
**Petits navires à moteur — Champ de
vision depuis le poste de pilotage**

Small craft, engine-driven — Field of vision from helm position

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 11591:2011](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/df0c9943-34aa-4aac-859c-51f52ba10839/iso-11591-2011)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/df0c9943-34aa-4aac-859c-51f52ba10839/iso-11591-2011>



iTeh STANDARD PREVIEW (standards.iteh.ai)

ISO 11591:2011

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/df0c9943-34aa-4aac-859c-51f52ba10839/iso-11591-2011>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2011

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 11591 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 188, *Petits navires*.

Cette deuxième édition annule et remplace la première édition (ISO 11591:2000), qui a fait l'objet d'une révision technique.

iTeh STANDARD PREVIEW (standards.iteh.ai)

[ISO 11591:2011](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/df0c9943-34aa-4aac-859c-51f52ba10839/iso-11591-2011)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/df0c9943-34aa-4aac-859c-51f52ba10839/iso-11591-2011>

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 11591:2011

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/df0c9943-34aa-4aac-859c-51f52ba10839/iso-11591-2011>

Petits navires à moteur — Champ de vision depuis le poste de pilotage

1 Domaine d'application

La présente Norme internationale spécifie les exigences relatives au champ de vision vers l'avant et vers l'arrière depuis le poste de pilotage des petits navires à moteur dont la longueur de coque est inférieure ou égale à 24 m.

Elle n'est pas applicable:

- aux bateaux à barre franche (3.10) dont la vitesse maximale est inférieure à 10 nœuds;
- aux bateaux à voiles (3.11).

NOTE Les petits bateaux à moteur peuvent être pilotés d'une manière et à une vitesse pouvant entraîner des angles d'assiette tels que la vision vers l'avant est temporairement occultée. La présente Norme internationale ne peut pas garantir qu'un bateau ne subisse pas de perte temporaire de vision depuis le poste de pilotage lorsque le bateau est piloté avec des angles d'assiette importants dans la période de transition entre le mode à déplacement et le mode planant.

2 Références normatives

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 3538:1997, *Véhicules routiers — Vitrages de sécurité — Méthodes d'essai des propriétés optiques*

ISO 7000:2004, *Symboles graphiques utilisables sur le matériel — Index et tableau synoptique*

ISO 8666, *Petits navires — Données principales*

ISO 11192, *Petits navires — Symboles graphiques*

ISO 11592, *Petits navires d'une longueur de coque de moins de 8 m — Détermination de la puissance nominale maximale de propulsion*

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent.

3.1

position haute de l'œil

⟨barreur debout⟩ emplacement situé à 1 730 mm au-dessus de la surface sur laquelle le barreur se tient debout, et à 400 mm en arrière de la jante du volant

Voir la Figure 1.

3.2

position haute de l'œil

⟨barreur assis⟩ emplacement situé à 840 mm au-dessus de l'intersection entre le siège comprimé et le dossier, et à 400 mm en arrière de la jante du volant

Voir la Figure 2.

3.3 position basse de l'œil
 (barreur debout) emplacement situé à 1 480 mm au-dessus de la surface sur laquelle le barreur se tient debout, et à 400 mm en arrière de la jante du volant

