NORME INTERNATIONALE

ISO
6255

Première édition
1987-10-15

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION
ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ

Véhicules routiers — Dispositifs de lave-glace et d'essuie-glace pour lunette arrière de voitures particulières — Méthodes d'essai

Road vehicles — Rear-window washing and wiping systems for passenger cars — Test methods

Numéro de référence
ISO 6255 : 1987 (F)

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est normalement confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour approbation, avant leur acceptation comme Normes internationales par le Conseil de l'ISO. Les Normes internationales sont approuvées conformément aux procédures de l'ISO qui requièrent l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

La Norme internationale ISO 6255 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers.*

L'attention des utilisateurs est attirée sur le fait que toutes les Normes internationales sont de temps en temps soumises à révision et que toute référence faite à une autre Norme internationale dans le présent document implique qu'il s'agit, sauf indication contraire, de la dernière édition.

© **Organisation internationale de normalisation, 1987** ●

Imprimé en Suisse

Véhicules routiers — Dispositifs de lave-glace et d'essuie-glace pour lunette arrière de voitures particulières — Méthodes d'essai

0 Introduction

La présente Norme internationale fait partie d'une série de trois Normes internationales traitant, de la même manière, des essais des dispositifs de désembuage, de dégrivage, de lavage et d'essuyage de la lunette arrière des voitures particulières :

ISO 5897, *Véhicules routiers — Dispositif de désembuage de la lunette arrière des voitures particulières — Méthode d'essai.*

ISO 5898, *Véhicules routiers — Dispositif de dégivrage de la lunette arrière des voitures particulières — Méthode d'essai.*

ISO 6255, *Véhicules routiers — Dispositifs de lave-glace et d'essuie-glace pour lunette arrière de voitures particulières — Méthodes d'essai.*

Les essais des dispositifs de dégivrage, de lavage et de désembuage du pare-brise des voitures particulières sont traités, respectivement, dans les Normes internationales suivantes :

ISO 3468, *Véhicules routiers — Dispositif de dégivrage du pare-brise de voiture particulière — Méthode d'essai.*

ISO 3469, *Véhicules routiers — Dispositif de lave-glace pour pare-brise de voiture particulière — Méthodes d'essai.*

ISO 3470, *Véhicules routiers — Dispositif de désembuage du pare-brise de voiture particulière — Méthode d'essai.*

La présente Norme internationale ne spécifie ni zones de référence ni niveaux de performance, en raison de l'insuffisance de données au moment de son élaboration.

Elle donne, dans l'annexe A, la composition du mélange d'essai et, dans l'annexe B, une méthode spécifiant comment appliquer le mélange d'essai sur la partie vitrée et comment déterminer la quantité de mélange sec à utiliser.

Il faut noter qu'il est possible de mettre en œuvre simultanément des méthodes d'essai de nature semblable sur le pare-brise et la lunette arrière.

1 Objet et domaine d'application

La présente Norme internationale spécifie des méthodes d'essai à utiliser pour les dispositifs de lave-glace et d'essuie-glace pour lunette arrière de voitures particulières (*terme tel que défini* dans l'ISO 3833), lorsque ceux-ci existent.

Les méthodes d'essai sont destinées à être appliquées à des types de véhicules à moteur ne différant pas les uns des autres sur les points essentiels suivants, dont dépend le bon résultat des opérations de lavage et d'essuyage :

a) forme, dimensions et caractéristiques de surface de la lunette arrière ;

b) caractéristiques de chacun des dispositifs indiqués par le constructeur du véhicule comme contribuant au lavage et à l'essuyage de la lunette arrière.

2 Référence

ISO 3833, *Véhicules routiers — Types — Dénominations et définitions.*

3 Définitions

Dans le cadre de la présente Norme internationale, les définitions suivantes sont applicables.

3.1 additifs du commerce : Substances compatibles avec les dispositifs de lave-glace et d'essuie-glace, qui peuvent être ajoutées au liquide de lave-glace pour abaisser son point de congélation, favoriser son nettoyage et/ou accroître la capacité mouillante de ce liquide.

