

ISO/TC 188

Secrétariat: SIS

Début de vote:
2016-02-25

Vote clos le:
2016-04-25

Petits navires — Données principales

Small craft — Principal data

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)
Full standard:
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/7be685f9-3713-4747-9f47-577be139b2d5/iso-8666-2016>

LES DESTINATAIRES DU PRÉSENT PROJET SONT INVITÉS À PRÉSENTER, AVEC LEURS OBSERVATIONS, NOTIFICATION DES DROITS DE PROPRIÉTÉ DONT ILS AURAIENT ÉVENTUELLEMENT CONNAISSANCE ET À FOURNIR UNE DOCUMENTATION EXPLICATIVE.

OUTRE LE FAIT D'ÊTRE EXAMINÉS POUR ÉTABLIR S'ILS SONT ACCEPTABLES À DES FINS INDUSTRIELLES, TECHNOLOGIQUES ET COMMERCIALES, AINSI QUE DU POINT DE VUE DES UTILISATEURS, LES PROJETS DE NORMES INTERNATIONALES DOIVENT PARFOIS ÊTRE CONSIDÉRÉS DU POINT DE VUE DE LEUR POSSIBILITÉ DE DEVENIR DES NORMES POUVANT SERVIR DE RÉFÉRENCE DANS LA RÉGLEMENTATION NATIONALE.

Veillez consulter les notes administratives en page iii



Numéro de référence
ISO/FDIS 8666:2016(F)

TRAITEMENT PARALLÈLE ISO/CEN

Le présent projet final a été élaboré dans le cadre de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et soumis selon le mode de collaboration **sous la direction de l'ISO**, tel que défini dans l'Accord de Vienne. Le projet final a été établi sur la base des observations reçues lors de l'enquête parallèle sur le projet.

Le projet final est par conséquent soumis aux comités membres de l'ISO et aux comités membres du CEN en parallèle à un vote d'approbation de deux mois au sein de l'ISO et à un vote formel au sein du CEN.

Les votes positifs ne doivent pas être accompagnés d'observations.

Les votes négatifs doivent être accompagnés des arguments techniques pertinents.

ITeH STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)
Full standard:
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/7be685f9-3713-4747-9f47-577be139b2d5/iso-8666-2016>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2016, Publié en Suisse

Droits de reproduction réservés. Sauf indication contraire, 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, l'affichage sur l'internet ou sur un Intranet, sans autorisation écrite préalable. Les demandes d'autorisation peuvent être adressées à l'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Ch. de Blandonnet 8 • CP 401
CH-1214 Vernier, Geneva, Switzerland
Tel. +41 22 749 01 11
Fax +41 22 749 09 47
copyright@iso.org
www.iso.org

Sommaire

Page

Avant-propos.....	v
1 Domaine d'application	1
2 Termes et définitions	1
3 Symboles, abréviations et unités	3
4 Mesures	4
4.1 Exigence générale.....	4
4.2 Longitudinalement.....	4
4.2.1 Exigences générales.....	4
4.2.2 Longueur maximale L_{max}	4
4.2.3 Longueur de coque L_H	4
4.2.4 Longueur de flottaison L_{WL}	7
4.3 Transversalement.....	8
4.3.1 Exigence générale.....	8
4.3.2 Bau maximal B_{max}	8
4.3.3 Bau de coque B_H	8
4.3.4 Bau à la flottaison B_{WL}	8
4.3.5 Bau maximal à la flottaison, B_{WLmax}	8
4.3.6 Bau entre les centres des coques B_{CB}	8
4.4 Verticalement.....	9
4.4.1 Creux maximal D_{max}	9
4.4.2 Creux milieu $D_{LWL/2}$	9
4.4.3 Franc-bord F	10
4.4.4 Tirant d'eau T_a	10
4.4.5 Tirant d'air H_a	10
4.4.6 Hauteur sous barrot.....	11
4.5 Autres données.....	11
4.5.1 Angle du fond (β).....	11
4.5.2 Surface de voilure de référence, A_S	12
4.5.3 Surface de voilure standard, A'_S	12
4.5.4 Surface de fardage, A_{IV}	12
4.5.5 Volume du bateau V	12
5 Masses	13
5.1 Masse d'expédition nette, m_N	13
5.2 Masse d'expédition brute, m_G	14
5.3 Masse du bateau lège m_{LCC}	14
5.3.1 Éléments d'équipement compris dans m_{LCC}	14
5.3.2 Éléments d'équipement et autres éléments non compris dans m_{LCC}	15
5.4 Masse pour essais de performances m_P	16
5.5 Masse du bateau lors de son transport sur remorque m_T	16
5.5.1 Dispositions générales.....	16
5.5.2 Éléments d'équipement compris dans m_T	17
5.5.3 Éléments d'équipement non compris dans m_T	18
5.5.4 Éléments compris et exclus.....	18
5.6 Charge maximale, m_{ML}	19
6 Conditions de chargement	19
6.1 Conditions pour les essais.....	19
6.2 Condition prête à l'emploi.....	19
6.3 Condition en pleine charge prêt à l'emploi.....	20
6.4 Condition de bateau vide.....	20
6.5 Condition de bateau lège.....	21
6.6 Condition minimales d'utilisation.....	21
6.7 Condition d'arrivée en charge.....	22

