

INTERNATIONAL STANDARD

NORME INTERNATIONALE



INTERNATIONAL SPECIAL COMMITTEE ON RADIO INTERFERENCE
COMITÉ INTERNATIONAL SPÉCIAL DES PERTURBATIONS RADIOÉLECTRIQUES

Vehicles, boats and internal combustion engines – Radio disturbance characteristics – Limits and methods of measurement for the protection of on-board receivers

Véhicules, bateaux et moteurs à combustion interne – Caractéristiques des perturbations radioélectriques – Limites et méthodes de mesure pour la protection des récepteurs embarqués

INTERNATIONAL
ELECTROTECHNICAL
COMMISSION

COMMISSION
ELECTROTECHNIQUE
INTERNATIONALE

ICS 33.100.10, 33.100.20

ISBN 978-2-8322-3726-7

**Warning! Make sure that you obtained this publication from an authorized distributor.
Attention! Veuillez vous assurer que vous avez obtenu cette publication via un distributeur agréé.**

CONTENTS

FOREWORD.....	8
INTRODUCTION.....	10
1 Scope.....	11
2 Normative references	12
3 Terms and definitions	13
4 Requirements common to vehicle and component/module emissions measurements.....	17
4.1 General test requirements.....	17
4.1.1 Categories of disturbance sources (as applied in the test plan).....	17
4.1.2 Test plan	17
4.1.3 Determination of conformance of equipment under test (EUT) with limits	17
4.1.4 Operating conditions.....	18
4.1.5 Test report.....	19
4.2 Shielded enclosure	19
4.3 Absorber-lined shielded enclosure (ALSE)	19
4.3.1 General	19
4.3.2 Size	19
4.3.3 Objects in ALSE	19
4.3.4 ALSE performance validation.....	20
4.4 Measuring instrument.....	20
4.4.1 General	20
4.4.2 Spectrum analyser parameters	20
4.4.3 Scanning receiver parameters	23
4.5 Power supply	25
5 Measurement of emissions received by an antenna on the same vehicle	26
5.1 Antenna measuring system	26
5.1.1 Type of antenna.....	26
5.1.2 Measuring system requirements	26
5.2 Method of measurement	28
5.3 Test setup for vehicle in charging mode	30
5.3.1 General	30
5.3.2 AC power charging without communication	30
5.3.3 AC or DC power charging with communication line(s) or with signal line(s).....	33
5.4 Examples of limits for vehicle radiated disturbances	37
6 Measurement of components and modules	39
6.1 General.....	39
6.2 Test equipment.....	39
6.2.1 Reference ground plane	39
6.2.2 Power supply and AN	40
6.2.3 Load simulator.....	40
6.3 Conducted emissions from components/modules – Voltage method	41
6.3.1 General	41
6.3.2 Test setup	41
6.3.3 Test procedure	42

6.3.4	Limits for conducted disturbances from components/modules – Voltage method	46
6.4	Conducted emissions from components/modules – Current probe method	49
6.4.1	Test setup	49
6.4.2	Test procedure	49
6.4.3	Limits for conducted disturbances from components/modules – Current probe method	52
6.5	Radiated emissions from components/modules – ALSE method	54
6.5.1	General	54
6.5.2	Test setup	54
6.5.3	Test procedure	57
6.5.4	Limits for radiated disturbances from components/modules – ALSE method	62
6.6	Radiated emissions from components/modules – TEM cell method	65
6.7	Radiated emissions from components/modules – Stripline method	65
Annex A (informative)	Flow chart for checking the applicability of CISPR 25	66
Annex B (normative)	Antenna matching unit – Vehicle test	67
B.1	Antenna matching unit parameters (150 kHz to 6,2 MHz)	67
B.2	Antenna matching unit – Verification	67
B.2.1	General	67
B.2.2	Gain measurement	67
B.2.3	Test procedure	67
B.3	Impedance measurement	67
Annex C (informative)	Sheath-current suppressor	69
C.1	General information	69
C.2	Suppressor construction	69
Annex D (informative)	Guidance for the determination of the noise floor of active vehicle antennas in the AM and FM range	70
Annex E (normative)	Artificial networks (AN), artificial mains networks (AMN) and asymmetric artificial networks (AAN)	73
E.1	General	73
E.2	Artificial networks (AN)	73
E.2.1	Component powered by LV	73
E.2.2	Component powered by HV	75
E.2.3	Component involved in charging mode connected to DC power mains	77
E.2.4	Vehicle in charging mode connected to DC power mains	77
E.3	Artificial mains networks (AMN)	77
E.3.1	Component AMN	77
E.3.2	Vehicle in charging mode connected to AC power mains	77
E.4	Asymmetric artificial network (AAN)	78
E.4.1	General	78
E.4.2	Symmetric communication lines	78
E.4.3	PLC on power lines	79
E.4.4	PLC (technology) on control pilot	80
Annex F (informative)	Radiated emissions from components/modules – TEM cell method	82
F.1	General	82
F.2	Test setup	83
F.2.1	Setup with major field emission from the wiring harness	83

F.2.2	Setup with major field emissions from the EUT	84
F.2.3	Power supply and AN	84
F.2.4	Signal/control line filters	85
F.3	Test procedure.....	86
F.4	Limits for radiated disturbances from components/modules – TEM cell method	87
F.5	TEM cell design	89
Annex G (informative)	Radiated emissions from components/modules – Stripline method	91
G.1	General.....	91
G.2	Test setup.....	91
G.2.1	General	91
G.2.2	Stripline impedance matching	91
G.2.3	Location of the EUT	92
G.2.4	Location and length of the test harness	92
G.2.5	Location of the load simulator	92
G.3	Test procedure.....	92
G.4	Limits for radiated emissions from components/modules – Stripline method.....	93
G.5	Stripline design	96
Annex H (informative)	Interference to mobile radio communication in the presence of impulsive noise – Methods of judging degradation	99
H.1	General.....	99
H.2	Survey of methods of judging degradation to radio channel.....	99
H.2.1	General	99
H.2.2	Subjective tests	99
H.2.3	Objective tests.....	100
H.2.4	Conclusions relating to judgement of degradation.....	101
Annex I (normative)	Test methods for shielded power supply systems for high voltages in electric and hybrid vehicles	102
I.1	General.....	102
I.2	Conducted emission from components/modules on HV power lines – Voltage method	102
I.2.1	Ground plane arrangement.....	102
I.2.2	Test set-up	103
I.2.3	Limits for conducted emission – Voltage method.....	108
I.3	Conducted emission from components/modules on HV power lines – current probe method.....	110
I.3.1	Reference ground plane arrangement.....	110
I.3.2	Test setup	110
I.3.3	Limits for conducted emission – current probe method.....	115
I.4	Radiated emissions from components/modules – ALSE method.....	115
I.4.1	Reference ground plane arrangement.....	115
I.4.2	Test setup	115
I.4.3	Limits for radiated emissions – ALSE method	120
I.5	Coupling between HV and LV systems.....	120
I.5.1	General	120
I.5.2	Measurement based on test setups defined in Clause 6.....	120
I.5.3	Measurement of the HV-LV coupling attenuation	126
Annex J (informative)	ALSE performance validation 150 kHz to 1 GHz	129
J.1	General.....	129

