

ISO/TC 188

Secrétariat: SIS

Début de vote:  
**2020-07-10**

Vote clos le:  
**2020-10-02**

---

---

## Petits navires — Données principales

*Small craft — Principal data*

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
(standards.iteh.ai)  
Full standard:  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50a8a2bd-6c0d-4dcc-82bb-d2b912bc48bb/iso-fdis-8666>

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.

**TRAITEMENT PARALLÈLE ISO/CEN**



Numéro de référence  
ISO/FDIS 8666:2020(F)

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
(standards.iteh.ai)  
Full standard:  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50a8a2bd-6c0d-4dcc-82bb-d2b912bc48bb/iso-fdis-8666>



**DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT**

© ISO 2020

Tous droits réservés. Sauf prescription différente ou nécessité dans le contexte de sa mise en œuvre, 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, ou la diffusion sur l'internet ou sur un intranet, sans autorisation écrite préalable. Une autorisation peut être demandée à l'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office  
Case postale 401 • Ch. de Blandonnet 8  
CH-1214 Vernier, Genève  
Tél.: +41 22 749 01 11  
E-mail: [copyright@iso.org](mailto:copyright@iso.org)  
Web: [www.iso.org](http://www.iso.org)

Publié en Suisse

## Sommaire

Page

Avant-propos.....	v
<b>1</b> <b>Domaine d'application</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b> <b>Références normatives</b> .....	<b>1</b>
<b>3</b> <b>Termes et définitions</b> .....	<b>1</b>
<b>4</b> <b>Symboles, désignations et unités</b> .....	<b>3</b>
<b>5</b> <b>Mesurages</b> .....	<b>4</b>
5.1    Exigence générale.....	4
5.2    Longitudinalement.....	4
5.2.1    Exigences générales.....	4
5.2.2    Longueur maximale, $L_{\max}$ .....	4
5.2.3    Longueur de coque, $L_H$ .....	4
5.2.4    Longueur de flottaison, $L_{WL}$ .....	7
5.3    Transversalement.....	8
5.3.1    Exigence générale.....	8
5.3.2    Bau maximal, $B_{\max}$ .....	8
5.3.3    Bau de coque, $B_H$ .....	8
5.3.4    Bau à la flottaison, $B_{WL}$ .....	8
5.3.5    Bau maximal à la flottaison, $B_{WL\max}$ .....	8
5.3.6    Bau entre les centres des coques, $B_{CB}$ .....	8
5.4    Verticalement.....	9
5.4.1    Creux maximal, $D_{\max}$ .....	9
5.4.2    Creux milieu, $D_{LWL/2}$ .....	9
5.4.3    Franc-bord, $F$ .....	10
5.4.4    Tirant d'eau, $T$ .....	10
5.4.5    Tirant d'air, $H_a$ .....	10
5.4.6    Hauteur sous barrot.....	11
5.5    Autres données.....	11
5.5.1    Angle du fond, $\beta$ .....	11
5.5.2    Surface de voilure de référence, $A_S$ .....	12
5.5.3    Surface de voilure standard, $A'_S$ .....	12
5.5.4    Surface de fardage, $A_{IV}$ .....	12
5.5.5    Volume du bateau, $V$ .....	12
<b>6</b> <b>Masses</b> .....	<b>13</b>
6.1    Masse d'expédition nette, $m_N$ .....	13
6.2    Masse d'expédition brute, $m_G$ .....	14
6.3    Masse du bateau léger, $m_{LC}$ .....	14
6.3.1    Éléments d'équipement compris dans $m_{LC}$ .....	14
6.3.2    Éléments d'équipement et autres éléments non compris dans $m_{LC}$ .....	15
6.4    Masse pour essais de performances, $m_P$ .....	16
6.5    Masse du bateau lors de son transport sur remorque, $m_T$ .....	16
6.5.1    Dispositions générales.....	16
6.5.2    Éléments d'équipement compris dans $m_T$ .....	17
6.5.3    Éléments d'équipement non compris dans $m_T$ .....	18
6.5.4    Éléments inclus et exclus.....	18
6.6    Charge maximale, $m_{ML}$ .....	19
<b>7</b> <b>Conditions de chargement</b> .....	<b>19</b>
7.1    Conditions pour les essais.....	19
7.2    Condition prête à l'emploi.....	19
7.3    Condition en pleine charge prêt à l'emploi.....	20
7.4    Condition de bateau vide.....	20
7.5    Condition de bateau léger.....	21
7.6    Condition minimale d'utilisation.....	21

