

Deuxième édition
2012-11-15

AMENDEMENT 2
2015-11-15

**Petits navires — Réservoirs à
carburant à essence et diesel
installés à demeure**

AMENDEMENT 2

Small craft — Permanently installed petrol and diesel fuel tanks

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 21487:2012/Amd 2:2015](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/2fdeac09-3f70-4283-882a-f24be5fce003/iso-21487-2012-amd-2-2015)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/2fdeac09-3f70-4283-882a-f24be5fce003/iso-21487-2012-amd-2-2015>



Numéro de référence
ISO 21487:2012/Amd.2:2015(F)

© ISO 2015

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 21487:2012/Amd 2:2015](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/2fdeac09-3f70-4283-882a-f24be5fce003/iso-21487-2012-amd-2-2015)
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/2fdeac09-3f70-4283-882a-f24be5fce003/iso-21487-2012-amd-2-2015>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2015, 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

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](http://www.iso.org/standards/catalog/standards/sist/21487-2012-amd-2-2015)

Le comité chargé de l'élaboration du présent document est l'ISO/TC 188, *Petits navires, SC 2, Moteurs et systèmes de propulsion*.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 21487:2012/Amd 2:2015](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/2fdeac09-3f70-4283-882a-f24be5fce003/iso-21487-2012-amd-2-2015)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/2fdeac09-3f70-4283-882a-f24be5fce003/iso-21487-2012-amd-2-2015>

Petits navires — Réservoirs à carburant à essence et diesel installés à demeure

AMENDEMENT 2

Pages 5 et 6:

Afin d'améliorer la séquence/compréhension de l'essai et de permettre d'utiliser de l'air pour les essais de fuites, remplacer le paragraphe 7.2 par

7.2 Essai de pression hydraulique

AVERTISSEMENT — Ne pas dépasser la pression d'essai statique maximale. Ne pas utiliser de solution contenant de l'ammoniaque pour les essais.

7.2.1 Essai de pression hydraulique/résistance de type

Un réservoir représentatif du type de la série de réservoir, muni de tous ses accessoires, doit être soumis à un essai de pression de type.

Avant l'essai, les réservoirs non métalliques doivent être remplis du liquide d'essai C conforme à l'ISO 1817 ou du carburant pour lequel le réservoir est fabriqué et être stockés pendant au moins 28 jours à une température ambiante de $(21+2/0)^{\circ}\text{C}$. L'essai de pression hydraulique doit être effectué immédiatement après avoir vidé le réservoir de son liquide d'essai.

La pression doit être augmentée progressivement jusqu'à la plus grande valeur de :

- 20 kPa; ou <https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/2fdeac09-3f70-4283-882a-f24be5fce003/iso-21487-2012-amd-2-2015>
- 1,5 fois la pression hydrostatique la plus élevée à laquelle le réservoir peut être soumis lorsqu'il est en service (hauteur maximale de remplissage au-dessus du sommet du réservoir).

Cette pression doit être maintenue pendant:

- 1 min pour les réservoirs métalliques;
- 60 min pour les réservoirs en matériau thermoplastique et en stratifié (Plastique renforcé PR) dont le revêtement intérieur a une masse volumique $\geq 935 \text{ kg/m}^3$; et
- 5 h pour les réservoirs en matériau thermoplastique et en stratifié (Plastique renforcé PR) dont le revêtement intérieur a une masse volumique $< 935 \text{ kg/m}^3$.

Pendant cette période l'enveloppe du réservoir ne doit ni se fissurer ni fuir; elle peut cependant être déformée de manière permanente.

7.2.2 Essai de fuite

Chaque réservoir à carburant identique à un réservoir ayant subi l'essai de type doit être soumis à un essai de fuites depuis l'intérieur sous une pression d'essai de 20 kPa. On peut utiliser une pression d'air comme alternative à la pression hydraulique pour cet essai.

Appliquer la pression d'essai pendant 5 min sans chute ou élévation de pression. Après l'essai, le réservoir à carburant d'essai ne doit présenter aucune fuite lorsqu'on utilise une méthode de détection des fuites autre que la méthode de chute de pression.

AVERTISSEMENT — Si on utilise de l'air pour cet essai, veiller à ne pas dépasser une pression d'essai de 20 kPa.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 21487:2012/Amd 2:2015](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/2fdeac09-3f70-4283-882a-f24be5fce003/iso-21487-2012-amd-2-2015)
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/2fdeac09-3f70-4283-882a-f24be5fce003/iso-21487-2012-amd-2-2015>