J.2	Reference measurement method	131
J.2.1	Overview	131
J.2.2	Equipment	131
J.2.3	Procedure.....	133
J.2.4	Requirements	137
J.3	Modelled long wire antenna method.....	137
J.3.1	Overview	137
J.3.2	Equipment	138
J.3.3	Procedure.....	140
J.3.4	Requirements	149
Annex K (informative)	Items under consideration	151
K.1	General.....	151
K.2	Measurement techniques and limits	151
K.3	Measurement uncertainty.....	151
K.4	Reconsideration of the Scope of the standard	151
K.5	Digital Service bands	151
K.6	Reorganizing the document into separate parts similar to CISPR-16 document series	151
Bibliography	152
Figure 1	– Method of determination of conformance for all frequency bands	18
Figure 2	– Example of gain curve.....	27
Figure 3	– Vehicle-radiated emissions – Example for test layout (end view with monopole antenna)	29
Figure 4	– Example of test setup for vehicle with plug located on vehicle side (AC powered without communication)	31
Figure 5	– Example of test setup for vehicle with plug located front / rear of vehicle (AC powered without communication)	32
Figure 6	– Example of test setup for vehicle with plug located on vehicle side (AC or DC powered with communication)	35
Figure 7	– Example of test setup for vehicle with plug located front /rear of vehicle (AC or DC powered with communication)	36
Figure 8	– Average limit for radiated disturbance from vehicles.....	39
Figure 9	– Conducted emissions – Example of test setup for EUT with power return line remotely grounded	43
Figure 10	– Conducted emissions – Example of test setup for EUT with power return line locally grounded	44
Figure 11	– Conducted emissions – Example of test setup for alternators and generators	45
Figure 12	– Conducted emissions – Example of test setup for ignition system components	46
Figure 13	– Conducted emissions – Example of test setup for current probe measurements	51
Figure 14	– Test harness bending requirements.....	56
Figure 15	– Example of test setup – Rod antenna	58
Figure 16	– Example of test setup – Biconical antenna	59
Figure 17	– Example of test setup – Log-periodic antenna	60
Figure 18	– Example of test setup – Above 1 GHz	61
Figure 19	– Example of average limit for radiated disturbances from components.....	64

Figure A.1 – Flow chart for checking the applicability of this standard	66
Figure B.1 – Verification setup	68
Figure C.1 – Characteristic S_{21} of the ferrite core	69
Figure D.1 – Vehicle test setup for equipment noise measurement in the AM/FM range	71
Figure D.2 – Vehicle test setup for antenna noise measurement in the AM/FM range	72
Figure E.1 – Example of 5 μ H AN schematic	74
Figure E.2 – Characteristics of the AN impedance Z_{PB}	74
Figure E.3 – Example of 5 μ H HV AN schematic	76
Figure E.4 – Example of 5 μ H HV AN combination in a single shielded box	76
Figure E.5 – Impedance matching network attached between HV ANs and EUT	77
Figure E.6 – Example of an AAN for symmetric communication lines	79
Figure E.7 – Example of AAN circuit of PLC on AC or DC powerlines	80
Figure E.8 – Example of an AAN circuit for PLC on pilot line	81
Figure F.1 – TEM cell (example)	82
Figure F.2 – Example of arrangement of leads in the TEM cell and to the connector panel	83
Figure F.3 – Example of the arrangement of the connectors, the lead frame and the dielectric support	84
Figure F.4 – Example for the required minimum attenuation of the signal / control line filters	85
Figure F.5 – Setup for measurement of the filter attenuation	85
Figure F.6 – Example of the TEM cell method test setup	86
Figure F.7 – TEM cell	89
Figure G.1 – Example of a basic stripline test setup in a shielded enclosure	93
Figure G.2 – Example for a 50 Ω stripline	97
Figure G.3 – Example for a 90 Ω stripline	98
Figure I.1 – Conducted emission – Example of test setup for EUTs with shielded power supply systems	105
Figure I.2 – Conducted emission – Example of test setup for EUTs with shielded power supply systems with electric motor attached to the bench	106
Figure I.3 – Conducted emission – Example of test setup for EUTs with shielded power supply systems and inverter/charger device	107
Figure I.4 – Conducted emission – Example of test setup current probe measurement on HV lines for EUTs with shielded power supply systems	112
Figure I.5 – Conducted emission – Example of test setup current probe measurement on HV lines for EUTs with shielded power supply systems with electric motor attached to the bench	113
Figure I.6 – Conducted emission – Example of test setup current probe measurement on HV lines for EUTs with shielded power supply systems and inverter/charger device	114
Figure I.7 – Radiated emission – Example of test setup measurement with biconical antenna for EUTs with shielded power supply systems	117
Figure I.8 – Radiated emission – Example of test setup measurement with biconical antenna for EUTs with shielded power supply systems with electric motor attached to the bench	118
Figure I.9 – Radiated emission – Example of test setup measurement with biconical antenna for EUTs with shielded power supply systems and inverter/charger device	119
Figure I.10 – Test setup for calibration of the test signal	121

Figure I.11 – Example of test setup for conducted emissions – Voltage method – Measurement on LV ports with injection on HV supply ports	122
Figure I.12 – Example of test setup for conducted emissions – Current probe method – Measurement on LV ports with injection on HV supply ports	123
Figure I.13 – Example of test setup for radiated emissions – ALSE method – Measurement with biconical antenna with injection on HV supply ports	125
Figure I.14 – Test setup for EUT S_{21} measurements.....	127
Figure I.15 – Examples of requirements for coupling attenuation, a_c	128
Figure J.1 – Examples of typical ALSE influence parameters over the 10 MHz to 100 MHz frequency range.....	130
Figure J.2 – Visual representation of ALSE performance validation process.....	131
Figure J.3 – Example of construction of a transmitting monopole	132
Figure J.4 – Side view of the antenna configuration for reference measurement below 30 MHz	134
Figure J.5 – Top view of antenna configuration for reference measurement 30 MHz and above (with the biconical antenna shown as example)	135
Figure J.6 – Side view of antenna configuration for reference measurement 30 MHz and above (with the biconical antenna shown as example)	135
Figure J.7 – Top view of antenna configuration for the ALSE measurement below 30 MHz	136
Figure J.8 – Metallic sheet angles used as support for the rod	139
Figure J.9 – Radiator side view 50 Ω terminations	139
Figure J.10 – Photo of the radiator mounted on the ground reference plane.....	139
Figure J.11 – Example VSWR measured from four radiation sources (without 10 dB attenuator).....	140
Figure J.12 – Example setup for ALSE equivalent field strength measurement (rod antenna shown for the frequency range below 30 MHz)	142
Figure J.13 – MoM-modell for the frequency range 30 MHz to 200 MHz.....	144
Table 1 – Spectrum analyser parameters	22
Table 2 – Scanning receiver parameters	24
Table 3 – Antenna types	26
Table 4 – Example for limits of disturbance – Complete vehicle	37
Table 5 – Examples of limits for conducted disturbances – Voltage method	48
Table 6 – Examples of limits for conducted disturbances – Current probe method	53
Table 7 – Examples of limits for radiated disturbances – ALSE method.....	63
Table E.1 – Magnitude of the AN impedance Z_{PB}	75
Table F.1 – Examples of limits for radiated disturbances – TEM cell method.....	88
Table F.2 – Dimensions for TEM cells.....	90
Table G.1 – Examples of limits for radiated disturbances – Stripline method.....	95
Table I.1 – Example for HV limits for conducted voltage measurements at shielded power supply devices (HV-LV decoupling class A5)	109
Table I.2 – Example of configurations for equipment without negative LV line	127
Table I.3 – Example of configurations for equipment with negative LV line.....	127
Table I.4 – Examples of requirements for minimum coupling attenuation, a_c	128
Table J.1 – Reference data to be used for chamber validation	145

