
**Pneumatiques — Résistance
électrique — Méthode d'essai pour
mesurer la résistance électrique des
pneumatiques sur une installation d'essai**

*Tyres — Electrical resistance — Test method for measuring electrical
resistance of tyres on a test rig*

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 16392:2007](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c6ddd321c/iso-16392-2007)

[https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-
135c6ddd321c/iso-16392-2007](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c6ddd321c/iso-16392-2007)



PDF – Exonération de responsabilité

Le présent fichier PDF peut contenir des polices de caractères intégrées. Conformément aux conditions de licence d'Adobe, ce fichier peut être imprimé ou visualisé, mais ne doit pas être modifié à moins que l'ordinateur employé à cet effet ne bénéficie d'une licence autorisant l'utilisation de ces polices et que celles-ci y soient installées. Lors du téléchargement de ce fichier, les parties concernées acceptent de fait la responsabilité de ne pas enfreindre les conditions de licence d'Adobe. Le Secrétariat central de l'ISO décline toute responsabilité en la matière.

Adobe est une marque déposée d'Adobe Systems Incorporated.

Les détails relatifs aux produits logiciels utilisés pour la création du présent fichier PDF sont disponibles dans la rubrique General Info du fichier; les paramètres de création PDF ont été optimisés pour l'impression. Toutes les mesures ont été prises pour garantir l'exploitation de ce fichier par les comités membres de l'ISO. Dans le cas peu probable où surviendrait un problème d'utilisation, veuillez en informer le Secrétariat central à l'adresse donnée ci-dessous.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 16392:2007](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c6ddd321c/iso-16392-2007)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c6ddd321c/iso-16392-2007>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2007

Droits de reproduction réservés. Sauf prescription différente, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans l'accord écrit de l'ISO à l'adresse ci-après ou du comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax. + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.org
Web www.iso.org

Publié en Suisse

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 en général 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. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les Normes internationales sont rédigées conformément aux règles données dans les Directives ISO/CEI, Partie 2.

La tâche principale des comités techniques est d'élaborer les Normes internationales. Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour vote. Leur publication comme Normes internationales requiert l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

L'attention est appelée sur le fait que certains des éléments du présent document peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence.

L'ISO 16392 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 31, *Pneus, jantes et valves*.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 16392:2007](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c6ddd321c/iso-16392-2007)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c6ddd321c/iso-16392-2007>

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 16392:2007

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c6ddd321c/iso-16392-2007>

Pneumatiques — Résistance électrique — Méthode d'essai pour mesurer la résistance électrique des pneumatiques sur une installation d'essai

1 Domaine d'application

La présente Norme internationale décrit une méthode d'essai permettant de mesurer la résistance électrique des pneumatiques et des bandages pleins, soumis à une charge, sur une installation d'essai. Les charges électrostatiques présentes sur le véhicule nécessitent parfois d'être dissipées par l'intermédiaire du pneu. Inversement la résistance électrique mesure l'aptitude des pneus à dissiper la charge électrostatique du véhicule.

La méthode spécifie des modes opératoires et des appareillages permettant la détermination précise de la résistance électrique des pneus avec des valeurs allant jusqu'à 10^{12} ohms.

L'Annexe B spécifie les conditions complémentaires de mesurage sur le véhicule. L'Annexe C spécifie les conditions d'essai simplifiées pour le contrôle de la production de routine.

2 Références normatives

ISO 16392:2007

Les documents de référence suivants sont indispensables pour l'application du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

ISO 4223 (toutes les parties), *Définitions de certains termes utilisés dans l'industrie du pneumatique*

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions donnés dans l'ISO 4223 ainsi que les suivants s'appliquent.

3.1

point de branchement

point quelconque sur la roue ou sur la plaque de mise en charge métallique auquel sont branchés les fils de l'instrument de mesure de la résistance

3.2

charge d'essai

force exercée sur le pneu par l'intermédiaire de la jante, perpendiculairement à la plaque de mise en charge métallique sur laquelle le pneu est placé

3.3

résistance électrique du pneu

résistance électrique du pneu mesurée entre la roue d'un ensemble roue-pneu monté et gonflé et une plaque métallique sur laquelle le pneu chargé est placé

NOTE La résistance électrique du pneu est exprimée en ohms (Ω).

4 Mesurage

4.1 Description

La résistance électrique d'un ensemble roue-pneu gonflé est mesurée entre la roue et la surface conductrice contre laquelle le pneu est mis en charge.

