

CRASH TEST

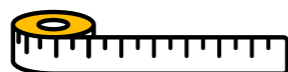
VROUWEN

In de wereld van crashtestdummy's is gelijkwaardigheid ver te zoeken. Waarom zijn alle poppen mannen? Tijd voor een vrouwelijke crashtestdummy!



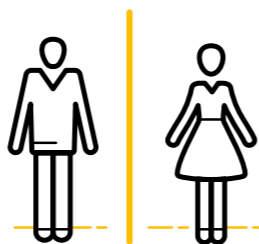
DE EERSTE

Sierra Sam was de eerste crashtestdummy ter wereld. Hij werd in 1949 ontworpen door Samuel W. Anderson om schietstoelen voor vliegtuigen te testen. Alle testen – ook voor auto's – werden sindsdien alleen maar gedaan met mannelijke dummy's. Dat is zelfs bij wet vastgelegd in de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Hoewel in de jaren '80 een poging is gedaan om vrouwelijke dummy's te gebruiken, is dat nooit echt van de grond gekomen. Tot nu.



GEMIDDELDE MAN

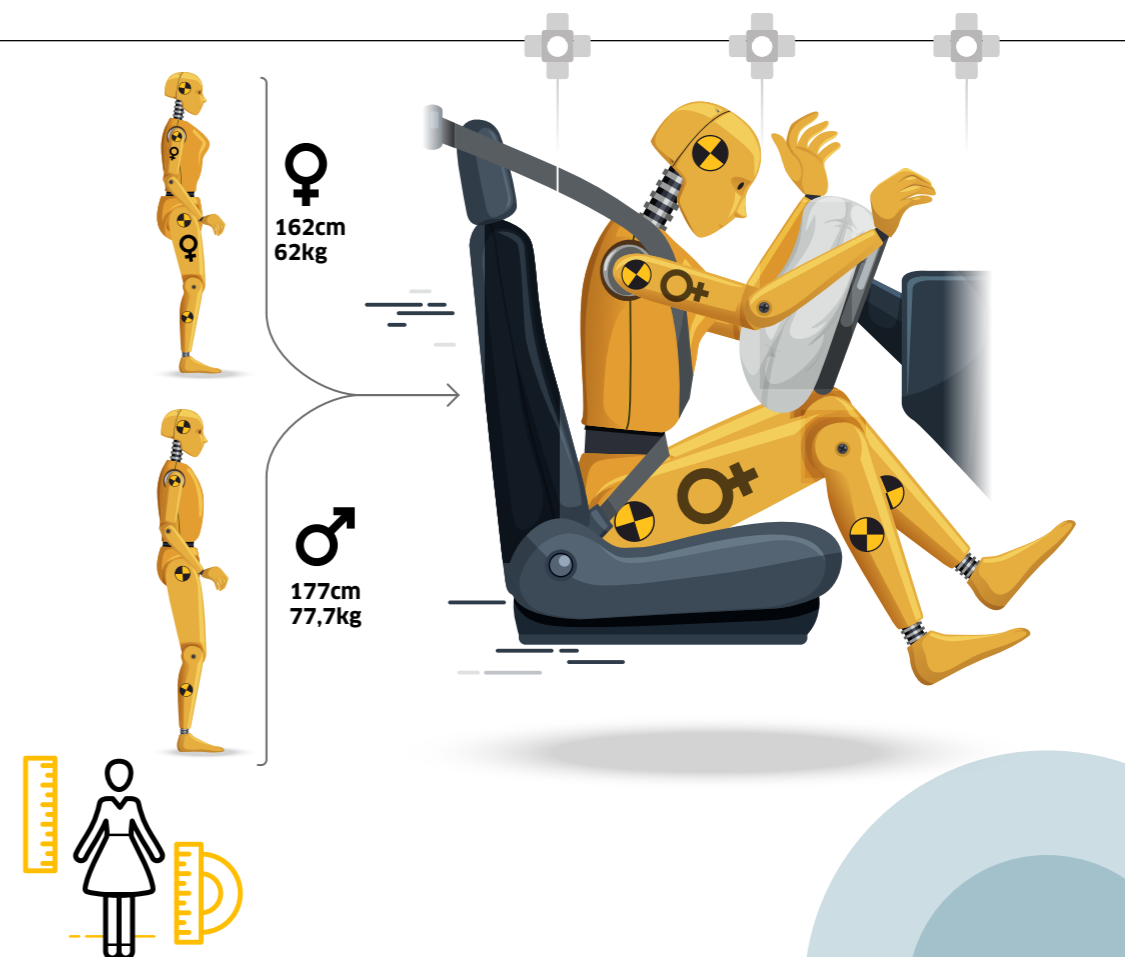
De huidige crashtestdummy's zijn gebaseerd op de gemiddelde man: 177 cm lang en een gewicht van 77,7 kilo. Voor vrouwen wordt dezelfde pop gebruikt, maar dan van 151 cm en 49 kilo. Maar, een vrouw zit anatomisch toch echt anders in elkaar dan een man. 'Het is 2023 en we negeren nog steeds de helft van de populatie bij het beoordelen van veiligheid', stelt Astrid Lindner van het Swedish National Road and Transport Research Institute terecht. Deze Zweedse onderzoeker strijdt al sinds de jaren '90 voor gelijkwaardigheid.



VERSCHILLEN

Omdat mannen en vrouwen anders zijn, hebben ze dus ook ander letsel bij een ongeluk. 'Uit letselstatistieken weten we dat vrouwen een groter risico hebben op whiplash, heup- en bekkenletsel omdat zij dichterbij het stuur zitten en vaak lichter van gewicht zijn. Mannen zijn langer, zwaarder, zitten verder van het stuur en hebben daardoor meer hoofdletsel', zegt Astrid Lindner.

Tekst: Wanda Bregman Illustraties: Kay Coenen



HUMAN BODY MODEL

Astrid is de bedenker van Human Body Models: realistische crashtestdummy's. Haar vrouwelijke Human Body Model is 162 cm lang en weegt 62 kilo. Astrids volledig anatomisch ontwikkelde vrouwelijke én mannelijke dummy's zijn gebaseerd op een gemiddelde auto-inzittende van 50 jaar oud. Maar haar poppen kunnen ook aangepast worden aan andere typen inzittenden, bijvoorbeeld bejaarden of mensen met obesitas.

WETGEVING

Astrid, die samenwerkt met verschillende automerken, vertelt: 'Verplicht gebruik van de vrouwelijke dummy bij autoveiligheidstesten is helaas nog steeds niet in de UNECE-regelgeving opgenomen. Terwijl de overtuiging van de noodzaak om iedereen beter te beschermen in de auto er wel is. Autofabrikanten zijn er klaar voor. De tools, het onderzoek, de methoden en resultaten zijn er. Tijd om de regelgeving aan te passen. Daar strijden we nu gezamenlijk voor.'

WEETJE
De helft van de populatie wordt vergeten bij crashtesten voor auto's.