INTERNATIONAL ELECTROTECHNICAL COMMISSION
INTERNATIONAL SPECIAL COMMITTEE ON RADIO INTERFERENCE

**VEHICLES, BOATS AND INTERNAL COMBUSTION ENGINES –
RADIO DISTURBANCE CHARACTERISTICS –
LIMITS AND METHODS OF MEASUREMENT FOR
THE PROTECTION OF ON-BOARD RECEIVERS**

FOREWORD

- 1) The International Electrotechnical Commission (IEC) is a worldwide organization for standardization comprising all national electrotechnical committees (IEC National Committees). The object of IEC is to promote international co-operation on all questions concerning standardization in the electrical and electronic fields. To this end and in addition to other activities, IEC publishes International Standards, Technical Specifications, Technical Reports, Publicly Available Specifications (PAS) and Guides (hereafter referred to as "IEC Publication(s)"). Their preparation is entrusted to technical committees; any IEC National Committee interested in the subject dealt with may participate in this preparatory work. International, governmental and non-governmental organizations liaising with the IEC also participate in this preparation. IEC collaborates closely with the International Organization for Standardization (ISO) in accordance with conditions determined by agreement between the two organizations.
- 2) The formal decisions or agreements of IEC on technical matters express, as nearly as possible, an international consensus of opinion on the relevant subjects since each technical committee has representation from all interested IEC National Committees.
- 3) IEC Publications have the form of recommendations for international use and are accepted by IEC National Committees in that sense. While all reasonable efforts are made to ensure that the technical content of IEC Publications is accurate, IEC cannot be held responsible for the way in which they are used or for any misinterpretation by any end user.
- 4) In order to promote international uniformity, IEC National Committees undertake to apply IEC Publications transparently to the maximum extent possible in their national and regional publications. Any divergence between any IEC Publication and the corresponding national or regional publication shall be clearly indicated in the latter.
- 5) IEC itself does not provide any attestation of conformity. Independent certification bodies provide conformity assessment services and, in some areas, access to IEC marks of conformity. IEC is not responsible for any services carried out by independent certification bodies.
- 6) All users should ensure that they have the latest edition of this publication.
- 7) No liability shall attach to IEC or its directors, employees, servants or agents including individual experts and members of its technical committees and IEC National Committees for any personal injury, property damage or other damage of any nature whatsoever, whether direct or indirect, or for costs (including legal fees) and expenses arising out of the publication, use of, or reliance upon, this IEC Publication or any other IEC Publications.
- 8) Attention is drawn to the Normative references cited in this publication. Use of the referenced publications is indispensable for the correct application of this publication.
- 9) Attention is drawn to the possibility that some of the elements of this IEC Publication may be the subject of patent rights. IEC shall not be held responsible for identifying any or all such patent rights.

International Standard CISPR 25 has been prepared by CISPR subcommittee D: Electromagnetic disturbances related to electric/electronic equipment on vehicles and internal combustion engine powered devices.

This fourth edition cancels and replaces the third edition published in 2008. This edition constitutes a technical revision.

This edition includes the following significant technical changes with respect to the previous edition:

- a) inclusion of charging mode for electric vehicles (EV) and plug-in electric vehicles (PHEV),
- b) the methods for chamber validation have been included,

- c) test methods for shielded power supply systems for high voltages for electric and hybrid electric vehicles have been included,
- d) overall improvement.

The text of this standard is based on the following documents:

FDIS	Report on voting
CISPR/D/432/FDIS	CISPR/D/435/RVD

Full information on the voting for the approval of this standard can be found in the report on voting indicated in the above table.

This publication has been drafted in accordance with the ISO/IEC Directives, Part 2.

The committee has decided that the contents of this publication will remain unchanged until the stability date indicated on the IEC web site under "<http://webstore.iec.ch>" in the data related to the specific publication. At this date, the publication will be

- reconfirmed,
- withdrawn,
- replaced by a revised edition, or
- amended.

The contents of the corrigendum of October 2017 have been included in this copy.

IMPORTANT – The 'colour inside' logo on the cover page of this publication indicates that it contains colours which are considered to be useful for the correct understanding of its contents. Users should therefore print this document using a colour printer.

INTRODUCTION

This International Standard is designed to protect on-board receivers from disturbances produced by conducted and radiated emissions arising in a vehicle.

Test procedures and limits given are intended to provide provisional control of vehicle radiated emissions, as well as component/module conducted/radiated emissions of long and short duration.

To accomplish this end, this standard:

- establishes a test method for measuring the electromagnetic emissions from the electrical system of a vehicle;
- sets limits for the electromagnetic emissions from the electrical system of a vehicle;
- establishes test methods for testing on-board components and modules independent from the vehicle;
- sets limits for electromagnetic emissions from components to prevent objectionable disturbance to on-board receivers;
- classifies automotive components by disturbance duration to establish a range of limits.

NOTE Component tests are not intended to replace vehicle tests. Exact correlation between component and vehicle test performance is dependent on component mounting location, harness length, routing and grounding, as well as antenna location. Components can be evaluated with component testing prior to actual vehicle availability.

VEHICLES, BOATS AND INTERNAL COMBUSTION ENGINES – RADIO DISTURBANCE CHARACTERISTICS – LIMITS AND METHODS OF MEASUREMENT FOR THE PROTECTION OF ON-BOARD RECEIVERS

1 Scope

This International Standard contains limits and procedures for the measurement of radio disturbances in the frequency range of 150 kHz to 2 500 MHz. The standard applies to any electronic/electrical component intended for use in vehicles, trailers and devices. Refer to International Telecommunications Union (ITU) publications for details of frequency allocations. The limits are intended to provide protection for receivers installed in a vehicle from disturbances produced by components/modules in the same vehicle. The method and limits for a complete vehicle (whether connected to the power mains for charging purposes or not) are in Clause 5 and the methods and limits for components/modules are in Clause 6. Only a complete vehicle test can be used to determine the component compatibility with respect to a vehicle's limit.

The receiver types to be protected are, for example, broadcast receivers (sound and television), land mobile radio, radio telephone, amateur, citizens' radio, Satellite Navigation (GPS etc.), Wi-Fi and Bluetooth. For the purpose of this standard, a vehicle is a machine, which is self-propelled by an internal combustion engine, electric means, or both. Vehicles include (but are not limited to) passenger cars, trucks, agricultural tractors and snowmobiles. Annex A provides guidance in determining whether this standard is applicable to particular equipment.

This International Standard does not include protection of electronic control systems from radio frequency (RF) emissions or from transient or pulse-type voltage fluctuations. These subjects are included in ISO publications.

The limits in this standard are recommended and subject to modification as agreed between the vehicle manufacturer and the component supplier. This standard is also intended to be applied by manufacturers and suppliers of components and equipment which are to be added and connected to the vehicle harness or to an on-board power connector after delivery of the vehicle.