3.2 commande : Moyen ou dispositif de mise en marche et d'arrêt du (des) dispositif(s) de lave-glace et d'essuie-glace. Le fonctionnement peut être complètement ou partiellement automatisé. Les deux dispositifs peuvent fonctionner indépendamment, être semi-coordonnés ou intégralement coordonnés.

3.3 fonctionnement du dispositif de lave-glace : Aptitude d'un dispositif de lave-glace à appliquer la solution sur la zone-cible de la partie vitrée extérieure sans qu'il se produise de fuite ni de débranchement du tuyau de lave-glace, lorsque ce dispositif est utilisé suivant les indications du constructeur du véhicule.

3.4 liquide de lave-glace basse température : Solution composée de 50 % d'alcool méthylique et de 50 % d'eau.[1)]

3.5 gicleur : Dispositif servant à diriger le liquide de lave-glace sur la surface vitrée extérieure.

3.6 pompe : Dispositif permettant le transfert du liquide par le dispositif de lave-glace, du réservoir sur la surface vitrée extérieure.

3.7 dispositif de lave-glace pour lunette arrière : Dispositif, doté des commandes nécessaires, servant à emmagasiner le liquide de lave-glace et à l'appliquer sur la surface vitrée extérieure de la lunette arrière.

3.8 dispositif d'essuie-glace pour lunette arrière : Dispositif, doté des commandes et accessoires nécessaires, servant à essuyer la surface vitrée extérieure de la lunette arrière.

3.9 réservoir : Récipient servant à emmagasiner le liquide de lave-glace.

3.10 zone-cible : Zone indiquée par le fabricant du véhicule ou du dispositif, sur laquelle le gicleur envoie le liquide de lave-glace, conformément aux spécifications de la présente Norme internationale (voir chapitres 5 et 6).

3.11 mélange d'essai : Mélange tel que spécifié dans l'annexe A.

3.12 liquide de lave-glace : Liquide utilisé dans le dispositif de lave-glace, composé d'eau[1)] et d'additifs appropriés se trouvant dans le commerce.

3.13 aire lavée/essuyée : Aire de la surface extérieure de la vitre d'où le mélange d'essai a été enlevé.

3.14 aire essuyée : Aire de la surface extérieure de la vitre en contact avec le (les) balai(s) d'essuie-glace fonctionnant sur vitre mouillée. La course de retombée, si elle existe, n'entre pas en ligne de compte.

3.15 cycle de balayage : Mouvement d'un balai d'essuie-glace parcourant toute sa course de balayage et revenant à son point de départ. La course de retombée, si elle existe, n'entre pas en ligne de compte.

4 Vérification du dispositif de lave-glace

4.1 Exigences générales

Pour effectuer la vérification exigée dans le présent chapitre, le même dispositif de lave-glace doit être soumis au complet à tous les essais. Au début de ceux-ci, le dispositif doit être dans un état équivalant à l'état neuf.

4.2 Matériel d'essai

4.2.1 Montage d'essai, constitué d'une structure permettant l'assemblage de la partie vitrée de la lunette arrière et des éléments du dispositif de lave-glace et du dispositif d'essuie-glace, d'une façon représentative de leur montage sur le véhicule réel.

4.2.2 En variante, un **véhicule d'essai** équipé d'un dispositif de lave-glace et d'un dispositif d'essuie-glace.

NOTE — Il est permis, pour la bonne marche des essais, de déplacer les éléments à l'exclusion du gicleur, par rapport à la zone-cible, si cela n'affecte pas le fonctionnement du dispositif dans le véhicule.

4.2.3 Mélange d'essai, tel que spécifié dans l'annexe A, et matériel nécessaire à son application.

4.3 Méthode de vérification de la résistance du dispositif de lave-glace

4.3.1 Conditions climatiques

Cette méthode est destinée à couvrir une gamme représentative de conditions climatiques.

4.3.2 Matériel d'essai

4.3.2.1 Matériel tel que spécifié en 4.2.1 ou 4.2.2.

4.3.2.2 Enceinte climatique convenable (une ou plusieurs), avec un ou plusieurs instruments de mesure de la température (thermomètre ou équivalent).

