



## Economic and Social Council

Distr.: General  
22 December 2010

Original: English

---

### Economic Commission for Europe

#### Inland Transport Committee

#### World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations

##### 153<sup>rd</sup> session

Geneva, 8–11 March 2011

Item 4.12.2 of the provisional agenda

##### 1958 Agreement – Consideration of draft Regulations

### **Editorial corrections to the proposal for a Regulation on Pedestrian Safety**

#### **Submitted by the Representative of Japan\***

The text reproduced below was prepared by the representative of Japan. The modifications to the text of ECE/TRANS/WP.29/2010/127 are marked in bold for new or strikethrough for deleted characters. It is based on informal document No. WP.29–152–02 (ECE/TRANS/WP.29/1087, para. 69).

---

\* In accordance with the programme of work of the Inland Transport Committee for 2006–2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme activity 02.4), the World Forum will develop, harmonize and update Regulations in order to enhance the performance of vehicles. The present document is submitted in conformity with that mandate.

## Annex 5

### Test procedures

*Paragraph 2.5.*, amend to read:

“2.5. A minimum of three **upper** legform to bumper tests shall be carried out, one each to the middle and the outer thirds of the bumper at positions judged to be the most likely to cause injury. Tests shall be to different types of structure, where they vary throughout the area to be assessed. The selected test points shall be a minimum of 132 mm apart, and a minimum of 66 mm inside the defined corners of the bumper.

These minimum distances are to be set with a flexible tape held taut along the outer surface of the vehicle. The positions tested by the laboratories shall be indicated in the test report.”

*Para. 5.7.*, amend to read:

“5.7. The direction of impact shall be in the longitudinal vertical plane ~~of the~~ ~~paragraph~~ of the vehicle to be tested at an angle of  $65 \pm 2^\circ$  to the horizontal. The direction of impact of tests to the front structure shall be downward and rearward.”

## Annex 6

### Certification of the impactor

*Paragraph 1.3.3.5., amend to read:*

“1.3.3.5. The certification impactor shall be propelled horizontally at a velocity of  $7.5 \pm 0.1$  m/s into the stationary impactor as shown in Figure 5 The certification impactor shall be positioned so that its centreline aligns with a position on the tibia centreline of 50 mm from the centre of the knee, with tolerances of  $\pm 3$  mm laterally and  $\pm 3$  mm vertically.”

*Paragraph 3.2.1., amend to read:*

“3. Child and adult headform

3.1. The certified impactors may be used for a maximum of 20 impacts before re-certification. The impactors shall be re-certified if more than one year has elapsed since the previous certification or if the transducer output, in any impact, has exceeded the specified CAC.

3.2. Drop test

3.2.1. When the headform impactors are dropped from a height of  $376 \pm 1$  mm in accordance with paragraph 3.3. below, the peak resultant acceleration measured by one triaxial (or three uniaxial) accelerometer (accelerometers) in the headform impactor shall be:

- (a) For the child headform impactor not less than 245 g and not more than 300 g;
- (b) For the **adult** headform impactor not less than 225 g and not more than 275 g.

The acceleration time curve shall be uni-modal.”

*Paragraph 3.3.3., amend to read:*

“3.3.3. The headform impactor shall be dropped with the rear face of the impactor at the test angle specified in Annex 5, paragraph 4.7. for the child headform impactor and in Annex 5, paragraph 5.7. for the adult headform impactor with respect to the vertical as shown in Figure 8. The suspension of the headform impactor shall be such that it does not rotate during the fall.”



## Conseil économique et social

Distr. générale  
22 décembre 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

##### 153<sup>e</sup> session

Genève, 8-11 mars 2011

Point 4.12.2 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1958 – Examen de projets de règlements

### Corrections de forme relatives à la proposition de Règlement sur la protection des piétons

#### Communication du représentant du Japon\*

Le texte reproduit ci-après, établi par le représentant du Japon, est fondé sur le document informel n° WP.29-152-02 (ECE/TRANS/WP.29/1087, par. 69). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte du document ECE/TRANS/WP.29/2010/127 sont signalées en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## Annexe 5

### Méthodes d'essai

*Paragraphe 2.5, modifier comme suit:*

«2.5 Trois essais de collision de l'élément de frappe **fémur** contre pare-chocs sont effectués au minimum, soit un essai sur le tiers médian et un essai sur chacun des deux tiers externes du pare-chocs, aux points où la probabilité de lésion est estimée la plus forte. Les essais doivent porter sur différents types de structures, si celles-ci varient de part et d'autre de la zone à évaluer. Les points sélectionnés pour les essais doivent être distants d'au moins 132 mm et situés à 66 mm au moins à l'intérieur des angles du pare-chocs tels qu'ils ont été définis.

Les distances minimales sont déterminées à l'aide d'un ruban tendu le long de la surface externe du véhicule. Les points testés par les laboratoires sont indiqués dans le rapport d'essai.».

*Paragraphe 5.7, modification sans objet dans la version française.*

## Annexe 6

### Homologation des éléments de frappe

*Paragraphe 1.3.3.5*, modifier comme suit:

«1.3.3.5 L'élément de frappe d'homologation percute l'élément de frappe stationnaire suivant une trajectoire horizontale à une vitesse de  $7,5 \pm 0,1$  m/s, comme indiqué à la figure 5. Il est orienté de façon que sa ligne médiane coïncide avec un point situé sur la ligne médiane du tibia à 50 mm du centre du genou, avec des tolérances de  $\pm 3$  mm latéralement et  $\pm 3$  mm verticalement.».

*Paragraphe 3.2.1*, modification sans objet dans la version française.

*Paragraphe 3.3.3*, modifier comme suit:

«3.3.3 L'élément de frappe est largué alors que sa face arrière fait par rapport à la verticale un angle conforme au paragraphe 4.7 de l'annexe 5 dans le cas d'un élément de frappe tête d'enfant, et un angle conforme au paragraphe 5.7 de la même annexe dans le cas d'un élément de frappe tête d'adulte, comme représenté à la figure 8. Il est suspendu de telle façon qu'il ne pivote pas autour de son axe pendant la chute.».

---