6.8	Condition de charge maximale.....	22
7	Tolérances	22
7.1	Données publiées.....	22
7.2	Spécifications préliminaires.....	22
7.3	Longueurs de référence.....	22
Annex ZA (informative) Correspondance entre la présente Norme Européenne et les exigences essentielles de la Directive 2013/53/UE.....		24
Bibliographie.....		25

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)
Full standard:
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/7be685f9-3713-4747-9f47-577be139b2d5/iso-8666-2016>

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 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'OMC concernant les obstacles techniques au commerce (OTC), voir le lien suivant: [Avant-propos — Informations supplémentaires](#).

Le comité chargé de l'élaboration du présent document est l'ISO/TC 188, Petits navires.

La présente seconde édition annule et remplace la première édition (ISO 8666:2002), qui a fait l'objet d'une révision technique comportant les principales modifications suivantes:

- les définitions [2.7](#) à [2.13](#) ont été ajoutées;
- la liste des symboles du [Tableau 1](#) a été étendue;
- les [4.3.5](#) et [4.3.6](#) ont été ajoutés;
- les [4.5.2](#), [4.5.3](#) et [4.5.4](#) ont été ajoutés, et le terme «surface de voilure projetée» a été supprimé;
- les [6.4](#) à [6.8](#) ont été ajoutés;
- le 7,1 a été modifié et le 7,3 a été ajouté;
- l'article relatif au manuel du propriétaire a été supprimé.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

Full standard:
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/7be685f9-3713-4747-9f47-577be139b2d5/iso-8666-2016>

Petits navires — Données principales

1 Domaine d'application

La présente Norme Internationale établit les définitions des dimensions principales et des caractéristiques qui leur sont associées ainsi que les définitions des spécifications de masse et des conditions de chargement. Elle s'applique aux petits navires d'une longueur de coque (L_H) inférieure ou égale à 24 m.

2 Termes et définitions

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

NOTE Pour les unités, voir [l'Article 3](#)

2.1

ligne de flottaison

WL

ligne d'intersection entre la surface de l'eau avec la surface de la coque du *bateau* ([2.13](#)) à flot

2.2

ligne de flottaison en charge maximale

ligne de flottaison de référence

WL_{ref}

ligne de flottaison ([2.1](#)) du *bateau* ([2.13](#)) droit en condition de *déplacement en charge maximale* ([2.5.1](#))

2.3

ligne de livet

intersection entre le pont et la coque, pour les bateaux où le livet est arrondi, l'intersection naturelle ou, lorsqu'il n'y a pas de pont ou si la coque s'étend au-dessus du pont (pavois), l'extrémité supérieure de la coque du bateau

Note 1 à l'article: La position supérieure de la ligne de livet dépend de l'angle entre l'intersection coque/pont et le pont effectif.