4.2 Instruments de mesure

La résistance doit être mesurée par un appareil du commerce d'une puissance de 1 000 V capable de mesurer la résistance électrique en ohms. La tension doit être contrôlée de la manière décrite au Tableau 1 et ne doit pas dissiper plus de 3 W dans l'échantillon. L'instrument doit être en mesure de déterminer la résistance jusqu'à une valeur de $10^{12} \Omega$ avec une exactitude de mesure de $\pm 10 \%$. Il est recommandé que l'impédance d'entrée soit au moins de $10^{14} \Omega$.

La plaque de mise en charge métallique doit être plane et de taille suffisante pour couvrir la totalité de la surface de contact du pneu soumis à l'essai, et d'une épaisseur appropriée pour supporter les charges d'essai décrites en 4.4 sans subir de déformation apparente. La plaque doit être réalisée en un métal conducteur résistant à la corrosion, par exemple le laiton ou l'acier inoxydable, dépourvu de revêtement ou de toute contamination superficielle manifeste, telle que l'oxydation ou la corrosion. L'aluminium ne doit pas être utilisé pour la plaque en raison de sa forte tendance au développement de couches d'oxydes adhérentes à la surface qui peuvent influencer défavorablement sur l'exactitude des relevés.

Un dispositif de mise en charge (Figure 1) doit être capable d'appliquer la charge du pneu au métal dans le sens radial, contre la plaque de mise en charge métallique. L'exactitude de mesure de la charge d'essai doit être de $\pm 1 \%$ de la pleine échelle.

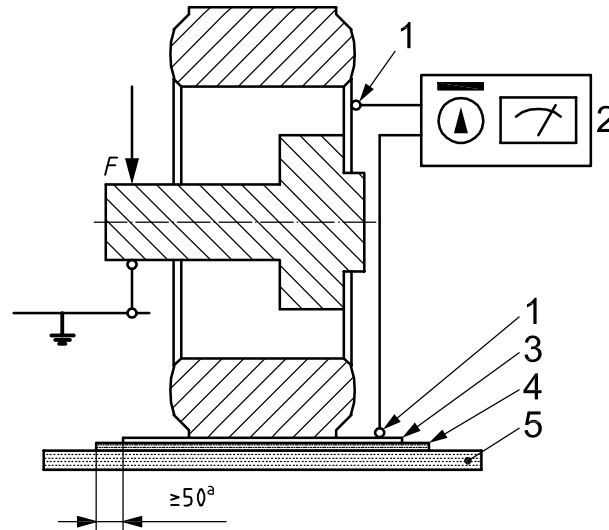
Un matériau isolant, sous forme de feuille, tel que polyéthylène, polytétrafluoréthylène (PTFE) ou équivalent, doit posséder une résistance suffisante pour supporter les charges d'essai décrites en 4.4 sans subir de déformation apparente. Il convient que les dimensions du matériau isolant soient supérieures d'au moins 50 mm, sur tous les côtés, à celles de la plaque de mise en charge métallique. La feuille isolante étant installée entre la plaque de mise en charge métallique et le socle de l'appareil de mise en charge (voir Figure 1), il est recommandé que la résistance électrique entre la plaque et le dispositif de mise en charge soit au moins de $10^{14} \Omega$. Dans tous les cas, la résistance électrique de la plaque par rapport au dispositif de mise en charge doit être supérieure d'au moins deux ordres de grandeur à celle du pneu soumis au mesurage.

Tableau 1 — Tension d'essai

Plage de résistance Ω	Tension d'essai V
10^3 à 10^4	1
10^4 à 10^5	10
10^5 à 10^6	100
10^6 à 10^{12}	1 000

4.3 Conditionnement

Pendant au moins 8 h avant de procéder au mesurage sur des pneus pour voitures particulières, véhicules utilitaires légers et motocyclettes (24 h pour tout autre type de pneus: pneus pour matériel de manutention, matériel agricole et pneus de génie civil), le pneu à soumettre à l'essai doit être maintenu à une température ambiante de $(23 \pm 5) ^\circ\text{C}$, et à une humidité relative inférieure à 60 %.



Légende

- 1 point de branchement
- 2 instrument de mesure
- 3 plaque métallique
- 4 matériau isolant
- 5 socle du dispositif de mise en charge

F charge d'essai

^a Déport.

iTech STANDARD PREVIEW
(standards.itech.ai)
ISO 16392:2007
<https://standards.itech.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c64dd321c/iso-16392-2007>

Figure 1 — Appareillage

4.4 Conditions de mesurage

La charge d'essai appliquée au cours du mesurage doit correspondre à $(80 \pm 5) \%$ de la capacité maximale de la charge du pneu indiquée. La pression de gonflage doit être égale à $(80 \pm 5) \%$ de la pression correspondant à la charge du pneu maximale. La pression de gonflage à enregistrer dans le rapport d'essai doit être appropriée à la charge d'essai appliquée. La température ambiante au cours du mesurage doit être maintenue à $(23 \pm 5) ^\circ\text{C}$. L'humidité relative doit être inférieure ou égale à 60 % au cours du mode opératoire de mesurage.