4.3.3 Mode opératoire pour la résistance à un cycle complet d'exposition

4.3.3.1 Remplir et amorcer le dispositif de lave-glace avec de l'eau[1)]. Maintenir à la température ambiante de 20 ± 2 °C pendant un minimum de 4 h, boucher tous les gicleurs et essayer d'actionner le dispositif six fois en 1 min, en respectant les efforts, l'intensité et la durée de fonctionnement spécifiés dans le tableau.

NOTE — Si l'on dispose d'instruments permettant de garantir que l'eau et les éléments sont à la température d'essai, on peut raccourcir le temps de mise en condition.

Tableau — Efforts et intensité requis pour actionner la pompe et durée de fonctionnement des commandes des dispositifs

Fonctionnement de la pompe	Efforts et intensité requis	Durée de fonctionnement
À la main	135 ± 13 N	4 ± 1 s
Au pied	445 ± 44 N	
Électrique	Courant maximal spécifié par le constructeur du véhicule	

1) Le résidu doit être inférieur à 205 mg de $CaCO_3$ par litre d'eau après évaporation.

4.3.3.2 Remplir et amorcer le dispositif de lave-glace avec de l'eau[1]. Refroidir et maintenir à la température de -18 ± 3 °C pendant un mininum de 8 h. Ensuite, dans les mêmes conditions de température, essayer d'actionner le dispositif six fois en 1 min, en respectant les efforts, l'intensité et la durée de fonctionnement spécifiés dans le tableau.

NOTE — Si l'on dispose d'instruments permettant de garantir que les éléments sont à la température d'essai et que l'eau est gelée, on peut raccourcir le temps de mise en condition.

4.3.3.3 Remplir et amorcer le dispositif de lave-glace avec de l'eau[1]. Porter à une température de 60 ± 3 °C pendant 8 h, puis essayer d'actionner le dispositif six fois en 1 min, en respectant les efforts, l'intensité et la durée de fonctionnement spécifiés dans le tableau. En fin d'essai, enlever les bouchons et actionner le dispositif de lave-glace.

NOTE — Si l'on dispose d'instruments permettant de garantir que l'eau et les éléments sont à la température d'essai, on peut raccourcir le temps de mise en condition.

Si une partie du dispositif est montée dans le compartiment moteur, elle peut être essayée, soit seule, soit avec le dispositif tout entier (à la discrétion du constructeur du véhicule), à une température de 80 ± 3 °C.

4.4 Méthodes de vérification du fonctionnement du dispositif de lave-glace à basse et haute températures

4.4.1 Matériel d'essai

Matériel tel que spécifié en 4.2.1 ou 4.2.2, et en 4.3.2.2.

4.4.2 Mode opératoire pour le fonctionnement à un cycle complet d'exposition

4.4.2.1 Préparation de l'essai

Ces essais doivent être effectués à la suite de l'essai spécifié en 4.3 et de la manière suivante :

Remplir et amorcer le dispositif de lave-glace avec de l'eau[1] avant chaque essai, puis effectuer chacun des essais 4.4.2.2 et 4.4.2.3.

4.4.2.2 Exposition à basse température

Abaisser la température ambiante à -18 ± 3 °C et la maintenir ainsi pendant un minimum de 8 h.

NOTE — Si l'on dispose d'instruments permettant de garantir que les éléments sont à la température d'essai et que l'eau est gelée, on peut raccourcir le temps de mise en condition.

Porter ensuite progressivement la température à 20 ± 2 °C et la maintenir ainsi pendant 8 h. Répéter le cycle gel-fonte six fois. Après le dernier cycle, vérifier le fonctionnement du lave-glace (voir 3.3 et 3.10).

NOTE — Si l'on dispose d'instruments permettant de garantir que l'eau et les éléments sont à la température d'essai, on peut raccourcir le temps de mise en condition.

4.4.2.3 Exposition à haute température

Porter la température ambiante à 60 ± 3 °C et la maintenir ainsi pendant 8 h. Abaisser ensuite la température jusqu'à 20 ± 2 °C et la maintenir ainsi pendant encore 8 h. Vérifier alors le fonctionnement du lave-glace (voir 3.3 et 3.10).

NOTE — Si l'on dispose d'instruments permettant de garantir que l'eau et les éléments sont à la température d'essai, on peut raccourcir le temps de mise en condition.