2.4

bau au tableau arrière

B_T

largeur maximale de la coque au tableau arrière au niveau ou en dessous de la *ligne de livet* ([2.3](#)) en excluant les extensions, les poignées ou éléments d'accastillage

Note 1 à l'article: Lorsque des déflecteurs agissent comme des bouchains ou font partie de la surface planante, ils sont compris dans la mesure du bau au tableau arrière

Note 2 à l'article: Pour les *bateaux* ([2.13](#)) dont l'arrière est arrondi ou pointu ou dont le bau au tableau arrière est inférieur à la moitié du bau maximum du bateau, B_T est le bau le plus grand mesuré au niveau ou en dessous de la ligne de livet au niveau du quart arrière de la longueur de la coque.

2.5

déplacement

masse d'eau déplacée par le *bateau* ([2.13](#)), y compris tous les appendices

2.5.1

déplacement en charge

m_{LDC}

masse d'eau déplacée par le *bateau* (2.13), y compris tous les appendices, lorsqu'il est en condition de pleine charge prêt à l'emploi

Note 1 à l'article: La condition de pleine charge prêt à l'emploi est décrite 6.3.

2.5.2

volume de déplacement

V_D

volume d'eau déplacée par le *bateau* (2.13), correspondant au *déplacement* (2.5)

Note 1 à l'article: Lorsque la masse volumique de l'eau utilisée pour calculer le volume de déplacement n'est pas celle de l'eau de mer à 1 025 kg/m³, la masse volumique de l'eau utilisée pour calculer le volume de déplacement est indiquée.

2.6

capacité des réservoirs

volume net utilisable du ou des *réservoirs*, le *bateau* (2.13) étant dans son *assiette de conception* (2.11), au repos, et dans sa *ligne de flottaison en charge maximale* (2.2)

2.7

mat aile

espar caractérisé par une section droite présentant une transition régulière vers la voile dans sa partie arrière, contribuant ainsi à sa force de propulsion

2.8

bateau non-voilier

bateau (2.13) pour lequel le moyen principal de propulsion est autre que la force du vent et ayant une *surface de voilure de référence* (2.10) ($A_S < 0,07(m_{LDC})^{2/3}$)

2.9

bateau à voile

voilier

bateau (2.13) pour lequel le moyen principal de propulsion est la force du vent et ayant une *surface de voilure de référence* (2.10) ($A_S \geq 0,07(m_{LDC})^{2/3}$)

2.10

surface de voilure de référence

A_S

surface de profil effective des voiles établies derrière un mât, plus les surfaces de profil maximales de tous les mâts, plus la (les) surface(s) du (des) triangle(s) de référence situé(s) en avant de chaque mât

2.11

assiette de conception

attitude longitudinale du *bateau* (2.13) droit, avec l'équipage, les fluides, les vivres et l'équipement dans la ou les positions et conditions de chargement désignées par le concepteur ou le constructeur

2.12

en route

ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué

2.13

bateau

petit navire

bateau de plaisance, et autre bateau utilisant un équipement similaire, et d'une longueur de coque (L_H) inférieure ou égale à 24 m

3 Symboles, abréviations et unités

Sauf spécification contraire, les symboles, abréviations et unités utilisés dans la présente Norme Internationale sont données au [Tableau 1](#)