7.7	Condition d'arrivée en charge.....	22
7.8	Condition de charge maximale.....	22
<b>8</b>	<b>Tolérances</b> .....	<b>22</b>
8.1	Données publiées.....	22
8.2	Spécifications préliminaires.....	22
8.3	Longueurs de référence.....	22
<b>Annexe ZA (informative) Relation entre la présente Norme européenne et les exigences essentielles concernées de 2013/53/UE.....</b>		<b>24</b>
<b>Bibliographie.....</b>		<b>26</b>

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
(standards.iteh.ai)  
Full standard:  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50a8a2bd-6c0d-4dcc-82bb-d2b912bc48bb/iso-fdis-8666>

## 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](http://www.iso.org/directives)).

L'attention est attirée 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](http://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 nature volontaire des normes, 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'Organisation mondiale du commerce (OMC) concernant les obstacles techniques au commerce (OTC), voir le lien suivant: [www.iso.org/iso/fr/avant-propos.html](http://www.iso.org/iso/fr/avant-propos.html)

Le présent document a été élaboré par le comité technique TC 188, *Petits navires*, en collaboration avec le Comité européen de normalisation (CEN), Comité technique CEN/TC 464, *Petits navires*, conformément à l'Accord de coopération technique entre l'ISO et le CEN (Accords de Vienne).

La présente troisième édition annule et remplace la seconde édition (ISO 8666:2016), dont elle constitue une révision mineure. Les modifications par rapport à l'édition précédent sont les suivantes:

- le document a été aligné sur la dernière édition des Directives ISO/CEI, Partie 2, entraînant l'ajout de l'[Article 2](#), Références normatives, et la renumérotation des autres articles; toutes les références croisées ont été mises à jour en conséquence;
- la «marge autorisée» pour la masse maximale des équipements optionnels et accessoires non inclus dans l'équipement de base du constructeur» a été déplacée du [6.6](#) (charge maximale, précédemment 5.6) au [7.8](#) (condition de charge maximale, précédemment [7.7](#)).

Il convient que l'utilisateur adresse tout retour d'information ou toute question concernant le présent document à l'organisme national de normalisation de son pays. Une liste exhaustive desdits organismes se trouve à l'adresse [www.iso.org/fr/members.html](http://www.iso.org/fr/members.html).

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
**(standards.iteh.ai)**

Full standard:  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50a8a2bd-6c0d-4dcc-82bb-d2b912bc48bb/iso-fdis-8666>

# Petits navires — Données principales

## 1 Domaine d'application

Le présent document établit les définitions des dimensions principales et des données qui leur sont associées et 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 Références normatives

Il n'y a pas de référence normative dans le présent document.

## 3 Termes et définitions

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

NOTE Pour les unités, voir l'Article 4.

L'ISO et l'IEC gèrent des bases de données terminologiques à utiliser pour la normalisation aux adresses suivantes:

- Plateforme de navigation ISO en ligne : disponible sur <https://www.iso.org/obp>
- IEC Electropedia: disponible sur <http://www.electropedia.org/>

### 3.1

#### ligne de flottaison

WL

ligne d'intersection entre la surface de l'eau avec la coque du *bateau* (3.15) lorsqu'il est à flot

### 3.2

#### ligne de flottaison en charge maximale

#### ligne de flottaison de référence

WL<sub>ref</sub>

*ligne de flottaison* (3.1) du *bateau* (3.15) lorsqu'il est droit et en condition de *déplacement en charge maximale* (3.6)

### 3.3

#### ligne de livet

intersection entre le pont et la coque, pour les bateaux où le livet est arrondi, leur intersection naturelle ou, lorsqu'il n'y a pas de pont ou lorsque 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.

### 3.4

#### bau au tableau arrière

$B_T$

largeur maximale de la coque au tableau arrière au niveau de la *ligne de livet* (3.3) ou en dessous en excluant les extensions, les poignées ou éléments d'accastillage

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

Note 2 à l'article: Pour les *bateaux* (3.15) 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 quart arrière de la longueur de la coque.

### 3.5 déplacement

masse d'eau déplacée par le *bateau* (3.15), y compris tous les appendices

### 3.6 déplacement en charge

$m_{LDC}$

masse d'eau déplacée par le *bateau* (3.15), 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 au 7.3.

### 3.7 volume de déplacement

$V_D$

volume d'eau déplacée par le *bateau* (3.15), correspondant au *déplacement* (3.5)

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/m<sup>3</sup>, la masse volumique de l'eau utilisée pour calculer le volume de déplacement est indiquée.