Since the mounting location, vehicle body construction and harness design can affect the coupling of radio disturbances to the on-board radio, Clause 6 of this standard defines multiple limit levels. The level class to be used (as a function of frequency band) is agreed upon between the vehicle manufacturer and the component supplier.

This standard defines test methods for use by Vehicle Manufacturers and Suppliers, to assist in the design of vehicles and components and ensure controlled levels of on-board radio frequency emissions.

Vehicle test limits are provided for guidance and are based on a typical radio receiver using the antenna provided as part of the vehicle, or a test antenna if a unique antenna is not specified. The frequency bands that are defined are not applicable to all regions or countries of the world. For economic reasons, the vehicle manufacturer is free to identify what frequency bands are applicable in the countries in which a vehicle will be marketed and which radio services are likely to be used in that vehicle.

As an example, many vehicle models will probably not have a television receiver installed; yet the television bands occupy a significant portion of the radio spectrum. Testing and mitigating noise sources in such vehicles is not economically justified.

The vehicle manufacturer should define the countries in which the vehicle is to be marketed, then choose the applicable frequency bands and limits. Component test parameters can then be selected from this standard to support the chosen marketing plan.

The World Administrative Radio communications Conference (WARC) lower frequency limit in region 1 was reduced to 148,5 kHz in 1979. For vehicular purposes, tests at 150 kHz are considered adequate. For the purposes of this standard, test frequency ranges have been generalized to cover radio services in various parts of the world. Protection of radio reception at adjacent frequencies can be expected in most cases.

Annex E defines artificial networks used for the measurement of conducted disturbances and for tests on vehicles in charging mode.

Annex H defines a qualitative method of judging the degradation of radio communication in the presence of impulsive noise.

Annex I defines test methods for shielded power supply systems for high voltage networks in electric and hybrid vehicles.

Annex J defines methods for the validation of the ALSE and the reference ground plane used for component testing.

Annex K lists work being considered for future revisions.

2 Normative references

The following documents are referred to in the text in such a way that some or all of their content constitutes requirements of this document. For dated references, only the edition cited applies. For undated references, the latest edition of the referenced document (including any amendments) applies.

CISPR 16-1-1:2015, *Specification for radio disturbance and immunity measuring apparatus and methods – Part 1-1: Radio disturbance and immunity measuring apparatus – Measuring apparatus*

CISPR 16-1-2:2014, *Specification for radio disturbance and immunity measuring apparatus and methods – Part 1-2: Radio disturbance and immunity measuring apparatus – Coupling devices for conducted disturbance measurements*

CISPR 16-1-4:2010, *Specification for radio disturbance and immunity measuring apparatus and methods – Part 1-4: Radio disturbance and immunity measuring apparatus – Antennas and test sites for radiated disturbances measurements*

CISPR 16-1-4:2010/AMD1:2012

CISPR 16-2-1:2014, *Specification for radio disturbance and immunity measuring apparatus and methods – Part 2-1: Methods of measurement of disturbances and immunity – Conducted disturbance measurements*

ISO 7637-3:2016, *Road vehicles – Electrical disturbances from conduction and coupling – Part 3: Electrical transient transmission by capacitive and inductive coupling via lines other than supply lines*

ISO 11452-4:2011, *Road vehicles – Component test methods for electrical disturbances from narrowband radiated electromagnetic energy – Part 4: Harness excitation methods*

SAE ARP 958.1 Rev D: 2003-02, *Electromagnetic Interference Measurement Antennas; Standard Calibration Method*

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	161
INTRODUCTION.....	163
1 Domaine d'application	164
2 Références normatives	165
3 Termes et définitions	166
4 Exigences communes pour les mesures de perturbations sur les véhicules et sur les équipements/modules	170
4.1 Exigences d'essai générales	170
4.1.1 Catégories de sources de perturbations (comme spécifiées dans le plan d'essai).....	170
4.1.2 Plan d'essai	171
4.1.3 Détermination de la conformité aux limites de l'appareil en essai (EUT)	171
4.1.4 Conditions de fonctionnement.....	173
4.1.5 Rapport d'essai.....	173
4.2 Cage de Faraday	173
4.3 Cage de Faraday recouverte d'absorbants (ALSE)	174
4.3.1 Généralités	174
4.3.2 Dimensions.....	174
4.3.3 Objets dans l'ALSE	174
4.3.4 Validation des performances ALSE	174
4.4 Instrument de mesure	174
4.4.1 Généralités	174
4.4.2 Paramètres de l'analyseur de spectre	175
4.4.3 Paramètres du récepteur à balayage	177
4.5 Alimentation.....	179
5 Mesure des émissions reçues par une antenne située sur le même véhicule	180
5.1 Système de mesure d'antenne	180
5.1.1 Type d'antenne.....	180
5.1.2 Exigences pour les systèmes de mesure	180
5.2 Méthode de mesure	182
5.3 Montage d'essai pour véhicule en mode charge	184
5.3.1 Généralités	184
5.3.2 Charge en courant alternatif sans communication.....	184
5.3.3 Charge en courant alternatif ou en courant continu avec ligne(s) de communication ou avec ligne(s) de signal.....	187
5.4 Exemples de limites des perturbations rayonnées sur véhicules	191
6 Mesures des composants et des modules.....	193
6.1 Généralités	193
6.2 Équipement d'essai.....	194
6.2.1 Plan de masse de référence	194
6.2.2 Alimentation et réseau fictif	194
6.2.3 Simulateur de charge.....	195
6.3 Émissions conduites par les composants/modules – Méthode de tension.....	195
6.3.1 Généralités	195
6.3.2 Montage d'essai	195
6.3.3 Procédure d'essai	196

6.3.4	Limites pour les perturbations conduites des composants/modules – Méthode de tension	200
6.4	Émissions conduites par les composants/modules – Méthode de la sonde de courant	203
6.4.1	Montage d'essai	203
6.4.2	Procédure d'essai	203
6.4.3	Limites pour les perturbations conduites des composants/modules – Méthode de la sonde de courant.....	206
6.5	Émissions rayonnées des composants/modules – Méthode ALSE.....	208
6.5.1	Généralités.....	208
6.5.2	Montage d'essai	208
6.5.3	Procédure d'essai.....	211
6.5.4	Limites pour les émissions rayonnées des équipements/modules – Méthode de l'ALSE	219
6.6	Émissions rayonnées des composants/modules – Méthode de la cellule TEM.....	222
6.7	Émissions rayonnées des composants/modules – Méthode de la ligne TEM à plaques.....	222
Annexe A (informative) Organigramme d'application de la CISPR 25		223
Annexe B (normative) Système d'adaptation d'antenne – Essai du véhicule		225
B.1	Paramètres du système d'adaptation d'antenne (150 kHz à 6,2 MHz)	225
B.2	Système d'adaptation d'antenne – Vérification	225
B.2.1	Généralités.....	225
B.2.2	Mesure de gain.....	225
B.2.3	Procédure d'essai.....	225
B.3	Mesure de l'impédance	225
Annexe C (informative) Suppresseur de courant de surface		227
C.1	Informations générales	227
C.2	Construction du supresseur	227
Annexe D (informative) Indications pour la détermination du bruit de fond des antennes de véhicules actives dans les plages de fréquences MA et MF		228
Annexe E (normative) Réseaux fictifs (AN), réseaux d'alimentation fictifs (AMN) et réseaux fictifs asymétriques (AAN)		231
E.1	Généralités	231
E.2	Réseaux fictifs (AN).....	231
E.2.1	Composant alimenté par BT.....	231
E.2.2	Composant alimenté par HT	233
E.2.3	Composant en mode charge connecté au réseau d'alimentation électrique en courant continu.....	236
E.2.4	Véhicule en mode charge connecté au réseau d'alimentation électrique en courant continu	236
E.3	Réseaux d'alimentation fictifs (AMN).....	236
E.3.1	Composants d'un AMN	236
E.3.2	Véhicule en mode charge connecté au réseau d'alimentation électrique en courant alternatif.....	236
E.4	Réseau fictif asymétrique (AAN)	236
E.4.1	Généralités.....	236
E.4.2	Lignes de communication symétriques.....	236
E.4.3	PLC sur lignes d'alimentation.....	237
E.4.4	PLC (technologie) sur le fil pilote	238
Annexe F (informative) Émissions rayonnées des composants/modules – Méthode de la cellule TEM.....		240

