

Quatrième édition
2020-10

AMENDEMENT 1
2022-10

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

AMENDEMENT 1

Small craft — Field of vision from the steering position

AMENDMENT 1

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 11591:2020/Amd 1:2022

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/329d246d-6bca-4ea7-8c19-275c93162bca/iso-11591-2020-amd-1-2022>



Numéro de référence
ISO 11591:2020/Amd.1:2022(F)

© ISO 2022

iTeh STANDARD PREVIEW (standards.iteh.ai)

ISO 11591:2020/Amd 1:2022

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/329d246d-6bca-4ea7-8c19-275c93162bca/iso-11591-2020-amd-1-2022>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2022

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
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 (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 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).

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 www.iso.org/avant-propos.

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

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. "<https://www.iso.org/members.html>" "<https://www.iso.org/members.html>"

Petits navires — Champ de vision depuis le poste de pilotage

AMENDEMENT 1

Article 1

Remplacer ISO 8666:2016 par ISO 8666:2020.

Article 2

Remplacer ISO 8666:2016 par ISO 8666:2020.

Supprimer la référence normative suivante:

ISO 10240:2019, *Petits navires — Manuel du propriétaire*

Paragraphe 4.2.2.1

Remplacer ISO 8666:2016 par ISO 8666:2020.

Paragraphe 4.2.2.2

Remplacer ISO 8666:2016 par ISO 8666:2020.

Paragraphe 4.2.2.2

Ajouter le texte suivant après le paragraphe 4.2.2.2:

4.2.2.3 L'Annexe A établit le mode opératoire et les méthodes qui doivent être suivis pour déterminer la ligne de référence de niveau et vérifier le champ de vision dans le champ vertical pour les bateaux à propulsion mécanique munis d'un volant ou d'un dispositif fixe de contrôle de direction équivalent.

Paragraphe 8.1

Supprimer le texte suivant:

Le manuel du propriétaire doit être conforme à l'ISO 10240:2019 et doit comprendre les informations suivantes:

Remplacer le texte supprimé par le suivant:

Le bateau doit comporter un manuel du propriétaire qui doit comprendre les informations suivantes:

Paragraphe 8.2

Supprimer le texte suivant:

Le manuel du propriétaire doit être conforme à l'ISO 10240:2019 et doit comprendre les informations suivantes:

Remplacer le texte supprimé par le suivant:

Le bateau doit comporter un manuel du propriétaire qui doit comprendre les informations suivantes:

Paragraphe 8.3

Supprimer le texte suivant:

Le manuel du propriétaire doit être conforme à l'ISO 10240:2019 et doit comprendre les informations suivantes:

Remplacer le texte supprimé par le suivant:

Le bateau doit comporter un manuel du propriétaire qui doit comprendre les informations suivantes:

Après le paragraphe 8.3

Ajouter le nouveau paragraphe suivant:

8.4 Informations générales

NOTE Les exigences relatives au manuel du propriétaire sont fournies dans l'ISO 10240.

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/329d246d-6bca-4ea7-8c19-275c93162bca/iso-11591-2020-amd-1-2022>

Annexe A

Ajouter l'annexe suivante:

Annexe A (normative)

Mode opératoire et méthodes permettant de déterminer la ligne de référence de niveau et de vérifier le champ de vision dans le champ vertical pour les bateaux à propulsion mécanique munis d'un volant ou d'un dispositif fixe de contrôle de direction équivalent

A.1 Dispositions générales

Le Tableau A.1 décrit le mode opératoire et les méthodes permettant de déterminer la ligne de référence de niveau et de vérifier le champ de vision.

Tableau A.1 — Mode opératoire permettant de déterminer la ligne de référence de niveau

Mode opératoire	Méthode
Étape 1: Déterminer la ligne de référence de niveau	En utilisant: — la méthode pratique en A.2.2; ou — une méthode de conception assistée par ordinateur (CAO).
Étape 2: Vérifier le champ de vision	En utilisant: — la méthode pratique en A.4; ou — la méthode de conception assistée par ordinateur (CAO) en A.5.
NOTE En général, une méthode de conception assistée par ordinateur (CAO) correspond à l'utilisation d'un ordinateur pour concevoir un dispositif ou un système, l'afficher sur un écran d'ordinateur ou une imprimante, simuler son fonctionnement et fournir des statistiques sur ses performances. L'ordinateur reçoit des données concernant l'objet à concevoir, son fonctionnement et les règles d'assemblage des différents composants.	

