
Norme internationale



4143

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION • МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ • ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION

Construction navale — Bateaux de navigation intérieure — Canots de sauvetage ouverts à rames

Shipbuilding — Inland vessels — Open rowing lifeboats

Première édition — 1981-05-15

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 4143:1981](#)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/b75b4891-21e7-40bc-acaf-50fd9904a78/iso-4143-1981>

CDU 629.125.51

Réf. n° : ISO 4143-1981 (F)

Descripteurs : construction navale, navigation fluviale, canot de sauvetage, classification, dimension, caractéristique, conception, accessoire, essai, marquage, désignation.

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 confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique correspondant. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO, participent également aux travaux.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour approbation, avant leur acceptation comme Normes internationales par le Conseil de l'ISO.

La Norme internationale ISO 4143 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 8, *Construction navale*, et a été soumise aux comités membres en novembre 1977.

Les comités membres des pays suivants l'ont approuvée :

Belgique	France	Pologne
Brésil	Inde	Roumanie
Bulgarie	Irlande	Royaume-Uni
Chili	Italie	Tchécoslovaquie
Corée, Rép. dém. p. de	Japon	Turquie
Espagne	Mexique	URSS
Finlande	Pays-Bas	

Le comité membre du pays suivant l'a désapprouvée pour des raisons techniques :

Allemagne, R. F.

Construction navale — Bateaux de navigation intérieure — Canots de sauvetage ouverts à rames

iTeh STANDARD PREVIEW (standards.iteh.ai)

1 Objet et domaine d'application

La présente Norme internationale définit les types, caractéristiques principales, exigences de construction et l'armement des canots de sauvetage ouverts à rames utilisés sur les bateaux de navigation intérieure qui, d'après leurs conditions de navigation, ne tombent pas sous le coup de la «Convention de sauvetage de la vie humaine en mer» de 1974.

Les spécifications de la présente Norme internationale sont établies de manière à satisfaire à l'ensemble des exigences qui, généralement, s'appliquent aux bateaux circulant dans toutes les zones de navigation intérieure.

Toutefois, pour les canots de sauvetage équipant des bateaux circulant uniquement dans les zones où la hauteur des vagues n'est pas supérieure à 1,2 m, les autorités compétentes n'exigent pas l'application de toutes les spécifications de la présente Norme internationale.

2 Définitions

2.1 canot de sauvetage ouvert à rames normalisé (nommé plus loin «canot») : Canot destiné à sauver les passagers et l'équipage du bateau en cas d'avarie, et dont la flottabilité, la stabilité et la solidité, ainsi que les équipements et l'armement satisfont aux exigences de la présente Norme internationale.

2.2 charge utile maximale du canot : Masse totale (calculée) comprenant le nombre total de personnes, les équipements et l'armement.

2.3 jauge brute du canot : Volume intérieur déterminé conformément à la règle de Simpson, ou à une autre méthode correspondante donnant un degré de précision égal ou plus élevé. Pour faire ce calcul, la surface du tableau doit être prise égale à zéro.

2.4 plan principal : Plan horizontal passant à travers la ligne de la quille et de la surface extérieure du bordé au milieu de la longueur du canot.

3 Classification, dimensions principales

3.1 D'après le matériau de la coque, les canots sont divisés en trois types, à savoir :

- en bois;
- métalliques;
- en matières plastiques.