F.1	Généralités	240
F.2	Montage d'essai.....	241
F.2.1	Montage avec émissions du champ principal du faisceau de câblage	241
F.2.2	Montage avec émissions du champ principal de l'EUT	242
F.2.3	Alimentation et réseau fictif	243
F.2.4	Filtres de ligne de signal/commande	243
F.3	Procédure d'essai	244
F.4	Limites pour les perturbations rayonnées des composants/modules – Méthode de la cellule TEM.....	245
F.5	Modèle de cellule TEM.....	247
Annexe G (informative) Émissions rayonnées des composants/modules – Méthode de la ligne TEM à plaques		249
G.1	Généralités	249
G.2	Montage d'essai.....	249
G.2.1	Généralités	249
G.2.2	Adaptation d'impédance de ligne TEM à plaques	250
G.2.3	Emplacement de l'EUT	250
G.2.4	Emplacement et longueur du simulateur d'essai	250
G.2.5	Emplacement du simulateur de charge	250
G.3	Procédure d'essai	250
G.4	Limites pour les émissions rayonnées des équipements/modules – Méthode de la ligne TEM à plaques.....	252
G.5	Conception de la ligne TEM à plaques	254
Annexe H (informative) Interférences avec les communications radio mobiles en présence de bruit impulsif – Méthodes d'évaluation de la dégradation		257
H.1	Généralités	257
H.2	Présentation des méthodes d'évaluation de la dégradation des voies radioélectriques	257
H.2.1	Généralités	257
H.2.2	Essais subjectifs.....	257
H.2.3	Essais objectifs	259
H.2.4	Conclusions relatives à l'évaluation de la dégradation	259
Annexe I (normative) Méthodes d'essai pour les systèmes d'alimentation blindés pour réseaux haute tension dans les véhicules électriques et électriques hybrides		261
I.1	Généralités	261
I.2	Émissions conduites provenant des composants/modules sur les lignes d'alimentation HT – Méthode de tension	261
I.2.1	Disposition du plan de masse	261
I.2.2	Montage d'essai	262
I.2.3	Limites des émissions conduites – Méthode de tension	268
I.3	Émissions conduites provenant des composants/modules sur les lignes d'alimentation HT – Méthode de sonde de courant.....	270
I.3.1	Disposition du plan de masse de référence.....	270
I.3.2	Montage d'essai	270
I.3.3	Limites des émissions conduites – Méthode de sonde de courant.....	277
I.4	Émissions rayonnées des composants/modules – Méthode ALSE.....	277
I.4.1	Disposition du plan de masse de référence.....	277
I.4.2	Montage d'essai	277
I.4.3	Limites des émissions rayonnées – méthode ALSE	284
I.5	Couplage entre systèmes HT et BT.....	284

1.5.1	Généralités	284
1.5.2	Mesure reposant sur les montages d'essai définis à l'Article 6	284
1.5.3	Mesure de l'affaiblissement de couplage HT-BT	291
Annexe J (informative)	Validation des performances de l'ALSE 150 kHz à 1 GHz	295
J.1	Généralités	295
J.2	Méthode de mesure de référence.....	298
J.2.1	Présentation	298
J.2.2	Équipement	299
J.2.3	Procédure.....	300
J.2.4	Exigences.....	304
J.3	Méthode de l'antenne à longs fils modélisée	305
J.3.1	Présentation	305
J.3.2	Équipement	305
J.3.3	Procédure.....	308
J.3.4	Exigences.....	317
Annexe K (informative)	Points à l'étude	319
K.1	Généralités	319
K.2	Techniques de mesure et limites.....	319
K.3	Incertitude de mesure	319
K.4	Reconsidération du domaine d'application de la Norme	319
K.5	Bandes de services numériques.....	319
K.6	Réorganisation du document en parties distinctes similaires à la série de documents CISPR-16.....	319
Bibliographie.....		320
Figure 1 – Méthode de détermination de la conformité pour l'ensemble des bandes de fréquences.....		173
Figure 2 – Exemple de courbe de gain.....		181
Figure 3 – Émissions rayonnées sur véhicules – Exemple de schéma d'essai (vue de face avec une antenne unipolaire)		183
Figure 4 – Exemple de montage d'essai pour véhicule dont la prise est située côté véhicule (alimentation en courant alternatif sans communication)		185
Figure 5 – Exemple de montage d'essai pour véhicule dont la prise est située à l'avant/arrière du véhicule (alimentation en courant alternatif sans communication)		186
Figure 6 – Exemple de montage d'essai pour véhicule dont la prise est située du côté véhicule (alimentation en courant alternatif ou en courant continu avec communication).....		189
Figure 7 – Exemple de montage d'essai pour véhicule dont la prise est située à l'avant/arrière du véhicule (alimentation en courant alternatif ou courant continu avec communication)		190
Figure 8 – Limite moyenne des perturbations rayonnées des véhicules		193
Figure 9 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai d'un EUT avec ligne de retour d'alimentation mise à la terre à distance		197
Figure 10 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai d'un EUT avec ligne de retour d'alimentation mise à la terre localement		198
Figure 11 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai pour alternateurs et générateurs		199
Figure 12 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai pour composants de système d'allumage		200

