

# NORME INTERNATIONALE

ISO  
5572

Première édition  
1987-11-01



---

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

---

## Construction navale et structures maritimes — Numérotation des matériels et éléments de structure des navires

*Shipbuilding and marine structures — Numbering of equipment and structural elements in ships*

iTeh Standards  
(<https://standards.itih.ai>)  
Document Preview

[ISO 5572:1987](https://standards.itih.ai/catalog/standards/iso/4badb95a-74ac-4f14-bad8-5e5f14574441/iso-5572-1987)

<https://standards.itih.ai/catalog/standards/iso/4badb95a-74ac-4f14-bad8-5e5f14574441/iso-5572-1987>

Numéro de référence  
ISO 5572 : 1987 (F)

## 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 normalement 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.

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. Les Normes internationales sont approuvées conformément aux procédures de l'ISO qui requièrent l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

La Norme internationale ISO 5572 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 8, *Construction navale et structures maritimes*.

L'attention des utilisateurs est attirée sur le fait que toutes les Normes internationales sont de temps en temps soumises à révision et que toute référence faite à une autre Norme internationale dans le présent document implique qu'il s'agit, sauf indication contraire, de la dernière édition.

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/4badb95a-74ac-4f14-bad8-5e5f14574441/iso-5572-1987>

# Construction navale et structures maritimes — Numérotation des matériels et éléments de structure des navires

## 1 Objet et domaine d'application

La présente Norme internationale spécifie les conventions de numérotation des couples de tracé, flottaisons, couples de construction, cloisons transversales, ponts, compartiments (cales, entreponts, capacités), écoutilles, mâts et engins de manutention de la cargaison dont l'informatisation exige qu'ils portent des numéros de référence.

Elle est applicable principalement aux navires marchands monocoques classiques et peut nécessiter certaines adaptations pour d'autres configurations de navires et pour les navires de guerre.

L'existence de la présente Norme internationale ne dégage pas les concepteurs de programmes informatiques de l'obligation de souplesse nécessaire à la prise en compte éventuelle d'autres conventions dans certaines circonstances particulières, mais les conventions spécifiées peuvent être utilisées à défaut d'autres options.

## 2 Couples de tracé

Les couples servant au calcul utilisés comme couples de tracé sur la longueur du navire doivent être numérotés par un système décimal à base de 10 ou 100 intervalles primaires entre les perpendiculaires, la perpendiculaire arrière étant désignée comme couple 0.0 et la perpendiculaire avant comme couple 10.0 ou 100.0. Les autres couples primaires doivent être désignés par des nombres décimaux, dont la partie décimale est zéro (par exemple 5.0 ou 50.0). Les couples intermédiaires éventuellement nécessaires devraient être identifiés par des fractions décimales (par exemple 9.75 ou 97.5). L'échelle peut être prolongée hors perpendiculaires, les couples se trouvant en arrière de la perpendiculaire arrière recevant une numérotation décimale négative.

Ce système de numérotation permet d'étiqueter les couples aux fins de référence avant tout, mais il est préférable que les numéros correspondent aux positions réelles de ces couples sur une échelle linéaire.

## 3 Flottaisons

Les flottaisons doivent être identifiées par leur hauteur, en mètres, au-dessus de la ligne d'eau zéro; elles peuvent avoir n'importe quel espacement, en fonction des besoins. Lorsque les données de forme de coque sont présentées sous forme non dimensionnelle, les désignations normalisées de flottaisons doivent être des fractions décimales de la hauteur de flottaison en charge théorique.

## 4 Couples de construction

Les couples de construction doivent être identifiés par des nombres entiers. Le premier couple en avant de la perpendiculaire arrière, ou le couple coïncidant avec la perpendiculaire arrière, doit être désigné comme couple 0 (zéro) et les autres couples doivent être numérotés en suivant, les couples en avant du couple 0 étant identifiés par des nombres entiers positifs et les couples en arrière du couple 0 par des nombres entiers négatifs.

Les cloisons transversales, porques et membrures partielles qui ne font pas tout le tour de la section doivent être incluses dans la série des numéros de couples de construction. Les cloisons doivent également être numérotées selon le système qui leur est particulier, indiqué au chapitre 5.

## 5 Cloisons transversales

Les cloisons transversales doivent être identifiées par des nombres entiers. Les cloisons doivent être numérotées les unes à la suite des autres en partant de la cloison la plus en arrière, qui doit être désignée cloison 1.