Si une partie du dispositif est montée dans le compartiment moteur, elle peut être essayée, soit seule, soit avec le dispositif tout entier (à la discrétion du constructeur du véhicule), à une température de 80 ± 3 °C.

4.4.3 Mode opératoire pour la gamme complète de fonctionnement

4.4.3.1 Préparation de l'essai

Remplir et amorcer le dispositif avec du liquide de lave-glace basse température (voir 3.4), puis effectuer les essais 4.4.3.2 et 4.4.3.3.

4.4.3.2 Fonctionnement à basse température

Maintenir à la température de -18 ± 3 °C pendant un minimum de 8 h. Puis, toujours à cette température, actionner le dispositif (voir 3.3 et 3.10).

NOTE — Si l'on dispose d'instruments permettant de garantir que le liquide de lave-glace basse température et les éléments sont à la température d'essai, on peut raccourcir le temps de mise en condition.

4.4.3.3 Fonctionnement à haute température

Porter à une température de 60 ± 3 °C et maintenir à cette température pendant 8 h. Puis, toujours à cette température, actionner le dispositif (voir 3.3. et 3.10).

NOTE — Si l'on dispose d'instruments permettant de garantir que le liquide de lave-glace basse température et les éléments sont à la température d'essai, on peut raccourcir le temps de mise en condition.

Si une partie du dispositif est montée dans le compartiment moteur, elle peut être essayée, soit seule, soit avec le dispositif tout entier (à la discrétion du constructeur du véhicule), à une température de 80 ± 3 °C.

4.5 Méthode de vérification sur une gamme de températures restreinte

Si la température à laquelle doit fonctionner le dispositif a peu de chances de tomber au-dessous de 0 °C, seuls les modes opératoires 4.3.3.1, 4.3.3.3, 4.4.2.3 et 4.4.3.3 doivent être suivis, le dispositif étant rempli de liquide de lave-glace ou d'eau.

1) Le résidu doit être inférieur à 205 mg de $CaCO_3$ par litre d'eau après évaporation.

5 Vérification du dispositif d'essuie-glace

5.1 Exigences générales

Un dispositif complet d'essuie-glace doit être soumis à l'essai décrit dans le présent chapitre. Au début de l'essai, le dispositif doit être dans un état équivalant à l'état neuf et du même type que celui essayé au chapitre 4.

Cet essai a pour but de déterminer l'aire de lunette arrière essuyée par l'essuie-glace, en effectuant l'essai conformément au mode opératoire 5.3. Le dispositif d'essuie-glace doit être capable d'essuyer un pourcentage donné d'une aire spécifiée.

5.2 Matériel d'essai

5.2.1 Matériel tel que spécifié en 4.2.1 ou 4.2.2.

NOTE — Si le constructeur du véhicule le désire, le système de lave-glace peut être démonté pour la durée de l'essai. S'il est conservé et mis en fonctionnement, le liquide de lave-glace utilisé doit être celui qui est défini en 3.12.

5.2.2 Système de pulvérisation, permettant d'appliquer le liquide (eau) sur la surface vitrée.

5.3 Mode opératoire

5.3.1 Pendant l'essai, la température ambiante doit être maintenue entre 5 et 40 °C, avec une humidité relative de 50 % à 80 %.

NOTE — Si le résultat de l'essai ne s'en trouve pas modifié de façon importante, une humidité relative supérieure à 80 % est acceptable.

5.3.2 Régler le système de pulvérisation (5.2.2) de manière à assurer une bonne répartition de l'écoulement d'eau sur la surface vitrée et un débit de 1 ± 0,5 mm/min de pluie.

5.3.3 Pulvériser pendant la durée requise pour l'essai, puis faire fonctionner l'essuie-glace comme indiqué par le constructeur du véhicule.

5.3.4 À l'aide d'un marqueur approprié, repérer sur l'intérieur de la partie vitrée l'aire essuyée par le(s) balai(s) d'essuie-glace. (Voir annexe C.)

5.3.5 En fin d'essai, noter l'aire essuyée et vérifier le bon fonctionnement.

6 Vérification des performances des dispositifs de lave-glace et d'essuie-glace

6.1 Exigences générales

Pour l'essai spécifié dans le présent chapitre, les dispositifs de lave-glace et d'essuie-glace doivent être du même modèle que ceux qui ont été utilisés pour les essais des chapitres 4 et 5, et dans un état équivalant à l'état neuf.