Tableau 1 — Symboles, abréviations et unités

Symbole	Désignation	Unité	Article
A_{IV}	Surface de fardage	m ²	4.5.4
A_S	Surface de voilure de référence	m ²	4.5.2
A'_S	Surface de voilure standard	m ²	4.5.3
B_{CB}	Bau entre axes de coques	m	4.3.6
B_H	Bau de coque	m	4.3.3
B_{max}	Bau maximal	m	4.3.2
B_{WL}	Bau à la flottaison	m	4.3.4
B_{WLmax}	Bau maximal à la flottaison	m	4.3.5
B_T	Bau au tableau arrière	m	2.4
D_{max}	Creux maximal	m	4.4.1
$D_{LWL/2}$	Creux milieu	m	4.4.2
F	Franc bord	m	4.4.3
F_A	Franc bord arrière	m	4.4.3.2
F_F	Franc bord avant	m	4.4.3.4
F_M	Franc bord milieu	m	4.4.3.3
H_a	Tirant d'air	m	4.4.5
L_H	Longueur de coque	m	4.2.3
L_{max}	Longueur maximale	m	4.2.2
L_{WL}	Longueur de flottaison	m	4.2.4
m_G	Masse d'expédition brute	kg	5.2
m_{LDC}	Déplacement en charge	kg	2.5.1
m_{LCC}	Masse du bateau léger	kg	5.3
m_N	Masse d'expédition nette	kg	5.1
m_p	Masse d'essai de performances	kg	5.4
m_T	Masse du bateau lors du transport sur remorque	kg	5.5
m_{ML}	Charge maximale	kg	5.6
T	Tirant d'eau	m	4.4.4
T_C	Tirant d'eau de carène	m	4.4.4.4
T_{max}	Tirant d'eau maximal	m	4.4.4.2
T_{min}	Tirant d'eau minimal	m	4.4.4.3
V_D	Volume de déplacement	m ³	2.5.2
V	Volume du bateau	m ³	4.5.5
V_H	Volume de la coque	m ³	4.5.5.2
V_S	Volume de la superstructure	m ³	4.5.5.3
WL	Ligne de flottaison		2.1
WL _{ref}	Ligne de flottaison en charge maximale		2.2
β	Angle des fonds	degrees	4.5.1

4 Mesures

4.1 Exigence générale

Sauf spécification contraire, les mesures doivent être effectuées lorsque le bateau est au repos, dans sa ligne de flottaison en charge maximale ou sa ligne de flottaison de référence WL_{ref} .

4.2 Longitudinalement

4.2.1 Exigences générales

Les longueurs d'un bateau doivent être mesurées parallèlement à sa ligne de flottaison en charge maximale ou sa ligne de flottaison de référence et sur l'axe du bateau comme la distance entre deux plans verticaux, perpendiculairement au plan central du bateau.

4.2.2 Longueur maximale L_{max}

La longueur maximale L_{max} doit être mesurée conformément au 4.2.1, avec un des plans tangent à la partie la plus avant du bateau, l'autre tangent à la partie la plus arrière du bateau.

Cette longueur inclut toutes les parties structurelles et faisant partie intégrale du bateau, telles que les étraves ou étambots, pavois et joints pont/coque en bois, plastique ou métal.

Cette longueur inclut toutes les parties qui sont normalement fixées sur le bateau, telles que les espars fixes, bout-dehors, balcons avant ou arrière, ferrures d'étraves, gouvernails, chaises de moteurs hors-bord, embases de propulsion, turbines et tout système de propulsion dépassant de l'arrière, les plates-formes de plongée et de remontée à bord, les listons et les défenses installés à demeure

Les embases de propulsion, turbines, autres systèmes de propulsion et toutes les parties mobiles doivent être mesurés dans leur condition normale d'utilisation jusqu'à leur déploiement longitudinal maximal lorsque le bateau fait route.

Cette longueur exclut:

- les moteurs hors-bord;
- tout autre type d'équipement qui peut être détaché sans l'aide d'outil.

Voir la [Figure 1](#) pour les mesures sur les monocoques et la [Figure 2](#) pour les mesures sur les multicoques.

