



---

**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

**Сто пятьдесят третья сессия**

Женева, 8–11 марта 2011 года

Пункт 4.12.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов правил**

**Редакционные исправления к предложению  
по правилам, касающимся безопасности пешеходов**

**Передано представителем Японии\***

Воспроизводимый ниже текст был подготовлен представителем Японии. Изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/2010/127 выделены жирным шрифтом, если речь идет о новом тексте, а исключенный текст перечеркнут. В его основу положен неофициальный документ № WP.29–152–02 (ECE/TRANS/WP.29/1087, пункт 69).

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006–2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

## Приложение 5

### Методы проведения испытаний

*Пункт 2.5* изменить следующим образом:

"2.5 Проводят не менее трех испытаний с использованием модели **верхней** части ноги – по одному в средней трети и в каждой из боковых третей бампера в тех местах, которые будут сочтены наиболее вероятными местами для нанесения телесного повреждения. Испытания должны проводиться на конструкциях различных типов, если они не являются одинаковыми в зоне, подлежащей оценке. Отобранные испытательные точки должны находиться на расстоянии как минимум 132 мм друг от друга, а также на расстоянии не менее 66 мм внутри обозначенных углов бампера.

Эти минимальные расстояния определяют с помощью гибкой ленты, удерживаемой внатяжку вдоль внешнего контура поверхности транспортного средства. В протоколе испытания должны быть указаны положения, в которых проводят лабораторные испытания".

*Пункт 5.7* изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

"5.7 Направление удара должно проходить в продольной вертикальной плоскости испытываемого транспортного средства под углом  $65 \pm 2^\circ$  к горизонтали. Удар во время испытания конструкции передней части должен производиться в направлении вниз и назад".

## Приложение 6

### Сертификация ударного элемента

*Пункт 1.3.3.5* изменить следующим образом:

"1.3.3.5 Ударный элемент для сертификации приводят в движение для удара в горизонтальном направлении со скоростью  $7,5 \pm 0,1$  м/с до соударения со стационарным ударным элементом, как показано на рис. 5. Ударный элемент для сертификации устанавливают таким образом, чтобы его центровая линия находилась на центральной линии голени на расстоянии 50 мм от центра колена с допуском  $\pm 3$  мм по сторонам и  $\pm 3$  мм по вертикали".

*Пункт 3.2.1* изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

"3. Сертификация ударных элементов в виде модели головы ребенка и взрослого

3.1 Сертифицированные ударные элементы должны использоваться максимум для 20 ударов до повторной сертификации. Ударные элементы подвергают повторной сертификации в том случае, если с момента предыдущей сертификации прошло больше года или если сигнал датчика в случае любого удара превышает установленное значение КЧХ.

3.2 Испытание на сбрасывание

3.2.1 Когда ударные элементы в виде модели головы сбрасывают с высоты  $376 \pm 1$  мм в соответствии с пунктом 3.3 ниже, результирующее пиковое ускорение, измеряемое с помощью одного трехосного (или трех одноосных) акселерометра (акселерометров), установленных в ударном элементе в виде модели головы, должно быть:

- a) в случае ударного элемента в виде модели головы ребенка – не менее 245 g и не более 300 g;
- b) в случае ударного элемента в виде головы взрослого – не менее 225 g и не более 275 g.

Кривая зависимости ускорения от времени должна быть унимодальной".

*Пункт 3.3.3* изменить следующим образом:

"3.3.3 Ударный элемент в виде модели головы сбрасывают задней стороной под испытательным углом, указанным в пункте 4.7 приложения 5 в случае ударного элемента в виде модели головы ребенка и в пункте 5.7 в случае ударного элемента в виде модели головы взрослого, по отношению к вертикали, как показано на рис. 8. Система подвески ударного элемента в виде модели головы должна быть таковой, чтобы во время падения она не вращалась".