### 3.8 capacité des réservoirs

volume net utilisable du ou des *réservoirs*, le *bateau* (3.15) étant dans son *assiette de conception* (3.13), au repos, et dans sa *ligne de flottaison en charge maximale* (3.2)

### 3.9 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

### 3.10 bateau non-voilier

*bateau* (3.15) pour lequel le moyen principal de propulsion est autre que la force du vent et ayant une *surface de voilure de référence* (3.12)  $(A_S) < 0,07(m_{LDC})^{2/3}$

### 3.11 bateau à voile voilier

*bateau* (3.15) pour lequel le moyen principal de propulsion est la force du vent et ayant une *surface de voilure de référence* (3.12)  $(A_S) \geq 0,07 (m_{LDC})^{2/3}$

### 3.12 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

### 3.13 assiette de conception

attitude longitudinale du *bateau* (3.15) lorsqu'il est 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

### 3.14 faisant route

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

## 3.15

**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

## 4 Symboles, désignations et unités

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

**Tableau 1 — Symboles, désignations et unités**

Symbole	Désignation	Unité	Article
$A_{IV}$	Surface de fardage	m <sup>2</sup>	<a href="#">5.5.4</a>
$A_S$	Surface de voilure de référence	m <sup>2</sup>	<a href="#">5.5.2</a>
$A'_S$	Surface de voilure standard	m <sup>2</sup>	<a href="#">5.5.3</a>
$B_{CB}$	Bau entre axes de coques	m	<a href="#">5.3.6</a>
$B_H$	Bau de coque	m	<a href="#">5.3.3</a>
$B_{max}$	Bau maximal	m	<a href="#">5.3.2</a>
$B_{WL}$	Bau à la flottaison	m	<a href="#">5.3.4</a>
$B_{WLmax}$	Bau maximal à la flottaison	m	<a href="#">5.3.5</a>
$B_T$	Bau au tableau arrière	m	<a href="#">3.4</a>
$D_{max}$	Creux maximal	m	<a href="#">5.4.1</a>
$D_{LWL/2}$	Creux milieu	m	<a href="#">5.4.2</a>
$F$	Franc bord	m	<a href="#">5.4.3</a>
$F_A$	Franc bord arrière	m	<a href="#">5.4.3.2</a>
$F_F$	Franc bord avant	m	<a href="#">5.4.3.4</a>
$F_M$	Franc bord milieu	m	<a href="#">5.4.3.3</a>
$H_a$	Tirant d'air	m	<a href="#">5.4.5</a>
$L_H$	Longueur de coque	m	<a href="#">5.2.3</a>
$L_{max}$	Longueur maximale	m	<a href="#">5.2.2</a>
$L_{WL}$	Longueur de flottaison	m	<a href="#">5.2.4</a>
$m_G$	Masse d'expédition brute	kg	<a href="#">6.2</a>
$m_{LDC}$	Déplacement en charge	kg	<a href="#">3.6</a>
$m_{LC}$	Masse du bateau léger	kg	<a href="#">6.3</a>
$m_N$	Masse d'expédition nette	kg	<a href="#">6.1</a>
$m_P$	Masse d'essai de performances	kg	<a href="#">6.4</a>
$m_T$	Masse du bateau lors du transport sur remorque	kg	<a href="#">6.5</a>
$m_{ML}$	Charge maximale	kg	<a href="#">6.6</a>
$T$	Tirant d'eau	m	<a href="#">5.4.4</a>
$T_C$	Tirant d'eau de carène	m	<a href="#">5.4.4.4</a>
$T_{max}$	Tirant d'eau maximal	m	<a href="#">5.4.4.2</a>
$T_{min}$	Tirant d'eau minimal	m	<a href="#">5.4.4.3</a>
$V_D$	Volume de déplacement	m <sup>3</sup>	<a href="#">3.7</a>
$V$	Volume du bateau	m <sup>3</sup>	<a href="#">5.5.5</a>
$V_H$	Volume de la coque	m <sup>3</sup>	<a href="#">5.5.5.2</a>
$V_S$	Volume de la superstructure	m <sup>3</sup>	<a href="#">5.5.5.3</a>

Tableau 1 (suite)

Symbole	Désignation	Unité	Article
WL	Ligne de flottaison		<a href="#">3.1</a>
WL <sub>ref</sub>	Ligne de flottaison en charge maximale		<a href="#">3.2</a>
$\beta$	Angle du fond	degrés	<a href="#">5.5.1</a>

## 5 Mesurages

### 5.1 Exigence générale

Sauf spécification contraire, les mesurages doivent être effectués lorsque le bateau est au repos, dans sa ligne de flottaison en charge maximale ou sa ligne de flottaison de référence WL<sub>ref</sub>.

### 5.2 Longitudinalement

#### 5.2.1 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.

#### 5.2.2 Longueur maximale, $L_{\max}$

La longueur maximale  $L_{\max}$  doit être mesurée conformément au [5.2.1](#), avec un plan tangent à la partie la plus avant du bateau, et 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.