A.2 Mode opératoire permettant de déterminer la ligne de référence de niveau

A.2.1 Méthodes disponibles

Une des méthodes suivantes doit être utilisée pour déterminer la ligne de référence de niveau:

- a) la méthode pratique décrite en A.2.2; ou
- b) une méthode de conception assistée par ordinateur (CAO).

A.2.2 Méthode pratique pour déterminer la ligne de référence de niveau

A.2.2.1 Le bateau doit être soumis à essai en condition de masse pour essais de performances (m_p), voir l'ISO 8666:2020, 6.4.

A.2.2.2 L'essai doit être réalisé en eau calme, avec une vitesse du vent inférieure à 18 km/h (10 nœuds) et une hauteur de vague d'au plus égale à $L_H/75$ m ou 0,2 m, la valeur la plus élevée étant retenue.

NOTE La hauteur de vague est la distance verticale entre le point le plus bas d'une vague et son point le plus haut.

A.2.2.3 Le bateau doit être soumis à essai du ralenti jusqu'à la vitesse maximale du bateau à plein régime dans deux directions opposées.

A.2.2.4 Au cours de l'essai, les paramètres suivants doivent être enregistrés:

- a) la vitesse (nœuds);
- b) l'angle d'assiette selon la vitesse (nœuds);
- c) le dispositif de réglage d'assiette selon la vitesse (nœuds).

A.2.2.5 La valeur maximale de l'angle d'assiette en fonctionnement enregistrée au cours des deux essais doit être utilisée comme ligne de référence de niveau. Tout angle d'assiette élevé résultant de la transition du mode à déplacement au mode planant peut être exclu et ne doit pas être utilisé comme ligne de référence de niveau.

Pour les bateaux planants, la transition du mode de déplacement au mode planant peut dépendre du système de propulsion installé. Il faut donc faire preuve de vigilance dans l'évaluation du champ de vision lorsque des systèmes de propulsion de puissance nominale différente sont recommandés.

A.2.3 Méthode de conception assistée par ordinateur (CAO) pour déterminer la ligne de référence de niveau

La simulation du bateau doit être évaluée en condition de masse pour essais de performances (m_p).

A.3 Mode opératoire permettant de vérifier le champ de vision dans le champ vertical

L'une des méthodes suivantes doit être utilisée pour vérifier le champ de vision dans le champ vertical:

- a) la méthode pratique décrite en A.4; ou
- b) la méthode de CAO décrite en A.5.

A.4 Méthode pratique pour vérifier le champ de vision dans le champ vertical

A.4.1 Installer le bateau sur un ber (ou un autre support) sur une surface plane d'une longueur au moins égale à quatre longueurs de bateau, ou 50 m, la plus petite de ces deux valeurs étant retenue, d'espace plan non obstrué à l'avant du bateau.

A.4.2 Soutenir la coque selon la ligne de référence de niveau correspondant à l'angle d'assiette en fonctionnement le plus élevé enregistré en A.2.2.5.

A.4.3 Déterminer la ligne de flottaison à la ligne de référence de niveau établie en A.2.2.5. Mesurer la distance entre la ligne de flottaison et le sol.

A.4.4 Installer une cible de $(0,15 \pm 0,005)$ m de diamètre à la hauteur au-dessus du sol telle que déterminée en A.4.3.

A.4.5 Aucune partie de la cible ne doit dépasser la distance de vision verticale spécifiée en 4.2.2.2.

A.5 Méthode de conception assistée par ordinateur

A.5.1 Simuler le bateau flottant dans la ligne de flottaison de référence de niveau déterminée par le mode opératoire de l'étape 1 du Tableau A.1. Il doit s'agir de la coque flottant à l'angle d'assiette conforme à l'angle d'assiette en fonctionnement le plus élevé enregistré en A.2.2.5 ou en A.2.3 pour la méthode de CAO.

A.5.2 Simuler la conformité pour le champ de vision dans le champ vertical tel que spécifié en 4.2.2.2.

A.6 Informations à inclure dans le manuel du propriétaire

S'il est nécessaire d'utiliser des dispositifs régulateurs d'assiette, motorisés ou fixes pour satisfaire aux exigences de visibilité, des instructions pour l'utilisation correcte de ces équipements doivent être incluses dans le ou les manuels du propriétaire.

Bibliographie

Ajouter la référence suivante:

[1] ISO 10240, *Petits navires— Manuel du propriétaire*

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 11591:2020/Amd 1:2022

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/329d246d-6bca-4ea7-8c19-275c93162bca/iso-11591-2020-amd-1-2022>

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 11591:2020/Amd 1:2022

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/329d246d-6bca-4ea7-8c19-275c93162bca/iso-11591-2020-amd-1-2022>