

NORME INTERNATIONALE 3468

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

Véhicules routiers — Dispositif de dégivrage du pare-brise de voiture particulière — Méthode d'essai

Road vehicles — Windscreen defrosting systems for passenger cars — Test method

Première édition — 1976-05-01

CDU 629.113-46 : 620.16

Réf. n° : ISO 3468-1976 (F)

Descripteurs : véhicule routier, voiture particulière, pare-brise, dispositif de dégivrage, essai.

Prix basé sur 2 pages

AVANT-PROPOS

L'ISO (Organisation Internationale de Normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (Comités Membres ISO). L'élaboration des Normes Internationales est confiée aux Comités Techniques ISO. Chaque Comité Membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du Comité Technique correspondant. 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.

La Norme Internationale ISO 3468 a été établie par le Comité Technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*, et soumise aux Comités Membres en avril 1974.

Elle a été approuvée par les Comités Membres des pays suivants :

Afrique du Sud, Rép. d'	Hongrie	Suède
Allemagne	Iran	Suisse
Autriche	Italie	Tchécoslovaquie
Belgique	Japon	Thaïlande
Bulgarie	Pays-Bas	Turquie
Canada	Pologne	U.S.A.
Espagne	Roumanie	Yougoslavie
Finlande	Royaume-Uni	

Le Comité Membre du pays suivant a désapprouvé le document pour des raisons techniques :

France

Véhicules routiers — Dispositif de dégivrage du pare-brise de voiture particulière — Méthode d'essai

1 OBJET ET DOMAINE D'APPLICATION

La présente Norme Internationale spécifie une méthode d'essai pour le dispositif de dégivrage du pare-brise de voiture particulière.

2 RÉFÉRENCE

ISO 1176, *Véhicules routiers — Poids — Vocabulaire*.

3 DÉFINITION

Dans le cadre de la présente Norme Internationale, la définition suivante est applicable :

charge de route : Puissance nécessaire pour que le véhicule se déplace à une vitesse déterminée sur une route plate, en l'absence de vent, par une température de 20 °C et une pression barométrique normale de 1 013 mbar, le véhicule ayant son poids en ordre de marche ainsi qu'il est spécifié dans l'ISO 1176, plus 180 kg (poids du conducteur inclus). La notion de charge de route fait intervenir la perte de rendement à la transmission, la résistance de roulement et la résistance de l'air.

4 MÉTHODE D'ESSAI

4.1 L'essai doit avoir lieu dans une chambre réfrigérée, assez grande pour contenir le véhicule, et dans laquelle on puisse maintenir, pendant toute la durée de l'essai, une température de -18 ± 3 °C et créer un courant d'air froid. Cette chambre doit être à une température égale ou inférieure à celle qui est spécifiée pour l'essai avant le début de la période d'exposition du véhicule au froid.

4.2 Une opération préliminaire de dégraissage doit être effectuée sur les faces intérieure et extérieure du pare-brise avec de l'alcool méthylique ou un dégraissant équivalent. Après séchage, appliquer une solution d'ammoniaque à 3 % au moins et 10 % au plus, attendre le séchage et essuyer la surface à l'aide d'une toile de coton sèche.

4.3 Le véhicule doit être maintenu, moteur arrêté, à la température d'essai spécifiée et y rester exposé durant 10 h au moins. On peut abrégé la durée d'exposition si l'on dispose d'instruments permettant de vérifier que le liquide de refroidissement du moteur et le lubrifiant sont effectivement à la température d'essai spécifiée.

4.4 Après la période d'exposition indiquée en 4.3, une couche uniforme de glace de 0,044 g/cm² doit être formée sur la face externe du verre du pare-brise, en y pulvérisant de l'eau au moyen d'un pistolet pulvérisateur comme spécifié dans l'annexe.

NOTE — Il est recommandé de déposer sur le pare-brise une couche de glace, plutôt que de givre, afin d'obtenir des résultats plus uniformes et de renouveler l'opération s'il y a lieu, car il est assez difficile de provoquer la formation de givre d'une épaisseur égale. Il faut donc plus de temps pour dissoudre la couche de glace qu'il n'en faudrait pour dissoudre la formation de givre, cette dernière opération étant cependant la principale raison d'être du dispositif de dégivrage.

La buse de pulvérisation, réglée à plein régime et à plein débit de la soufflerie, doit être tenue perpendiculairement au vitrage, à une distance comprise entre 200 et 250 mm, et déplacée latéralement dans un mouvement de va-et-vient, jusqu'à ce que la quantité de liquide requise soit appliquée en couches horizontales superposées.

4.5 À la fin de l'application de la glace sur le pare-brise, une période supplémentaire d'au moins 30 min, mais inférieure à 40 min, doit s'écouler avant le début de l'essai.

4.6 À la fin de la période d'exposition prescrite en 4.5, un ou deux observateurs ayant pris place à l'intérieur du véhicule, le moteur du véhicule doit être mis en marche par des moyens extérieurs. Cette mise en marche marque le début de la période d'essai.

4.6.1 Durant les premières 5 min de la période d'essai, le moteur peut être maintenu au ou aux régime(s) recommandé(s) par le constructeur pour chauffer le moteur avant le départ par temps froid.

4.6.2 Durant les dernières 35 min de la période d'essai (ou pendant toute sa durée si l'on ne consacre pas 5 min à chauffer le moteur), il faudra

4.6.2.1 ou bien que le régime du moteur ne dépasse pas 50 % du régime de puissance maximale,

4.6.2.2 ou bien que le régime du moteur et la charge ne dépassent pas le régime et la charge prévus pour une vitesse de marche de 40 km/h, en adoptant le rapport de la boîte de vitesses recommandé par le constructeur pour la charge de route (la pression de gonflage des pneumatiques étant celle qui est recommandée par le constructeur), et, en outre,