4.2.3 Longueur de coque L_H

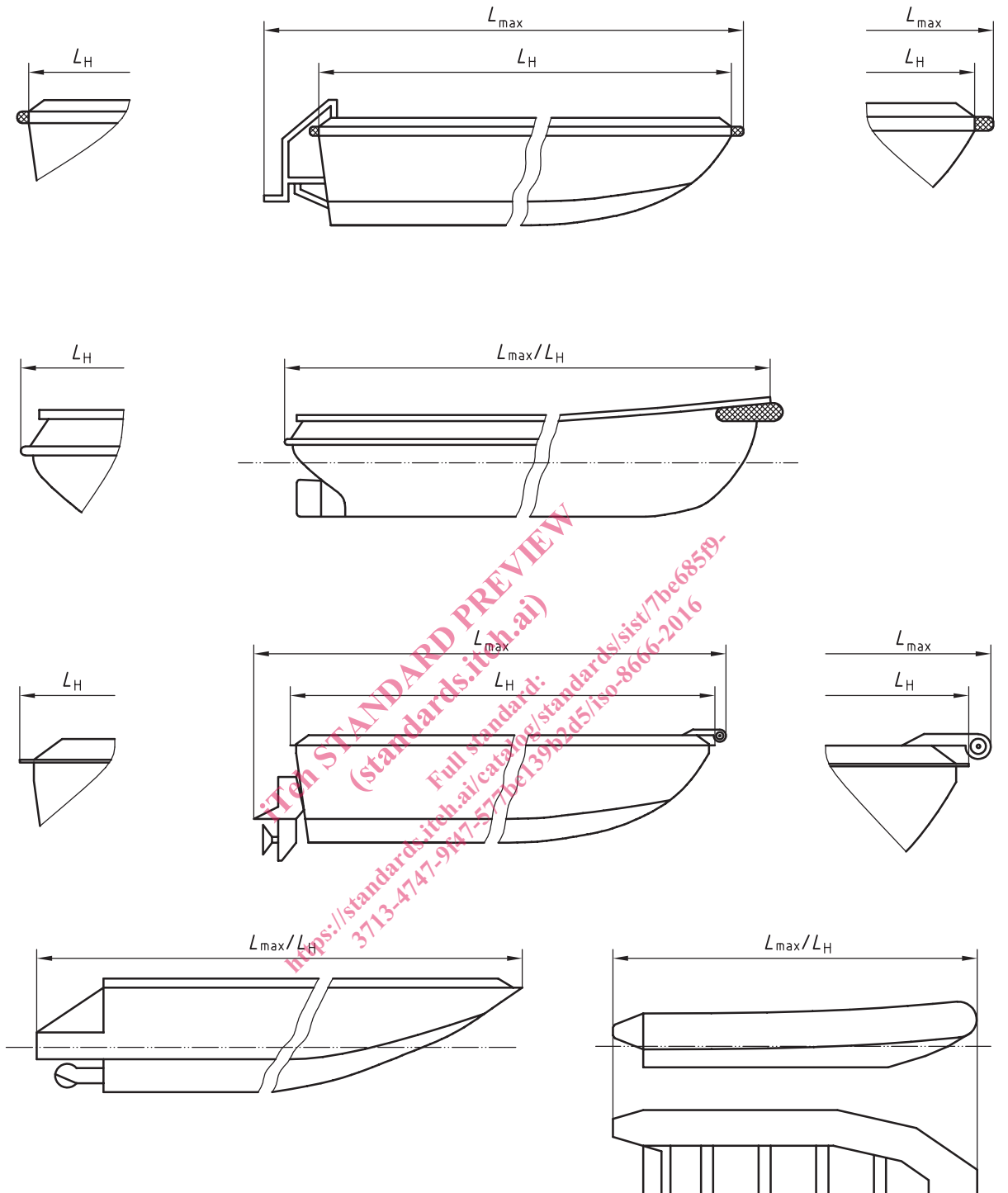
La longueur de coque L_H doit être mesurée conformément au 4.2.1, un des plans passant par la partie la plus avant du bateau, et l'autre passant par la partie la plus arrière du bateau.

Cette longueur inclut toutes les parties structurelles et faisant partie intégrale du bateau, telles que les étraves ou étambots, les pavois et joints pont/coque en bois, plastique ou métal.

Cette longueur exclut les parties amovibles qui peuvent être détachées de manière non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle du bateau, par exemple les espars, les bout-dehors, les balcons avant ou arrière, les ferrures d'étraves, gouvernails, embases de propulsion, moteurs hors-bord et leurs chaise ou plaque de fixation les plates-formes de plongée et de remontée à bord, les listons et bourrelets de défense, à condition qu'ils n'agissent pas comme support hydrostatique lorsque le bateau est au repos ou en route.

Pour les bateaux multicoques, la longueur de chaque coque doit être mesurée séparément. La longueur de coque L_H doit être prise comme la plus grande des longueurs individuelles.

Voir la [Figure 1](#) pour les mesures des monocoques et la [Figure 2](#) pour les mesures des multicoques.



a) Détermination de L_{max} et L_H pour les monocoques non voiliers