## 6 Ponts

Le pont principal doit être désigné pont 1 et les ponts inférieurs doivent être numérotés en suivant : pont 2, pont 3, etc. Dans les navires à double fond, le plafond de ballast doit être numéroté et clore la série. Les ponts qui ne se prolongent pas sur toute la longueur du navire doivent être inclus dans la numérotation si leur longueur totale est égale ou supérieure à 50 % de la longueur entre perpendiculaires. Les portions de ponts qui ne sont pas continues doivent être traitées comme parties d'un même pont si la variation de hauteur au niveau du décrochement n'excède pas 30 % de la hauteur d'entrepont avec le pont situé immédiatement au-dessus. Les ponts dont la longueur combinée est inférieure à 50 % de la longueur entre perpendiculaires n'ont pas à être inclus dans la numérotation et peuvent être identifiés séparément par un système *ad hoc* fonction de la configuration du tracé du navire.

Les ponts de superstructure doivent être identifiés par une suite de nombres entiers précédés par une lettre de l'alphabet. La lettre correspondant à un pont de superstructure en général doit être la lettre S, mais cette lettre peut être remplacée par la lettre D, P ou G désignant, respectivement, les ponts de dunette, de passerelle et de gaillard d'avant. Le premier pont de superstructure au-dessus du pont principal doit être désigné S1 et les ponts au-dessus doivent être numérotés en suivant : S2, S3, etc. Voir les exemples sur la figure.

## 7 Compartiments (cales, entreponts, capacités)

Les compartiments doivent être identifiés par un code à huit caractères au maximum, composé de quatre champs comme suit :

xx x xxx(xx)

Ces quatre champs donnent, respectivement, les informations suivantes :

- Champ 1 : Un nombre entier compris entre 1 et 99, représentant le rang du compartiment comme indiqué en 7.1 à 7.3 pour les cales, entreponts et capacités.
- Champ 2 : Une lettre, A, B ou T selon que le compartiment se situe sur l'axe longitudinal, du côté bâbord ou du côté tribord du navire.

NOTE — Le champ 2 peut être vide s'il n'existe qu'un seul compartiment de type considéré (cale, entrepont ou capacité) dans la section et que ce compartiment est situé sur l'axe longitudinal du navire.

- Champ 3 : Des caractères alphanumériques ou des espaces, constituant un autre indicateur, par exemple :

SUP pour supérieur  
 INF pour inférieur  
 INT pour intérieur  
 EXT pour extérieur  
 AVT pour avant  
 ARR pour arrière  
 NO1, NO2, NO3, etc.

NOTE — Le champ 3 peut être vide si les champs 1 et 2 lèvent toute ambiguïté dans l'identification.

- Champ 4 : Deux lettres indiquant la fonction ou le service, par exemple :

RF pour réfrigéré  
 ED pour eau douce  
 CL pour combustible liquide  
 DT pour deep tank

NOTE — Le champ 4 est facultatif.

Dans les sorties sur dessins et sur imprimés, les champs ne doivent pas contenir de blancs et les champs vides doivent être omis. Le séparateur de champ doit être un espace, sauf pour le champ 4 qui doit être imprimé entre parenthèses.

Exemples :

CALE 2(DT)  
 DOUBLE FOND 15 B(ED)  
 ENT 4 INF(RF)  
 DOUBLE FOND 10 S3

Aucune exigence, autre que la longueur du champ et son type, n'est spécifiée pour les séquences alphabétiques et alphanumériques à utiliser dans les champs 3 et 4. Il est recommandé d'adopter des abréviations compréhensibles dans la langue nationale et correspondant aux exigences de configuration de tracé et de service du navire considéré. Voir les exemples sur la figure.

### 7.1 Cales

Les cales doivent être numérotées en suivant, en partant de la cale la plus en avant qui doit être désignée cale 1.

Si les cales sont compartimentées dans le sens longitudinal, chaque compartiment doit être désigné par le même nombre dans le champ 1 et doit être uniquement distingué par les identificateurs du champ 3. S'il existe un compartiment central, ce facteur doit être considéré comme déterminant pour la numérotation en suivant du champ 1.

Aucune exigence ne s'applique aux identificateurs du champ 3 pour distinguer les divers compartiments latéraux en raison de la multitude des configurations possibles, mais il est toutefois recommandé, dans le cas d'une notation numérique, de numéroté par ordre croissant de l'intérieur vers l'extérieur et de l'avant vers l'arrière.