



## Véhicules routiers — Perturbations électriques par conduction et par couplage —

### Partie 3:

### Véhicules à tension nominale de 12 V ou 24 V — Transmission des perturbations électriques par couplage capacitif ou inductif le long des lignes autres que les lignes d'alimentation

#### RECTIFICATIF TECHNIQUE 1

ITeH STANDARD PREVIEW  
(standards.iteh.ai)

*Road vehicles — Electrical disturbance by conduction and coupling —*

*Part 3: Vehicles with nominal 12 V or 24 V supply voltage — Electrical transient transmission by capacitive and inductive coupling via lines other than supply lines*

TECHNICAL CORRIGENDUM 1

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/3bfff1e57-671a-4744-a839-c3c650c6222b/iso-7637-3-1995-cor-1-1995>

Le Rectificatif technique 1 à la Norme internationale ISO 7637-3:1995 a été élaboré par le comité technique ISO/TC 22, Véhicules routiers, sous-comité SC 3, Équipement électrique et électronique.

Page 9

Tableaux A.1 et A.2

Remplacer les tableaux A.1 et A.2 par les suivants.

Tableau A.1

| Impulsions d'essai <sup>1)</sup> | Tension d'essai, $V_s$ <sup>2) 3)</sup> |                             |      |      |                              | Durée de l'essai<br>min | Durée du cycle d'essai <sup>4)</sup> |      |
|----------------------------------|---|-----------------------------|------|------|------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|------|
|                                  | Niveau de sévérité sélectionné          | Niveau de sévérité          |      |      |                              |                         | min.                                 | max. |
|                                  |   | I<br>niveau d'essai minimal | II   | III  | IV<br>niveau d'essai maximal |                         |                                      |      |
| a                                | 5)                                      | - 10                        | - 20 | - 40 | - 60                         | 10                      | 90                                   | 110  |
| b                                | 5)                                      | + 10                        | + 20 | + 30 | + 40                         | 10                      | 90                                   | 110  |

1) Impulsions d'essai conformes à 4.5.

2) Les amplitudes sont les valeurs de  $V_s$  telles que définies pour chaque impulsion en 4.5.

3)  $V_s$  est référencé par rapport à la sortie de la pince de couplage.

4)  $t_2 + t_3$  sur les figures 4 et 5.

5) Valeurs décidées par accord entre le constructeur de véhicules et le fournisseur.

Tableau A.2

| Impulsions d'essai <sup>1)</sup> | Tension d'essai, $V_s$ <sup>2) 3)</sup> |                             |      |      |                              | Durée de l'essai<br>min | Durée du cycle d'essai <sup>4)</sup> |      |
|----------------------------------|---|-----------------------------|------|------|------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|------|
|                                  | Niveau de sévérité sélectionné          | Niveau de sévérité          |      |      |                              |                         | min.                                 | max. |
|                                  |   | I<br>niveau d'essai minimal | II   | III  | IV<br>niveau d'essai maximal |                         |                                      |      |
| a                                | 5)                                      | - 14                        | - 28 | - 56 | - 80                         | 10                      | 90                                   | 110  |
| b                                | 5)                                      | + 14                        | + 28 | + 56 | + 80                         | 10                      | 90                                   | 110  |

1) Impulsions d'essai conformes à 4.5.

2) Les amplitudes sont les valeurs de  $V_s$  telles que définies pour chaque impulsion en 4.5.

3)  $V_s$  est référencé par rapport à la sortie de la pince de couplage.

4)  $t_2 + t_3$  sur les figures 4 et 5.

5) Valeurs décidées par accord entre le constructeur de véhicules et le fournisseur.