3.2 Les dimensions principales des canots sont données par la figure et le tableau 1.

3.3 La tolérance pour L et A ne doit pas être supérieure à $\pm 1\%$ et, pour B et H , $\pm 2\%$.

4 Caractéristiques principales

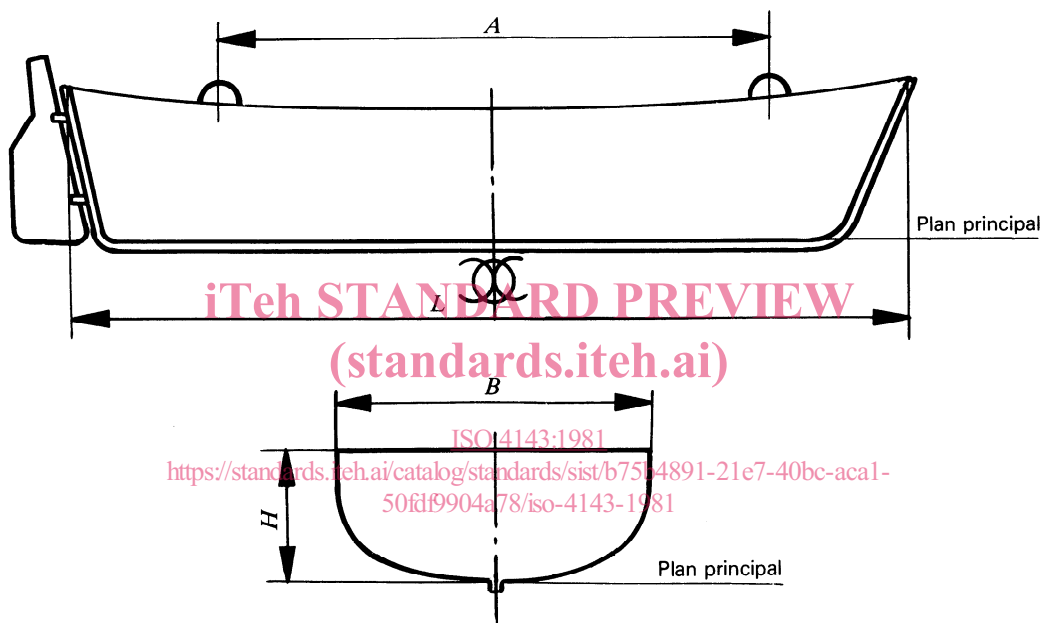
4.1 Réserve de flottabilité

a) La réserve de flottabilité du canot, dans les circonstances normales, est assurée par le franc-bord dont la hauteur

sous la charge utile maximale doit être d'au moins 0,4 fois la hauteur du creux du canot.

b) La réserve de flottabilité (le canot étant rempli d'eau) doit être assurée par les caissons à air étanches, ou par des matières flottantes anticorrosives et résistantes aux hydrocarbures et aux produits pétroliers.

La réserve de flottabilité doit être suffisante pour que le canot envahi d'eau jusqu'au bord supérieur du plat-bord avec sa charge utile maximale disposée sur les places adéquates, ne puisse pas chavirer et que son franc-bord au maître-couple soit d'au moins 20 mm.



NOTE — La figure ne définit pas la construction.

L est la distance entre les projections au plan principal des points d'intersection de la surface extérieure du bordé avec l'étrave et avec l'étambot (tableau).

B est la largeur hors bordé.

H est le creux, au milieu, mesuré verticalement à partir du plan principal jusqu'au bord inférieur du plat-bord.

A est l'écartement entre les suspentes.

Figure — Dimensions du canot

Tableau 1 — Dimensions principales

Capacité du canot (personnes)	Dimensions, m				Masse maximale du canot avec personnes et armement, t
	L	B	H	A	
7	3,5	1,5	0,57	1,8	0,9
10	3,9	1,6	0,65		1,1
13	4,5	1,8	0,70	3,4	1,4
16	5,5	2,0	0,80	4,5	3,0
25	6,5	2,2	0,85	5,3	3,2

4.2 Stabilité

La stabilité du canot sera considérée comme suffisante si la valeur du moment nécessaire pour donner au canot à flot, avec sa charge utile maximale, une bande de 10° à partir de la position du zéro, n'est pas inférieure à celle donnée dans le tableau 2, le franc-bord étant d'au moins 20 mm.

Tableau 2 — Valeur du moment d'inclinaison

Capacité du canot (personnes)	Moment d'inclinaison, N·m *
7	245
10	412
13	607
16	720
25	1 127

* 1 kgf·m = 9,8 N·m

4.3 Capacité

La capacité du canot est déterminée d'après la jauge brute donnée conformément à 2.3, à raison de 0,225 m³ par personne. La largeur du siège doit être d'au moins 450 mm pour une personne.

La capacité définitive du canot est déterminée par l'essai d'habitabilité de toutes les personnes susceptibles d'être embarquées. Elles ne doivent pas empêcher la nage et le contrôle du canot, lorsqu'elles sont munies d'un gilet de sauvetage.

4.4 Solidité

La solidité du canot doit être suffisante pour sa mise à l'eau avec la charge utile maximale.

5 Règles de construction

5.1 La tonture moyenne du canot doit être égale à 4,5 % de la longueur.

5.2 Les matériaux pour la construction des canots doivent être approuvés par les autorités compétentes du pays armateur.

5.3 Les caissons à air doivent être installés autant que possible le long du bord. Si cela est impossible, il est admis de les installer en avant, en arrière ou dans la partie médiane du canot au-dessous des bancs, mais non tout près du fond.

5.4 Si l'on utilise des caissons à air démontables, il est nécessaire de s'assurer que leur remplacement est aisé, de les protéger contre tout dommage et d'empêcher tout déplacement éventuel.

5.5 La longueur des caissons à air ne devrait pas être supérieure à 600 mm. Pour des raisons de construction, il est admis d'augmenter la longueur des caissons jusqu'à 1 200 mm et, dans ce cas, ils doivent être divisés par les cloisons étanches transversales avec les renforts longitudinaux.

5.6 Si, au lieu de caissons à air, on utilise des plastiques expansés, ces derniers doivent avoir une faible absorptivité (5 mg pour 100 ml).

5.7 Tous les sièges transversaux et latéraux doivent être installés dans le canot le plus bas possible.

5.8 Les canots métalliques doivent recevoir une protection anticorrosive.

5.9 La surface du plat-bord et une bande de 150 mm de largeur sur le bord supérieur doivent être peintes en couleur rouge-orange.