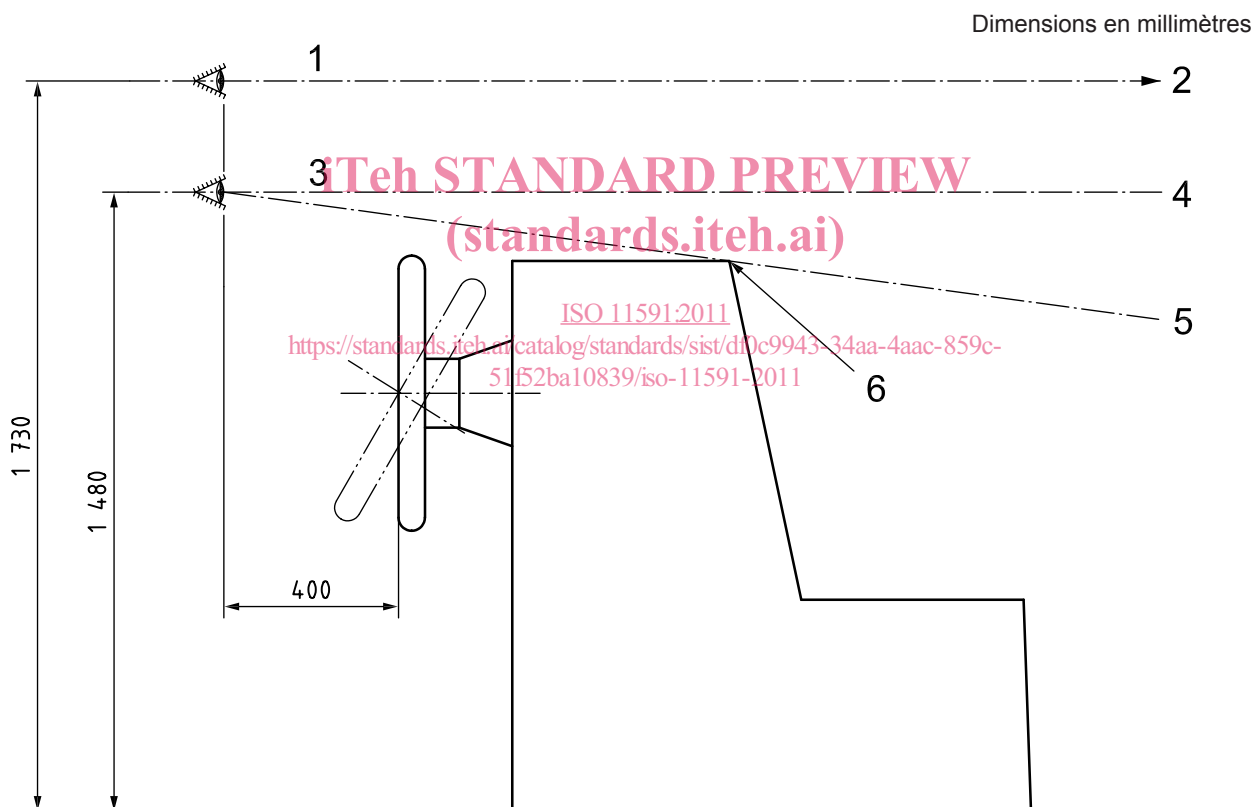
Voir la Figure 1.

3.4 position basse de l'œil
 (barreur assis) emplacement situé à 690 mm au-dessus de l'intersection entre le siège comprimé et le dossier, et à 400 mm en arrière de la jante du volant

Voir la Figure 2.

3.5 assise du siège comprimé
 surface située au centre du siège du barreur, à l'intersection du dossier du siège et de son assise comprimée par un objet sphérique de 25 mm de diamètre exerçant une charge verticale de 100 N

Voir la Figure 2.