Essayés conformément au mode opératoire 6.3, le dispositif de lave-glace et le dispositif d'essuie-glace doivent pouvoir enlever le mélange d'essai d'un pourcentage donné de l'aire spécifiée, dans un temps correspondant à dix cycles de balayage mais n'excédant pas 1 min, les conditions d'essai étant celles spécifiées par le constructeur du véhicule sans toutefois dépasser les valeurs du tableau de 4.3.3.1.

6.2 Matériel d'essai

6.2.1 Montage d'essai, constitué d'une structure permettant l'assemblage de la partie vitrée de la lunette arrière et des éléments du dispositif de lave-glace et du dispositif d'essuie-glace, d'une façon représentative de leur montage sur le véhicule réel.

6.2.2 En variante, un **véhicule d'essai** équipé d'un dispositif de lave-glace et d'un dispositif d'essuie-glace.

6.2.3 Mélange d'essai, tel que spécifié dans l'annexe A, et matériel nécessaire à son application.

6.2.4 Système de comptage du nombre de balayages de l'essuie-glace, si nécessaire.

6.3 Mode opératoire

L'essai doit être réalisé de la manière indiquée en 6.3.1 à 6.3.4, quelle que soit la gamme des températures (complète ou restreinte). (Voir chapitre 4.)

6.3.1 La pompe fonctionnant en appliquant les efforts et avec l'intensité spécifiés par le constructeur du véhicule, sans toutefois dépasser les valeurs du tableau de 4.3.3.1, régler le(s) gicleur(s) du lave-glace de la manière indiquée par le constructeur du véhicule.

6.3.2 Dégraisser soigneusement l'extérieur et l'intérieur de la surface vitrée, à l'alcool méthylique ou avec un autre dégraissant approprié. Après séchage, appliquer une solution d'ammoniaque à 3 % à 10 % (V/V) dans l'eau, laisser sécher et essuyer la surface à l'aide d'une toile de coton sèche ou d'une serviette en papier ne contenant aucun additif.

6.3.3 Étaler une certaine quantité de mélange d'essai (voir annexe A), fraîchement préparé et après l'avoir bien agité, en une couche uniforme (voir annexe B) sur toute la surface vitrée extérieure, sans recouvrir les balais d'essuie-glace. Le dépôt moyen sec ne doit être ni supérieur à 1,8 mg/cm^2 ni inférieur à 1,2 mg/cm^2, et le rapport entre l'échantillon le plus lourd et l'échantillon le plus léger ne doit pas dépasser 1,4, soit :

$$\frac{\text{max.}}{\text{min.}} \leqslant 1{,}4$$

6.3.4 Après séchage complet du mélange, mettre en marche, dans un délai de 1 h, le dispositif de lave-glace suivant les indications du constructeur du véhicule, pendant un maximum de 10 cycles de balayage mais pour une durée qui ne doit pas dépasser 1 min. La température ambiante doit être comprise entre 5 et 40 °C, avec une humidité relative de 50 % à 80 %, et le dispositif de lave-glace doit être rempli de liquide de lave-glace normal ou basse température. Mesurer ensuite l'aire lavée/essuyée par la méthode donnée dans l'annexe C et vérifier le bon fonctionnement.

Annexe A

Mélange d'essai

(Cette annexe fait partie intégrante de la norme.)

Le mélange d'essai doit être composé de :

1 g de NaCMC[1)]

18 g de NaCl

1 g de $BaCO_3$

1 l d'eau (le résidu doit être inférieur à 205 mg de $CaCO_3$ par litre d'eau après évaporation)

et 40 g soit des constituants indiqués en a), soit des constituants indiqués en b) :

a) Constituant	% (m/m)
SiO_2	73 à 76
Fe_2O_3	4 à 5
Al_2O_3	16 à 17
MgO	0,5 à 1,5
CaO	3 à 4

b) Constituant	% (m/m)
SiO_2	67 à 69
Fe_2O_3	3 à 5
Al_2O_3	15 à 17
CaO	2 à 4
MgO	0,5 à 1,5
Alcalis totaux	3 à 5
Perte au feu	2 à 3

Dans les deux cas, a) et b), la distribution granulométrique doit être la suivante :

Dimension maximale des particules : 200 µm, avec

moins de 15 % (m/m) de particules comprises entre 80 et 200 µm, et

moins de 30 % (m/m) de particules comprises entre 0 et 10 µm.