Figure 13 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai pour mesures de la sonde de courant	205
Figure 14 – Exigences relatives à la déviation du simulateur d'essai	210
Figure 15 – Exemple de montage d'essai – Antenne tige	213
Figure 16 – Exemple de montage d'essai – Antenne biconique	215
Figure 17 – Exemple de montage d'essai – Antenne log-périodique	217
Figure 18 – Exemple de montage d'essai – Fréquences supérieures à 1 GHz	219
Figure 19 – Exemple de limite moyenne pour les perturbations rayonnées des composants	222
Figure A.1 – Organigramme d'application de la présente norme	224
Figure B.1 – Montage utilisé pour la vérification	226
Figure C.1 – Caractéristique S_{21} du noyau de ferrite	227
Figure D.1 – Montage d'essai du véhicule pour la mesure du bruit des équipements dans la plage AM/FM	229
Figure D.2 – Montage d'essai du véhicule pour la mesure du bruit d'antenne dans la plage AM/FM	230
Figure E.1 – Exemple de schéma d'AN de 5 μ H	232
Figure E.2 – Caractéristiques de l'impédance de l'AN Z_{PB}	232
Figure E.3 – Exemple de schéma d'AN HT de 5 μ H	234
Figure E.4 – Exemple de combinaison d'AN HT de 5 μ H dans un seul boîtier blindé	235
Figure E.5 – Réseau d'adaptation d'impédance connecté entre les AN HT et l'EUT	235
Figure E.6 – Exemple d'AAN pour des lignes de communication symétriques	237
Figure E.7 – Exemple de circuit AAN d'un PLC sur des lignes d'alimentation en courant alternatif ou en courant continu	238
Figure E.8 – Exemple de circuit d'AAN pour PLC sur ligne pilote	239
Figure F.1 – Cellule TEM (exemple)	240
Figure F.2 – Exemple d'agencement des câbles dans la cellule TEM et sur le panneau de connexions	241
Figure F.3 – Exemple d'agencement des connecteurs, de la grille de connexion et du support diélectrique	242
Figure F.4 – Exemple pour l'affaiblissement minimal exigé d'un filtre de ligne de signal/commande	243
Figure F.5 – Montage pour la mesure de l'affaiblissement du filtre	244
Figure F.6 – Exemple de montage d'essai de la méthode de cellule TEM	244
Figure F.7 – Cellule TEM	247
Figure G.1 – Exemple de montage d'essai de base d'une ligne TEM à plaques dans une cage de Faraday	252
Figure G.2 – Exemple pour une ligne TEM à plaques d'impédance caractéristique de 50 Ω	255
Figure G.3 – Exemple pour une ligne TEM à plaques d'impédance caractéristique de 90 Ω	256
Figure I.1 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai pour EUT avec systèmes d'alimentation blindés	264
Figure I.2 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai pour les EUT avec systèmes d'alimentation blindés et moteur électrique relié au banc	266
Figure I.3 – Émissions conduites – exemple de montage d'essai pour les EUT avec systèmes d'alimentation blindés et onduleur/chargeur	268

Figure I.4 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai pour la mesure de sonde de courant sur les lignes HT pour les EUT avec systèmes d'alimentation blindés	273
Figure I.5 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai pour la mesure de sonde de courant sur les lignes HT pour les EUT avec systèmes d'alimentation blindés et moteur électrique relié au banc	275
Figure I.6 – Émissions conduites – Exemple de montage d'essai pour la mesure de sonde de courant sur les lignes HT pour les EUT avec systèmes d'alimentation blindés et onduleur/chargeur	277
Figure I.7 – Émissions rayonnées – Exemple de montage d'essai pour la mesure avec antenne biconique pour les EUT avec systèmes d'alimentation blindés	280
Figure I.8 – Émissions rayonnées – Exemple de montage d'essai pour la mesure avec antenne biconique pour les EUT avec systèmes d'alimentation blindés et moteur électrique relié au banc	282
Figure I.9 – Émissions rayonnées – Exemple de montage d'essai pour la mesure avec antenne biconique pour les EUT avec systèmes d'alimentation blindés et onduleur/chargeur	284
Figure I.10 – Montage d'essai pour l'étalonnage du signal d'essai	286
Figure I.11 – Exemple de montage d'essai pour les émissions conduites – Méthode de tension – Mesure sur les accès BT avec injection sur les accès d'alimentation HT	287
Figure I.12 – Exemple de montage d'essai pour les émissions conduites – Méthode de sonde de courant – Mesure sur les accès BT avec injection sur les accès d'alimentation HT	289
Figure I.13 – Exemple de montage d'essai pour les émissions rayonnées – Méthode ALSE – Mesure avec antenne biconique et injection sur les accès d'alimentation HT	291
Figure I.14 – Montage d'essai pour les mesures S_{21} de l'EUT	292
Figure I.15 – Exemples d'exigences en matière d'affaiblissement de couplage, a_C	294
Figure J.1 – Exemples de paramètres d'influence classiques de l'ALSE dans la plage de fréquences comprise entre 10 MHz et 100 MHz	296
Figure J.2 – Représentation visuelle du processus de validation des performances de l'ALSE	298
Figure J.3 – Exemple de construction d'une antenne de transmission unipolaire	299
Figure J.4 – Vue de côté de la configuration de l'antenne pour la mesure de référence inférieure à 30 MHz	301
Figure J.5 – Vue de dessus de la configuration de l'antenne pour la mesure de référence supérieure ou égale à 30 MHz (l'antenne biconique étant présentée à titre d'exemple)	302
Figure J.6 – Vue de côté de la configuration de l'antenne pour la mesure de référence supérieure ou égale à 30 MHz (l'antenne biconique étant présentée à titre d'exemple)	303
Figure J.7 – Vue de dessus de la configuration de l'antenne pour la mesure de l'ALSE inférieure à 30 MHz	303
Figure J.8 – Équerres métalliques utilisées comme support pour la tige	306
Figure J.9 – Vue de côté des terminaisons 50 Ω du radiateur	307
Figure J.10 – Photo du radiateur monté sur le plan de masse de référence	307
Figure J.11 – Exemple de VSWR mesuré à partir de quatre sources de rayonnement (sans atténuateur 10 dB)	308
Figure J.12 – Exemple de montage de mesure de l'intensité du champ équivalente de l'ALSE (antenne tige présentée pour la plage de fréquences inférieure à 30 MHz)	310
Figure J.13 – Modèle MoM pour la plage de fréquences de 30 MHz à 200 MHz	312
Tableau 1 – Paramètres de l'analyseur de spectre	176

Tableau 2 – Paramètres du récepteur à balayage	178
Tableau 3 – Types d'antennes	180
Tableau 4 – Exemples de limites de perturbations – Véhicule complet	191
Tableau 5 – Exemples de limites pour les perturbations conduites – Méthode de tension	202
Tableau 6 – Exemples de limites pour les perturbations conduites – Méthode de la sonde de courant	207
Tableau 7 – Exemples de limites pour les perturbations rayonnées – Méthode de l'ALSE	220
Tableau E.1 – Amplitude de l'impédance de l'AN Z_{PB}	233
Tableau F.1 – Exemples de limites pour les perturbations rayonnées – Méthode de la cellule TEM	246
Tableau F.2 – Dimensions des cellules TEM	248
Tableau G.1 – Exemples de limites pour les perturbations rayonnées – Méthode de la ligne TEM à plaques	253
Tableau I.1 – Exemple de limites HT pour les mesures de tensions conduites au niveau des sources d'alimentation en énergie blindées (classe de découplage HT-BT A5)	269
Tableau I.2 – Exemple de configurations pour les équipements sans ligne BT négative	293
Tableau I.3 – Exemple de configurations pour les équipements avec ligne BT négative	293
Tableau I.4 – Exemples d'exigences en matière d'affaiblissement de couplage minimal, a_C	293
Tableau J.1 – Données de référence à utiliser pour la validation de la chambre	313

COMMISSION ÉLECTROTECHNIQUE INTERNATIONALE
COMITÉ INTERNATIONAL SPECIAL DES PERTURBATIONS RADIOÉLECTRIQUES

**VÉHICULES, BATEAUX ET MOTEURS À COMBUSTION INTERNE –
CARACTÉRISTIQUES DES PERTURBATIONS RADIOÉLECTRIQUES –
LIMITES ET MÉTHODES DE MESURE POUR LA PROTECTION
DES RÉCEPTEURS EMBARQUÉS**