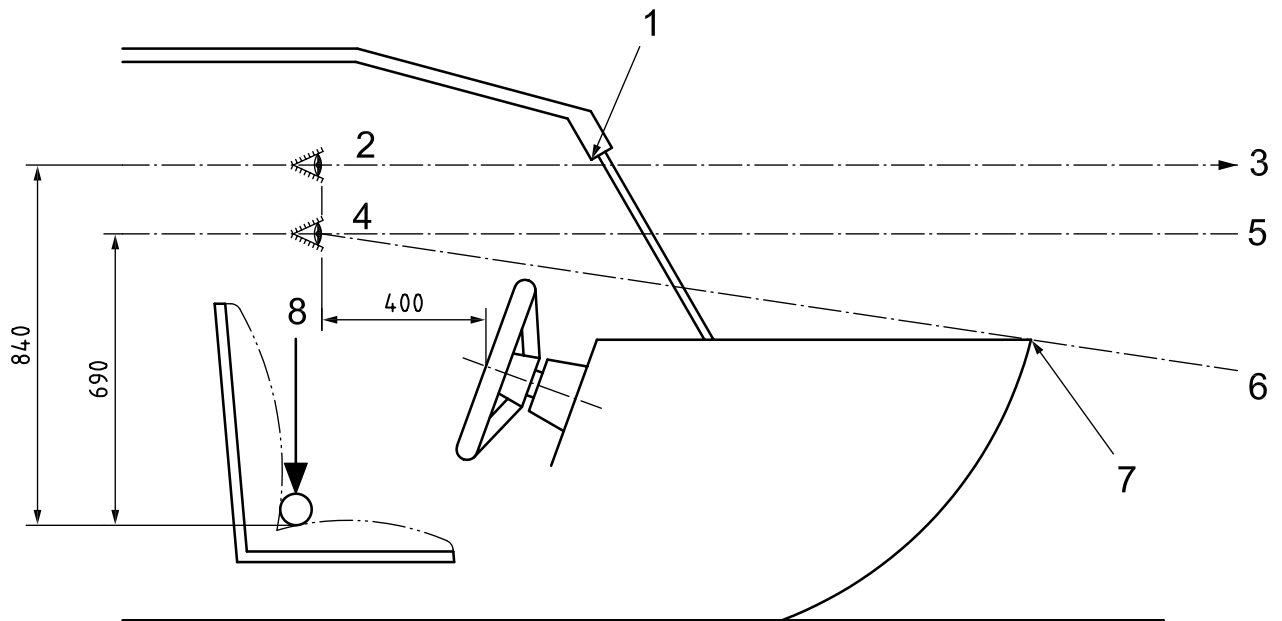


Légende

- 1 position haute de l'œil
- 2 vers l'horizon
- 3 position basse de l'œil
- 4 champ de vision vertical requis
- 5 ligne inférieure de vision non obstruée
- 6 point d'obstruction de la vision

Figure 1 — Positions de l'œil et champ de vision vertical — Barreur en position debout

Dimensions en millimètres

**Légende**

- 1 obstruction de la vision
- 2 position haute de l'œil
- 3 vers l'horizon
- 4 position basse de l'œil
- 5 champ de vision vertical requis
- 6 ligne inférieure de vision non obstruée
- 7 point d'obstruction de la vision
- 8 compression du siège (voir 3.5)

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 11591:2011

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/df0c9943-34aa-4aac-859c-51f52ba10839/iso-11591-2011>

Figure 2 — Positions de l'œil et champ de vision vertical — Barreur en position assise

3.6**quille théorique**

(bateaux ne présentant pas d'intersection claire entre les surfaces du fond au niveau de l'axe longitudinal) projection horizontale de la ligne des points bas des surfaces du fond sur le plan médian longitudinal du bateau

Voir la Figure 3.

3.7**ligne de référence de niveau**

ligne de flottaison réelle ou désignée du bateau, déterminée pour les conditions d'utilisation

3.8**champ de vision vertical**

champ de vision compris entre la ligne inférieure de vision non obstruée depuis la position basse de l'œil, et la ligne supérieure de vision non obstruée depuis la position haute de l'œil

Voir les Figures 1 et 2.

3.9**champ de vision horizontal**

champ de vision sur tout l'arc horizontal allant de 112,5° sur tribord à 90° sur bâbord

Voir la Figure 4.

3.10

bateau à barre franche

bateau gouverné à partir d'une position arrière par la barre franche d'un moteur hors-bord, ou par une barre franche directement reliée au gouvernail

3.11

bateau à voiles

bateau dont le moyen principal de propulsion est la force du vent, ayant $A_S > 0,07 (m_{LDC})^{2/3}$, où A_S est la surface totale de profil de toutes les voiles pouvant être établies ensemble lorsque le bateau est au près serré, définie dans l'ISO 8666, et exprimée en mètres carrés

[ISO 12215-5:2008, définition 3.3]

3.12

mode planant

mode de fonctionnement d'un bateau dans la mer s'effectuant de telle manière que sa masse est supportée de manière significative par des forces de poussée dynamique provenant de la vitesse dans l'eau

NOTE Adaptée de l'ISO 12215-5:2008.

3.13

bateau planant

bateau dont la vitesse maximale par mer plate et en conditions m_{LDC} , déclarée par son constructeur, est telle que

$$\frac{V}{\sqrt{L_{WL}}} \geq 5$$

iTeh STANDARD PREVIEW

NOTE 1 L_{WL} est la longueur de la flottaison, en mètres, du bateau au repos en conditions m_{LDC} et V est la vitesse maximale par mer calme déclarée par le constructeur du bateau en conditions m_{LDC} , en km/h.

NOTE 2 Adaptée de l'ISO 12215-5:2008.

[ISO 11591:2011](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/df0c9943-34aa-4aac-859c-51f52ba10839/iso-11591-2011)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/df0c9943-34aa-4aac-859c-51f52ba10839/iso-11591-2011>

3.14

mode à déplacement

mode de fonctionnement d'un bateau dans la mer s'effectuant de telle manière que sa masse est principalement supportée par les forces de flottabilité

NOTE Adaptée de l'ISO 12215-5:2008.