La roue homologuée (acier de préférence) doit être décapée au niveau de la zone de la portée du talon, ainsi que du point de branchement. Il est nécessaire de s'assurer que le pneu est sec avant d'effectuer le mesurage. Monter le pneu à sec si possible. Afin d'éviter d'endommager le pneu en cas de conditions de montage difficiles, une solution de montage soluble dans l'eau peut être utilisée. Toute trace de solution de montage présente sur le flanc extérieur ou sur la bande de roulement du pneu doit être nettoyée et séchée. Marquer un point de référence sur le flanc extérieur du pneu à l'aide d'un matériau non conducteur.

Installer l'appareillage comme indiqué à la Figure 1. Nettoyer la plaque de mise en charge métallique avec de l'alcool isopropylique ou un agent apparenté, et la laisser sécher. Les substances conductrices ou non conductrices présentes sur le pneu, telles que lubrifiants de moule ou peintures, ou les deux, qui pourraient influencer sur le résultat, doivent être enlevées. L'utilisation d'un solvant organique, susceptible d'attaquer le caoutchouc, est proscrite. Brancher les fils de l'ohmmètre à la plaque de mise en charge métallique et à la roue.

Appliquer une charge correspondant à la valeur spécifiée en 4.4 sur l'ensemble pneu-roue au niveau du point de référence; la maintenir 1 min, puis l'enlever. Répéter une deuxième fois le cycle application-enlèvement de la charge.

Si la résistance est inférieure à $10^{10} \Omega$, il convient que le courant et la tension soient, respectivement, au moins égal à 10^{-7} A et au plus égal à 1 000 V (voir Tableau 1). Mettre en charge le pneu une troisième fois à la charge d'essai et appliquer la tension d'essai immédiatement. Enregistrer la valeur du mesurage de la résistance 3 min \pm 10 s après application de la tension. La tension et la charge doivent être appliquées en continu sur le pneu jusqu'à enregistrement du mesurage final. Enlever la charge du pneu. Répéter le cycle de précharge et le mesurage pour au moins deux autres emplacements répartis à peu près uniformément sur la circonférence du pneu.

5 Interprétation des résultats

La résistance électrique du pneu obtenue correspond à la valeur maximale des mesurages de la résistance électrique de l'ensemble des emplacements de mesurage situés sur la circonférence.

6 Rapport

6.1 Il convient que le rapport contienne les informations suivantes:

- mesurages individuels (Ω);
- valeur maximale des mesurages (Ω);
- tension appliquée (V);
- produits de nettoyage du pneu et de la plaque; [ISO 16392:2007](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c6ddd321c/iso-16392-2007)
- matériau constitutif de la roue; <https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/eeb9bd30-a79c-4756-96d4-135c6ddd321c/iso-16392-2007>
- température ambiante au cours de l'essai ($^{\circ}$ C);
- humidité relative au cours de l'essai (%);
- dimension de pneu;
- charge d'essai (N);
- pression de gonflage de l'essai (kPa);
- largeur de jante/profil.

6.2 Le rapport peut aussi contenir les informations complémentaires suivantes:

- fabricant;
- marque de fabrique;
- description d'utilisation (sur pneu) (indice de charge, code de vitesse, ou autre capacité de charge);
- capacité de charge (kg);
- date de fabrication;
- emplacement du point de référence.

Annexe A (normative)

Valeurs limites

A.1 Généralités

La résistance électrique du pneu obtenue correspond à la valeur maximale des mesurages de la résistance électrique de l'ensemble des emplacements de mesure situés sur la circonférence.

A.2 Limites

A.2.1 Utilisations normales

Les pneus soumis à l'essai conformément à la présente Norme internationale sont considérés à même de dissiper en toute sécurité les charges électriques sous réserve que la résistance mesurée ne dépasse pas $10^{10} \Omega$. Cela s'applique à tous types de pneus sauf à ceux mentionnés en A.2.2.

A.2.2 Utilisations dans des zones présentant un risque d'explosion

Les utilisations de pneus dans des zones susceptibles de contenir des gaz inflammables, des vapeurs, des poussières ou des poudres dans un espace confiné nécessitent un équipement antidéflagration.

Les pneus soumis à l'essai conformément à la présente Norme internationale sont considérés à même de dissiper en toute sécurité les charges électriques dans de tels environnements sous réserve que la résistance mesurée ne dépasse pas $10^6 \Omega^1$.

1) Cette valeur correspond à la désignation «classe antistatique 1» utilisée généralement pour des pneus pour matériel de manutention.