

## Пресс-релиз — эмбарго до 00:01 (СЕТ) 2 февраля 2017 г.

### Комитет Euro NCAP отмечает юбилей: 20 лет краш-тестов, спасающих жизни

- С 1997 года краш-тесты Euro NCAP помогли спасти более 78 000 жизней.
- С 1997 года Euro NCAP испытал в краш-тестах 1800 автомобилей общей стоимостью 160 миллионов евро. Благодаря этому автомобили стали безопасней, чем когда-либо.
- Euro NCAP продолжает тестировать новейшие разработки в области безопасности, включая систему распознавания велосипедистов с функцией автоматического торможения.

БЛАГОДАРЯ тому, что 20 лет назад комитет Euro NCAP начал проводить краш-тесты, удалось спасти более 78 000 жизней<sup>1</sup>. По данным Euro NCAP, на сегодняшний день было опубликовано более 630 рейтингов безопасности, проведены краш-тесты около 1800 автомобилей и потрачено в общей сложности более 160 миллионов евро<sup>2</sup>. И все это для того, чтобы сделать автомобили безопаснее.

Первые тесты выявили недостатки в безопасности самых продаваемых семейных автомобилей, что послужило поводом для фундаментального пересмотра методов конструирования автомобилей с целью предотвращения аварий и спасения жизней. В течение двадцати лет 9 из 10 автомобилей, продаваемых на европейском рынке, удерживались в рейтинге Euro NCAP, и в настоящее время автомобильная промышленность активно поддерживает разработку новых требований для достижения максимальных рейтингов безопасности.

На сегодняшний день результаты краш-тестов<sup>4</sup> двух семейных автомобилей, изготовленных с разницей в 20 лет, подчеркивают огромные достижения в области безопасности транспортных средств, полученные с 1997 года. Технологии безопасности, которые ранее не существовали или предоставлялись максимум в качестве опции (например, подушки безопасности водителя и пассажира, боковые подушки безопасности, напоминания о непристегнутых ремнях безопасности и электронная система курсовой устойчивости) теперь входят в стандартное оснащение всех автомобилей, продаваемых в Европе.

«Отмечая 20-летнюю годовщину пребывания на передовой безопасности дорожного движения, мы гордимся, что программа Euro NCAP достигла значительных, жизненно необходимых улучшений в автомобилях и позволила Европе добиться самого низкого уровня смертности на дорогах по сравнению с любым регионом в мире<sup>3</sup>, — говорит генеральный секретарь Мишель ван Ратинген (Michiel van Ratingen). —

Euro NCAP дал миллионам потребителей знания и уверенность в том, что они могут выбрать самые безопасные автомобили. Последние годы показали замедление темпов прогресса, однако мы не должны останавливаться на достигнутом. Мы хотим гарантировать, что дороги Европы станут еще более безопасными в ближайшие 20 лет, при том не только для водителей и пассажиров автомобилей, но и для всех участников дорожного движения. Мы уже тестируем гораздо больше аспектов безопасности автомобиля, чем в 1997 году, и будем продолжать делать это. В следующем году мы будем тестировать системы, которые распознают велосипедистов и избегают аварий с ними, кроме того, мы составили очень амбициозный план на 2020–2025 гг.»

При поддержке FIA (Международная автомобильная федерация), ICRT (ранее называемая International Testing), правительств Великобритании и Швеции 4 февраля 1997 года были опубликованы первые результаты краш-теста, выполненного Euro NCAP. До тех пор автопроизводители должны были обеспечивать соответствие лишь основным нормативным требованиям к краш-тестам новых автомобилей, результаты которых не публиковались. Потребители не могли сравнивать безопасность одного автомобиля с другим.

Комитет Euro NCAP первым в Европе стал проводить реалистичные сопоставимые испытания с привлечением независимых экспертов, а их результаты вызвали возмущение со стороны групп потребителей, представителей общественности и средств массовой информации.

В первом цикле тестов, проводимом для семи популярных автомобилей размера «супермини», при оценке степени защиты водителя и взрослых пассажиров модели Ford Fiesta и Volkswagen Polo получили три звезды из четырех максимальных в то время.

Пользовавшийся большим спросом Rover 100 получил только одну звезду, в то время как Fiat Punto, Nissan Micra, Vauxhall Corsa и Renault Clio получили только по две звезды. При оценке уровня защиты пешеходов ни один автомобиль не набрал более двух баллов. Это свидетельствовало о том, что автопроизводители не учитывали безопасность самых уязвимых участников дорожного движения.

Ведущие автопроизводители раскритиковали тесты, утверждая, что они были настолько суровыми, что ни один автомобиль «не смог бы» достичь уровня четырех звезд. Однако пять месяцев спустя Volvo S40 стал первым автомобилем, обеспечивающим защиту водителя и пассажиров на уровне четырех звезд.