NOTES

1 L'addition de NaCMC[1)] vise à améliorer l'adhérence du mélange d'essai à la surface vitrée. Il est recommandé de le mélanger préalablement avec de l'eau pour avoir une dissolution complète.

2 L'addition de $BaCO_3$ permet de repérer plus facilement les surfaces qui n'ont pas été nettoyées.

1) Le NaCMC est le sel de sodium de la carboxyméthylcellulose couramment appelée CMC. Le NaCMC introduit dans le mélange d'essai doit avoir un degré de substitution (DS) compris entre 0,6 et 0,7 et une viscosité de 200 à 300 mPa (200 à 300 cP) à 20 °C pour une solution à 2 %.

Annexe B

Méthode d'application du mélange d'essai

(Cette annexe fait partie intégrante de la norme.)

B.1 Au pistolet pulvérisateur

B.1.1 Pulvériser au pistolet, de la manière spécifiée en 6.3.3 et de façon uniforme, un mélange préparé extemporanément et bien agité.

La quantité de dépôt et son uniformité doivent être déterminées par pesée d'échantillons pour essai.

Avant pesée, enlever par grattage la poussière déposée sur toutes les surfaces autres que le dessus des échantillons.

B.1.2 Pour les surfaces vitrées n'excédant pas 0,5 m^2 d'aire, trois échantillons sont nécessaires. Si la surface dépasse 0,5 m^2 d'aire, cinq échantillons sont nécessaires.

Ces échantillons doivent être régulièrement répartis sur la surface vitrée en dehors de la partie balayée par l'essuie-glace, y compris la course de retombée, mais aussi près que possible de celle-ci.

B.1.3 Les échantillons doivent avoir une épaisseur maximale de 1 mm et une aire d'au moins 8 cm^2 (des lames de microscope sont recommandées à cet usage).

B.1.4 Avec l'accord du constructeur du véhicule, on peut mettre en marche le système de chauffage intérieur du véhicule ou n'importe quel système extérieur, pour augmenter la température et réduire les temps de séchage entre applications et avant essai. À noter, cependant, qu'une trop forte chaleur peut affecter les résultats d'essai.

En cas d'utilisation de moyens de séchage artificiel, il faut donc essayer de simuler au mieux les conditions de séchage naturelles. Pour cette raison, la température de la surface vitrée ne doit pas dépasser 40 °C.

Le véhicule doit se trouver, pour les essais, à une température ambiante comprise entre 5 et 40 °C.

B.2 Autres méthodes

D'autres méthodes peuvent être utilisées pour appliquer le mélange d'essai, dans la mesure où elles remplissent les conditions de 6.3.3.

Annexe C

Méthodes suggérées pour la détermination des aires lavées/essuyées et essuyées

(Cette annexe fait partie intégrante de la norme.)

C.1 Aire lavée/essuyée par le dispositif de lave-glace et essuie-glace

Placer un calque transparent lourd sur l'extérieur de la surface vitrée et y tracer le contour de la lunette arrière ainsi que l'aire spécifiée. Tracer l'aire d'où le mélange d'essai a été enlevé et calculer le pourcentage d'aire spécifiée nettoyée pendant l'essai.

NOTE — Il est recommandé de repérer les contours de l'aire de la surface vitrée nettoyée avant de les reporter sur le calque.

C.2 Aire essuyée

Placer un calque transparent lourd sur l'extérieur de la surface vitrée et y tracer le contour de la lunette arrière et l'aire spécifiée, ainsi que le contour de l'aire essuyée (voir 5.3.4). À partir du contour de l'aire essuyée et tracée, calculer le pourcentage d'aire spécifiée nettoyée pendant l'essai.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 6255:1987
https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/29fc323a-9257-4079-abc8-0dcb94b5e33a/iso-6255-1987