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 du tableau arrière, les plates-formes de plongée et de remontée à bord, les listons et les défenses installés à demeure

Les embases de propulsion, turbines à jet d'eau, 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.

#### 5.2.3 Longueur de coque, $L_H$

La longueur de coque ( $L_H$ ), doit être mesurée conformément au [5.2.1](#), un plan passant par la partie la plus avant du bateau, et l'autre passant par la partie la plus arrière du bateau.

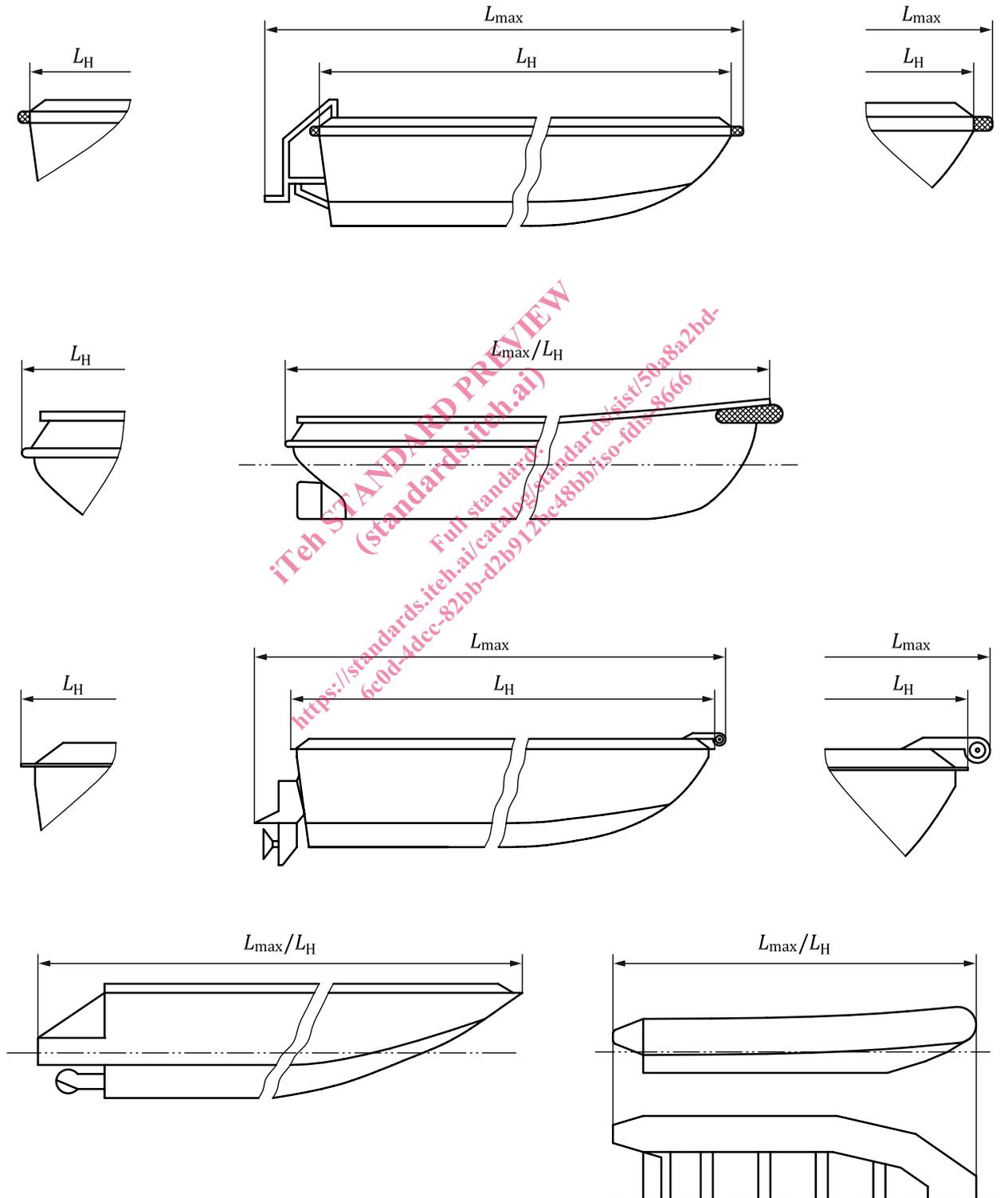
Cette longueur inclut toutes les parties structurelles et faisant partie intégrale du bateau, telles que les étraves ou étambots, les pavois et joints pont/coque.

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 faisant route.

Pour les bateaux multicoques, la longueur de chaque coque doit être mesurée individuellement. 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