



## 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.».

---