

© ISO 2017 – Tous droits réservés

ISO/TC 22/SC 36

Date: 2017-09

Deleted: 08

ISO 6487:2015/PRF Amd 1:2017

ISO/TC 22/SC 36

Secretariat: AFNOR

**Véhicules routiers — Techniques de mesurage lors des essais de choc —
Instrumentation**

Road vehicles — Measurement techniques in impact tests — Instrumentation

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 6487:2015/Amd 1:2017](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/a555ea29-232f-403f-9b21-c43db7232d73/iso-6487-2015-amd-1-2017)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/a555ea29-232f-403f-9b21-c43db7232d73/iso-6487-2015-amd-1-2017>

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 (IEC) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les procédures utilisées pour élaborer le présent document et celles destinées à sa mise à jour sont décrites dans les Directives ISO/IEC, Partie 1. Il convient, en particulier de prendre note des différents critères d'approbation requis pour les différents types de documents ISO. Le présent document a été rédigé conformément aux règles de rédaction données dans les Directives ISO/IEC, Partie 2 (voir www.iso.org/directives).

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. Les détails concernant les références aux droits de propriété intellectuelle ou autres droits analogues identifiés lors de l'élaboration du document sont indiqués dans l'Introduction et/ou dans la liste des déclarations de brevets reçues par l'ISO (voir www.iso.org/brevets).

Les appellations commerciales éventuellement mentionnées dans le présent document sont données pour information, par souci de commodité, à l'intention des utilisateurs et ne sauraient constituer un engagement.

Pour une explication de la nature volontaire des normes, la signification des termes et expressions spécifiques de l'ISO liés à l'évaluation de la conformité, ou pour toute information au sujet de l'adhésion de l'ISO aux principes de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) concernant les obstacles techniques au commerce (OTC), voir le lien suivant: www.iso.org/iso/fr/avant-propos.html

Le présent document a été élaboré par le comité technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*, sous-comité SC 36, *Sécurité et essais de collision*.

Véhicules routiers — Techniques de mesure lors des essais de choc — Instrumentation

4.5.3, Tableau 3

Remplacer le Tableau 3 par le suivant:

Table 3 — Procédure d'étalonnage et incertitude

Procédures d'étalonnage	Incertitudes	Gamme d'étalonnage
	Incertitude relative élargie (k=2) des types de capteurs utilisés en sécurité passive ramenée à l'étendue de mesurage	
Accéléromètre Etalonnage au choc (pendule)	<1,8 %	Plage d'utilisation
Accéléromètre Etalonnage dynamique (Pot vibrant)	<2 % en dessous 400 Hz	Amplitude minimum : 0,1% de la gamme ou 25 m/s ² selon le plus élevé. Fréquence minimum < FH/5
	<2,5 % de 400 Hz à 2 kHz	Amplitude minimum : 0,1% de la gamme ou 25 m/s ² selon le plus élevé. Fréquence minimum < FH/5
	<3,5 % de 2 kHz à 5 kHz	Amplitude minimum : 0,1% de la gamme ou 25 m/s ² selon le plus élevé. Fréquence minimum < FH/5
Accélération Etalonnage statique (Centrifugeuse)	<1,5 %	min 500 m/s ² ou pleine échelle de l'accéléromètre si la gamme est <500 m/s ²
Capteur d'effort - Etalonnage statique	<1 %	Plage d'utilisation
Déplacement (y compris les capteurs optiques de déplacement)	<1 %	Plage d'utilisation
Angle	<1,5 %	Plage d'utilisation
Vitesse angulaire	<3 %	25% minimum de la pleine échelle ou 2 400 °/s selon ce qui est le plus