AVANT-PROPOS

- 1) La Commission Electrotechnique Internationale (IEC) est une organisation mondiale de normalisation composée de l'ensemble des comités électrotechniques nationaux (Comités nationaux de l'IEC). L'IEC a pour objet de favoriser la coopération internationale pour toutes les questions de normalisation dans les domaines de l'électricité et de l'électronique. A cet effet, l'IEC – entre autres activités – publie des Normes internationales, des Spécifications techniques, des Rapports techniques, des Spécifications accessibles au public (PAS) et des Guides (ci-après dénommés "Publication(s) de l'IEC"). Leur élaboration est confiée à des comités d'études, aux travaux desquels tout Comité national intéressé par le sujet traité peut participer. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'IEC, participent également aux travaux. L'IEC collabore étroitement avec l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO), selon des conditions fixées par accord entre les deux organisations.
- 2) Les décisions ou accords officiels de l'IEC concernant les questions techniques représentent, dans la mesure du possible, un accord international sur les sujets étudiés, étant donné que les Comités nationaux de l'IEC intéressés sont représentés dans chaque comité d'études.
- 3) Les Publications de l'IEC se présentent sous la forme de recommandations internationales et sont agréées comme telles par les Comités nationaux de l'IEC. Tous les efforts raisonnables sont entrepris afin que l'IEC s'assure de l'exactitude du contenu technique de ses publications; l'IEC ne peut pas être tenue responsable de l'éventuelle mauvaise utilisation ou interprétation qui en est faite par un quelconque utilisateur final.
- 4) Dans le but d'encourager l'uniformité internationale, les Comités nationaux de l'IEC s'engagent, dans toute la mesure possible, à appliquer de façon transparente les Publications de l'IEC dans leurs publications nationales et régionales. Toutes divergences entre toutes Publications de l'IEC et toutes publications nationales ou régionales correspondantes doivent être indiquées en termes clairs dans ces dernières.
- 5) L'IEC elle-même ne fournit aucune attestation de conformité. Des organismes de certification indépendants fournissent des services d'évaluation de conformité et, dans certains secteurs, accèdent aux marques de conformité de l'IEC. L'IEC n'est responsable d'aucun des services effectués par les organismes de certification indépendants.
- 6) Tous les utilisateurs doivent s'assurer qu'ils sont en possession de la dernière édition de cette publication.
- 7) Aucune responsabilité ne doit être imputée à l'IEC, à ses administrateurs, employés, auxiliaires ou mandataires, y compris ses experts particuliers et les membres de ses comités d'études et des Comités nationaux de l'IEC, pour tout préjudice causé en cas de dommages corporels et matériels, ou de tout autre dommage de quelque nature que ce soit, directe ou indirecte, ou pour supporter les coûts (y compris les frais de justice) et les dépenses découlant de la publication ou de l'utilisation de cette Publication de l'IEC ou de toute autre Publication de l'IEC, ou au crédit qui lui est accordé.
- 8) L'attention est attirée sur les références normatives citées dans cette publication. L'utilisation de publications référencées est obligatoire pour une application correcte de la présente publication.
- 9) L'attention est attirée sur le fait que certains des éléments de la présente Publication de l'IEC peuvent faire l'objet de droits de brevet. L'IEC ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de brevets et de ne pas avoir signalé leur existence.

La Norme internationale CISPR 25 a été établie par le sous-comité D du CISPR: Perturbations électromagnétiques relatives aux appareils électriques ou électroniques embarqués sur les véhicules et aux moteurs à combustion interne.

Cette quatrième édition annule et remplace la troisième édition, parue en 2008. Cette édition constitue une révision technique.

Les modifications majeures suivantes ont été apportées par rapport à l'édition précédente:

- a) inclusion du mode de charge des véhicules électriques (EV, *Electric Vehicles*) et des véhicules électriques rechargeables (PHEV, *Plug-in Hybrid Electric Vehicles*),

- b) ajout de méthodes pour la validation des chambres,
- c) ajout des méthodes d'essai pour les systèmes d'alimentation blindés pour réseaux haute tension dans les véhicules électriques et électriques hybrides,
- d) amélioration générale.

Le texte de cette norme est issu des documents suivants:

FDIS	Rapport de vote
CISPR/D/432/FDIS	CISPR/D/435/RVD

Le rapport de vote indiqué dans le tableau ci-dessus donne toute information sur le vote ayant abouti à l'approbation de cette norme.

Cette publication a été rédigée selon les Directives ISO/IEC, Partie 2.

Le comité a décidé que le contenu de cette publication ne sera pas modifié avant la date de stabilité indiquée sur le site web de l'IEC sous "<http://webstore.iec.ch>" dans les données relatives à la publication recherchée. A cette date, la publication sera

- reconduite,
- supprimée,
- remplacée par une édition révisée, ou
- amendée.

Le contenu du corrigendum d'octobre 2017 a été pris en considération dans cet exemplaire.

IMPORTANT – Le logo "*colour inside*" qui se trouve sur la page de couverture de cette publication indique qu'elle contient des couleurs qui sont considérées comme utiles à une bonne compréhension de son contenu. Les utilisateurs devraient, par conséquent, imprimer cette publication en utilisant une imprimante couleur.

INTRODUCTION

La présente Norme internationale est destinée à protéger les récepteurs embarqués des perturbations produites par des émissions conduites et des émissions rayonnées sur un véhicule.

Les procédures d'essai et les limites données sont destinées à permettre un contrôle provisoire des émissions rayonnées des véhicules et des émissions conduites ou rayonnées de courte ou longue durée des équipements et modules.

Pour obtenir ce résultat, la présente Norme:

- définit une méthode d'essai pour la mesure des émissions électromagnétiques émanant d'un système électrique monté sur véhicule;
- établit les limites des émissions électromagnétiques émanant d'un système électrique monté sur un véhicule;
- définit des méthodes d'essai des composants et modules installés à bord des véhicules et considérés indépendamment vis-à-vis du véhicule;
- établit les limites des émissions électromagnétiques des composants en vue de protéger les récepteurs embarqués des perturbations potentielles;
- classe les équipements automobiles en fonction de la durée des perturbations qu'ils engendrent afin d'établir une échelle de niveaux.

NOTE Les essais des équipements ne sont pas destinés à remplacer les essais des véhicules. La corrélation exacte entre les essais des équipements et des véhicules dépend de la position de montage de l'équipement, de la longueur de câblage, du montage et de la mise à la masse, ainsi que de la position de l'antenne. Les composants peuvent être évalués dans le cadre d'essais réalisés avant la mise en disponibilité du véhicule.