5.10 Chaque canot de sauvetage doit avoir, le long de ses bords, des filières avec les flotteurs sur chaque nœud et des quilles de roulis.

5.11 Le canot doit être conçu pour permettre l'installation d'un moteur hors-bord.

6 Armement

6.1 Les canots doivent avoir au minimum l'armement indiqué dans le tableau 3.

Tableau 3 — Accessoires indispensables

No	Accessoires du canot	Quantité
1	Avirons	jeu complet
2	Avirons de rechange	2
3	Dames de nage avec aiguillette	jeu complet
4	Dames de nage de rechange	2
5	Gaffe de longueur égale à celle des avirons	1
6	Écope	1
7	Seau en toile ou autre matériau équivalent	1
8	Bosse d'au moins 15 m	1
9	Lampe de signalisation blanche à huile (avec huile)	1
10	Lampe portative à pile	1
11	Feux rouges à main	3
12	Tente de canot	1
13	Tampons de nable avec aiguillette ou tampons équivalents	2
14	Support de la lampe de signalisation (en chêne, L = 1 200 mm, d = 30 mm)	1
15	Gouvernail avec accessoires	1

6.2 L'armement et les accessoires complémentaires des canots sont déterminés par les autorités compétentes du pays armateur, conformément au type de navigation du bateau.

6.3 Tous les accessoires du canot, gaffe non comprise, doivent être fixés à leurs places.

7 Essais et inspections

7.1 Chaque canot du lot¹⁾ et chaque dixième de la série, après sa fabrication, doivent être soumis aux essais suivants :

- a) mesurage et pesage;
- b) vérification de la hauteur du franc-bord;
- c) solidité de la coque;
- d) étanchéité;
- e) stabilité;
- f) imperméabilité;
- g) vérification de l'habitabilité et de la commodité de nage;
- h) étanchéité des caissons à air et détermination de leur volume;
- j) solidité des dispositifs de suspente.

Le canot en matière plastique, après les essais prévus en c), doit être soumis aux essais supplémentaires suivants :

- k) choc du bord du canot contre un mur;
- m) lancement dans l'eau;
- n) solidité de la fixation du dispositif de suspente.

7.2 Chaque canot de la série doit être soumis aux essais suivants :

- a) étanchéité de la coque et des caissons à air;
- b) solidité du dispositif de suspente.

7.3 La solidité du canot est considérée comme satisfaisante si, après avoir été suspendu aux crochets avec une charge dépassant la charge maximale de 25 %, la coque du canot ne montre pas de déformations résiduelles.

7.4 L'essai de stabilité doit être effectué conformément à 4.2.

7.5 La procédure d'essai des canots construits de nouveau, de leurs caissons à air, crochets de hissage et accessoires, ainsi que la présentation des résultats de ces essais, doivent être conformes aux prescriptions des autorités compétentes.

7.6 Les canots installés sur les bateaux doivent être soumis aux inspections périodiques dont les contenus et dates sont déterminés par les autorités compétentes du pays armateur.

8 Marquage

8.1 Sur l'étrave du canot, l'armateur doit marquer, des deux côtés, de façon indélébile, les indications suivantes :

- nom de l'armateur;
- nom du bateau;
- capacité du canot.

Sur le tableau (à l'intérieur) doit être fixée une plaque signalétique en matériau inoxydable indiquant :

- le nom de l'entreprise (firme) ou du constructeur;
- la désignation (voir chapitre 9).

8.2 Chaque caisson à air installé dans le canot de sauvetage doit porter une marque indiquant son volume. Les caissons doivent être marqués après l'essai sur les faces tournées vers l'intérieur du canot de manière que la marque soit visible après la remise du panneau au-dessus du caisson.

8.3 La valeur d'une charge d'essai et la date de l'essai doivent être indiquées après l'essai sur chaque crochet de suspente.

9 Désignation

La désignation des canots, répondant aux exigences mentionnées précédemment, doit contenir les indications suivantes, dans l'ordre indiqué :

- Description : Canot
- Numéro de la présente Norme internationale : ISO 4143
- Matériau de la coque du canot :

Lettre de code «W» pour le bois	}	voir 3.1
Lettre de code «M» pour le métal		
Lettre de code «P» pour le plastique		
- Capacité (nombre de personnes) : conforme au tableau 1.

Exemple :

Exemple de désignation d'un canot de sauvetage ouvert à rames pour les bateaux de navigation intérieure, conforme à l'ISO 4143, en matière plastique, à 13 personnes :

Canot ISO 4143-P13

1) Le canot du lot est le premier canot de la même série de dimensions construit par l'entreprise sur la base de la même documentation technique et des mêmes matériaux.

Page blanche

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 4143:1981

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/b75b4891-21e7-40bc-aca1-50fd9904a78/iso-4143-1981>

Page blanche

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 4143:1981

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/b75b4891-21e7-40bc-acaf-50fd9904a78/iso-4143-1981>