Макс Мосли (Max Mosley), первый председатель Euro NCAP и председатель Global NCAP, отметил: «С момента начала своей деятельности в качестве противоречивой программы, отвергнутой автопроизводителями, которая якобы стремилась к нереалистичным стандартам безопасности, прошло 20 лет. И сегодня программа Euro NCAP стала неотъемлемой частью автомобильной промышленности. Спасены тысячи жизней, потребительский спрос на системы безопасности достаточно высок, автопроизводители соревнуются друг с другом в рейтинге безопасности, а стандарты безопасности автомобилей продолжают улучшаться.

Модель осведомленности потребителей, развернутая столь эффективно комитетом Euro NCAP, не только коренным образом изменила европейский рынок, но и помогла активизировать другие программы NCAP по всему миру, в том числе в странах со средним и низким уровнем дохода. Давление потребителей, информируемых о результатах краш-тестов, помогает быстро изменить уровень безопасности в Индии, Латинской Америке и Юго-Восточной Азии. Комитет Euro NCAP действительно оказал глобальное воздействие на безопасность дорожного движения и гордится тем, что спас бесчисленное количество жизней».

Эндрю Миллер, президент Euro NCAP и технический директор исследовательского центра Thatcham: «Значение этих испытаний невозможно переоценить. До Euro NCAP потребители могли полагаться только на обещания автопроизводителей. Сегодня автомобили стали безопаснее, чем когда-либо, а уровень безопасности каждого автомобиля прозрачен для любого потребителя. Такой успех оказался возможным только благодаря активной совместной работе в Европе и постоянным инвестициям в повышение уровня безопасности».

Краш-тесты Euro NCAP становятся все более требовательными. Теперь максимальный уровень рейтинга ограничивается пятью звездами, а в ходе краш-тестов проверяется не только уровень защиты водителя, пассажиров и пешеходов при столкновении, но и в первую очередь способность автомобиля избежать столкновения. Краш-тесты воспроизводят сценарии аварий в реальной жизни, которые могут привести к летальному исходу или травмам. Лидеры рейтингов должны продемонстрировать, что их автомобили уже в стандартной комплектации оснащены такими технологиями, которые позволяют избежать столкновений или смягчить их последствия. Если аварии избежать не удастся, то для водителя, пассажиров и других участников дорожного движения должна быть обеспечена адекватная защита.

«Euro NCAP в течение двух десятилетий является движущей силой повышения безопасности автомобилей в Европе. В эпоху развития автоматизации и технологических изменений роль независимого тестирования становится еще более важной. Мы надеемся, что эта организация будет оставаться на передовой автомобильной безопасности в течение многих лет», — подвел итог Антонио Авеносо (Antonio Avenoso), исполнительный директор Европейского совета по безопасности дорожного движения.

Для получения информации для прессы обращайтесь к Мари Брассер (Marie Brasseur), менеджеру по коммуникациям, по адресу [Marie\\_Brasseur@euroncap.com](mailto:Marie_Brasseur@euroncap.com).

#### Примечания редакторов

1. Расчетное количество предотвращенных в период с 1998 по 2015 гг. смертей водителей и пассажиров автомобилей, по данным отчета PIN ETSC от 2016 года: <http://etsc.eu/10th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
2. Расчетная общая сумма накопленных затрат, связанных с тестированием автомобилей, не включая стоимость автомобилей, запасных частей и других расходных материалов.
3. Европейская комиссия — информационный бюллетень по статистике безопасности дорожного движения от 2015 года: Что стоит за этими цифрами? [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-16-864\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_en.htm)
4. В честь юбилея в исследовательском центре Thatcham, аккредитованной испытательной лаборатории Euro NCAP в Великобритании, были проведены два краш-теста, которые продемонстрировали разницу между Rover 100, выпущенным в конце девяностых, и новой моделью Honda Jazz. Видео материалы по краш-тестам и соответствующие интервью доступны в медицентре.

#### Сведения о Euro NCAP

Euro NCAP организует краш-тесты новых автомобилей и предоставляет автовладельцам реальные результаты независимых оценок показателей безопасности некоторых наиболее продаваемых в Европе моделей автомобилей. Основанный в 1997 году при поддержке ряда европейских правительств, автомобильных, потребительских и страховых организаций, Euro NCAP стимулирует производителей к ускорению введения значительных улучшений технологий обеспечения безопасности в создаваемые модели автомобилей. Посетите наш сайт: [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)

Рейтинги Euro NCAP применяются строго к спецификациям автомобилей, продаваемых в Европе. Эти рейтинги могут не применяться к моделям, продаваемым в других регионах, даже если продажи осуществляются под идентичным названием, поскольку стандарты производства и оборудование могут отличаться.