲೂ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿಸುವುದು ಆ ತಂಡದ ಕನಸಾಗಿತ್ತು. ಇದನ್ನು 'ಸೈಡ್ ಇಂಪ್ಯಾಕ್ಟ್ ಕ್ರಾಶ್ ಟೆಸ್ಟ್' ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಯಿತು. ಕಾರಿನ ಅಡಿಯೆಚ್ಚಿನ ಭಾಗವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು, ಡೋರ್‌ಗಳಿಗೆ ಭಾರಿ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಬೇರೊಂದು ವಾಹನವನ್ನು ಗುದ್ದಿಸಿ ಪರೀಕ್ಷಿಸಬೇಕು ಎಂಬುದು ಈ ಟೆಸ್ಟ್‌ನ ನಿಯಮವಾಗಬೇಕು ಎಂದು ತಂಡವು ನಿರ್ಧರಿಸಿತ್ತು. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕ್ರೋಡೀಕರಿಸಿ, 'ನ್ಯೂ ಕಾರ್ ಅಸೆಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ' (ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ) ಎಂಬ ಶಿಫಾರಸುಗಳನ್ನು ತಂಡವು ರೂಪಿಸಿತು. ಇದರ ಪರವಾಗಿ ಯೂರೋಪ್‌ನಾದ್ಯಂತ ಅಭಿಯಾನವನ್ನು ನಡೆಸಿತು. ಅಭಿಯಾನದಲ್ಲಿ ಭಾರಿ ಜನಬೆಂಬಲ ವ್ಯಕ್ತವಾಯಿತು. ಆದರೆ, 'ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ'ಯನ್ನು ನಿಯಮವಾಗಿಸುವುದು ಅಷ್ಟು ಸುಲಭವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. 'ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ' ಜಾರಿಯಾಗದಂತೆ ಐರೋಪ್ಯ ಕಾರು ತಯಾರಕರ ಒಕ್ಕೂಟವು ಲಾಬಿ ನಡೆಸಿತು. ಹೀಗಾಗಿ 1990ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಆ ಯತ್ನ ಕೈಗೂಡಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ತನ್ನ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು 'ಟೆಆರ್‌ಎಲ್' ತಂಡ ಕೈಬಿಡಲೂ ಇಲ್ಲ.

1994ರಲ್ಲಿ 'ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ' ಶಿಫಾರಸುಗಳು ಐರೋಪ್ಯ ಒಕ್ಕೂಟದ ಸಂಸತ್ತಿನ ಮೆಟ್ಟಿಲೇರಿದವು. ಅಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆಯಾಯಿತು. ಸಂಸತ್ತಿನ ಮೆಟ್ಟಿಲಲ್ಲಿ ಲಾಬಿ ನಡೆಸಲು ಕಾರು ತಯಾರಕರ ಒಕ್ಕೂಟಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ 'ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ' ನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ದುರ್ಬಲಗೊಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಕಾರು ತಯಾರಕರ ಒಕ್ಕೂಟ ಯಶಸ್ವಿಯಾಯಿತು. ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು ಎಂದು ಕಾರು ತಯಾರಕರ ಒಕ್ಕೂಟ ಪಟ್ಟು ಹಿಡಿಯಿತು. ಸಂಸತ್ತು