3.15

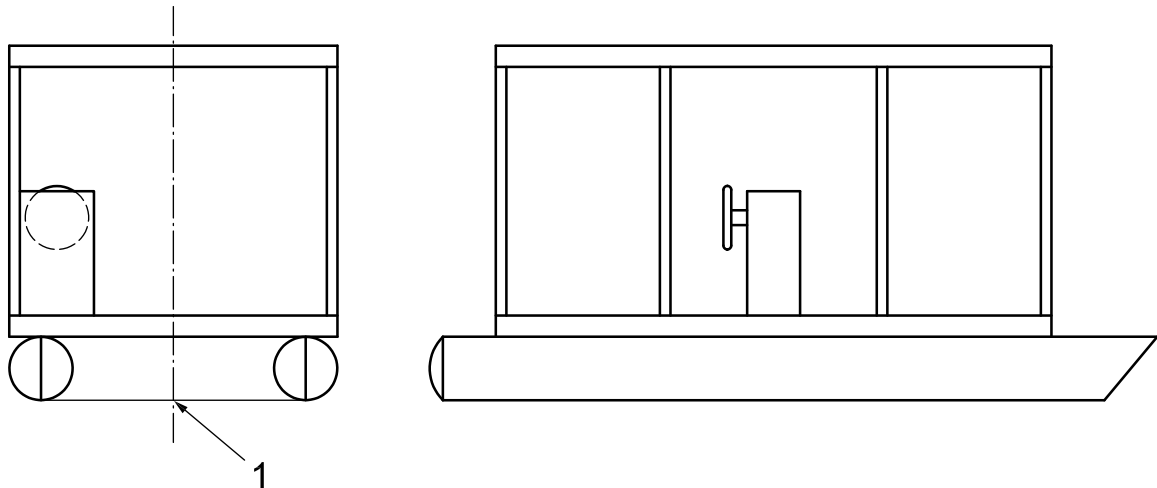
bateau à déplacement

bateau dont la vitesse maximale par mer plate et en conditions m_{LDC} , déclarée par son constructeur, est telle que

$$\frac{V}{\sqrt{L_{WL}}} < 5$$

NOTE 1 L_{WL} et V sont tels que définis en 3.13.

NOTE 2 Adaptée de l'ISO 12215-5:2008.



Légende

1 quille théorique (voir 3.6)

Figure 3 — Quille théorique de catamaran

4 Exigences générales

4.1 La position du barreur doit lui permettre d'avoir un champ de vision tel que défini dans l'Article 5, lors de la navigation, des manœuvres, et de l'amarrage ou de toute autre condition de fonctionnement continue, le bateau étant en condition de pleine charge prêt à naviguer (m_{LDC}), comme défini dans l'ISO 8666.

4.2 Tous les vitrages à travers lesquels s'exerce la vision depuis le poste de pilotage doivent permettre de satisfaire aux exigences de la présente Norme internationale et présenter un facteur de transmission de la lumière d'au moins 70 %, mesuré conformément à l'ISO 3538:1997, 5.1.

4.3 Les bateaux ayant plusieurs postes de pilotage doivent satisfaire aux exigences de vision de la présente Norme internationale pour au moins un des postes de pilotage. Les autres postes de pilotage qui ne seraient pas conformes aux exigences de la présente Norme internationale doivent comporter un affichage bien en vue de l'opérateur, comportant le signal ISO d'avertissement (conforme à l'ISO 11192 ou au symbole 0434 de l'ISO 7000:2004) et au moins l'information suivante, dans une langue acceptable dans le pays d'utilisation:

AVERTISSEMENT — Vision limitée depuis ce poste de pilotage. Maintenir la veille requise.

4.4 Les postes de pilotage destinés à être utilisés en position debout ou en position assise doivent satisfaire aux exigences de la présente Norme internationale dans au moins l'une de ces positions.

4.5 Les commandes de gaz et d'inverseur prévues pour être utilisées par le barreur doivent être placées au maximum à 0,7 m de la position haute de l'œil, et doivent permettre de conserver au moins la position basse de l'œil pour toutes les positions de la commande de gaz. Sur les bateaux prévus pour être pilotés en position tant assise que debout, les commandes doivent être situées de façon à satisfaire à ces exigences au moins en position assise.

4.6 Les exigences pour la position basse de l'œil peuvent être satisfaites par un réglage en hauteur du siège du barreur.

4.7 Les toits ou tauds installés à demeure ou amovibles et/ou tout autre élément structurel ou instrument installé à proximité du barreur ne doivent pas obstruer la vision vers l'avant requise par la présente Norme internationale.