VÉHICULES, BATEAUX ET MOTEURS À COMBUSTION INTERNE – CARACTÉRISTIQUES DES PERTURBATIONS RADIOÉLECTRIQUES – LIMITES ET MÉTHODES DE MESURE POUR LA PROTECTION DES RÉCEPTEURS EMBARQUÉS

1 Domaine d'application

La présente Norme internationale fournit des limites et des procédures pour la mesure des perturbations radioélectriques dans la plage de fréquences de 150 kHz à 2 500 MHz. La présente Norme s'applique à tous les équipements électroniques/électriques destinés à une utilisation sur véhicules, remorques et engins. Consulter les publications de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT) pour plus d'informations sur les allocations de fréquences. Ces limites ont pour but de protéger les récepteurs installés dans un véhicule des perturbations créées par les équipements/modules installés dans le véhicule en question. La méthode et les limites pour un véhicule complet (qu'il soit ou non raccordé au réseau d'alimentation électrique à des fins de charge) figurent dans l'Article 5 et les méthodes et limites pour les composants/modules dans l'Article 6. La compatibilité d'un équipement par rapport à une limite prévue pour un véhicule ne peut être validée que lors d'un essai réalisé sur l'ensemble du véhicule.

Les types de récepteurs à protéger sont, par exemple, les récepteurs de radiotélédiffusion (son et télévision), les récepteurs des radios mobiles, les récepteurs des radiotéléphones, les récepteurs des radioamateurs, les récepteurs Citizen Band, les récepteurs des dispositifs de navigation par satellite (GPS, etc.) et les récepteurs Wi-Fi et Bluetooth. Pour les besoins de la présente Norme, un véhicule est une machine autopropulsée par un moteur à combustion interne et/ou des moyens électriques. Les véhicules incluent (entre autres) les voitures de tourisme, les camions, les tracteurs agricoles et les motoneiges. L'Annexe A donne des indications pour déterminer si la présente Norme est applicable à un matériel particulier.

La présente Norme internationale ne concerne pas la protection des systèmes de commande électroniques contre les émissions de radiofréquences (RF) ou contre les fluctuations de tensions transitoires ou impulsionnelles. Ces sujets sont pris en compte dans des publications de l'ISO.

Les limites de la présente Norme sont recommandées et sujettes à modification dans le cadre d'un accord entre le fabricant de véhicules et l'équipementier. La présente Norme est également destinée à être appliquée par les fabricants et fournisseurs de composants et d'équipements qui doivent être ajoutés et raccordés au câblage du véhicule ou à une prise d'alimentation embarquée après livraison du véhicule.

Étant donné que la position de montage, le type de carrosserie du véhicule et la configuration du câblage peuvent affecter les couplages des perturbations radioélectriques sur les équipements radioélectriques embarqués, l'Article 6 de la présente Norme définit plusieurs niveaux de limites. La classe de niveau à utiliser (en fonction de la bande de fréquences) fait l'objet d'un accord entre le constructeur du véhicule et l'équipementier.

La présente Norme définit des méthodes d'essai à destination des constructeurs et fournisseurs de véhicules, en vue de les aider à concevoir les véhicules et les composants, et à maintenir à des niveaux acceptables les émissions de radiofréquences des équipements radioélectriques embarqués.

Les limites d'essai des véhicules constituent des préconisations. Elles sont formulées pour un récepteur radio classique utilisant l'antenne installée sur le véhicule ou utilisant une antenne d'essai, en l'absence d'antenne spécifique spécifiée. Les bandes de fréquences définies ne s'appliquent pas à l'ensemble des régions et pays du monde. Pour des raisons économiques,

un fabricant de véhicules est en mesure d'identifier librement les bandes de fréquences applicables dans les pays dans lesquels l'un de ses véhicules est commercialisé, ainsi que les services de radiodiffusion susceptibles d'être utilisés à bord de ce véhicule.

À titre d'exemple, même si la majorité des véhicules ne sont pas équipés d'un récepteur de télévision, les fréquences de télévision occupent néanmoins une part importante du spectre radioélectrique. Par conséquent, il n'est pas rentable de procéder à des essais portant sur les sources sonores ou d'en réduire le nombre pour les véhicules qui ne sont pas équipés de récepteur de télévision.

Il convient qu'un fabricant de véhicules définisse d'abord les pays dans lesquels le véhicule doit être commercialisé, puis choisisse les bandes de fréquences et les limites qui s'appliquent. Le fabricant peut ensuite utiliser la présente Norme pour sélectionner les paramètres d'essai des équipements adaptés à la stratégie marketing choisie.

La Conférence Administrative Mondiale pour les Radiocommunications (CAMR) a réduit, en 1979, la limite de fréquence inférieure à 148,5 kHz pour la région 1. Pour les besoins des véhicules, les essais réalisés à 150 kHz sont considérés comme étant satisfaisants. Pour les besoins de la présente Norme, les plages de fréquences d'essais ont été étendues pour couvrir les services de radiodiffusion dans les différentes parties du monde. La protection de la réception radio à des fréquences adjacentes peut être attendue dans la plupart des cas.

L'Annexe E définit les réseaux fictifs utilisés pour la mesure des perturbations conduites et pour les essais sur les véhicules en mode charge.

L'Annexe H définit une méthode qualitative permettant d'évaluer la dégradation des communications radio en cas de bruit impulsif.

L'Annexe I définit les méthodes d'essai pour les systèmes d'alimentation blindés pour réseaux haute tension dans les véhicules électriques et hybrides.

L'Annexe J définit les méthodes de validation de l'ALSE et le plan de masse de référence utilisé pour les essais des équipements.

L'Annexe K répertorie le travail pris en considération pour les révisions futures.

2 Références normatives

Les documents suivants sont cités en référence de manière normative, en intégralité ou en partie, dans le présent document et sont indispensables pour son application. 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).

CISPR16-1-1:2015, *Spécification des méthodes et des appareils de mesure des perturbations radioélectriques et de l'immunité aux perturbations radioélectriques – Partie 1-1: Appareils de mesure des perturbations radioélectriques et de l'immunité aux perturbations radioélectriques – Appareils de mesure*

CISPR 16-1-2:2014, *Spécifications des méthodes et des appareils de mesure des perturbations radioélectriques et de l'immunité aux perturbations radioélectriques – Partie 1-2: Appareils de mesure des perturbations radioélectriques et de l'immunité aux perturbations radioélectriques – Dispositifs de couplage pour la mesure des perturbations conduites*

CISPR 16-1-4:2010, *Spécifications des méthodes et des appareils de mesure des perturbations radioélectriques et de l'immunité aux perturbations radioélectriques –*

Partie 1-4: Appareils de mesure des perturbations radioélectriques et de l'immunité aux perturbations radioélectriques – Partie 1-4: Appareils de mesure des perturbations radioélectriques et de l'immunité aux perturbations radioélectriques – Antennes et emplacements d'essai pour les mesures des perturbations rayonnées
CISPR 16-1-4:2010/AMD1:2012

CISPR 16-2-1:2014, *Spécifications des méthodes et des appareils de mesure des perturbations radioélectriques et de l'immunité aux perturbations radioélectriques – Partie 2-1: Méthodes de mesure des perturbations et de l'immunité – Mesures des perturbations conduites*

ISO 7637-3:2016, *Véhicules routiers – Perturbations électriques par conduction et par couplage – Partie 3: Transmission des perturbations électriques par couplage capacitif ou inductif le long des lignes autres que les lignes d'alimentation*

ISO 11452-4:2011, *Véhicules routiers – Méthodes d'essai d'un équipement soumis à des perturbations électriques par rayonnement d'énergie électromagnétique en bande étroite – Partie 4: Méthodes d'excitation des faisceaux*

SAE ARP 958.1 Rev D: 2003-02, *Electromagnetic Interference Measurement Antennas; Standard Calibration Method* (disponible en anglais seulement)