

Lloyd's Register of Shipping.

Información y Cálculo del Franco Bordo.

Cómputo de Franco Bordo para Vapor, Velero, Buque Tanque

teniendo

*Popo Bridge and Forecastle*Puerto de la Inspección de F.B. *Berry*

(Tipo de las Superestructuras.)

Fecha de la Inspección de F.B. *January 1933*

Nombre del Buque	Matrícula	Señal Distintiva	Tonelaje Total del Arqueo	Fecha de la Construcción
<i>"Guernica"</i>	<i>Bilbao Spanish</i>		<i>3109</i>	<i>1920.5</i>

Nombre del Inspector *George R Chappel*Dimensiones Modeladas: Eslora (E) *99.26* Manga (M) *14.31* Puntal de construcción (C) *7.58*Desplazamiento para 0.85 C. *7750* T.m.Coeficiente de afinamiento *0.847*Clasificación *100.A.1 S.S.Nº3-3.32*

Puntal de Franco Bordo (P)	Corrección por el Puntal	Corrección por la Brusca del Bao.
Puntal de Construcción =	(a) Cuando $P > \frac{E}{15}$	Manga (M) <i>14.31</i>
Espesor del Trancanil =	$8.33 \left(P - \frac{E}{15} \right) R =$	Brusca del Bao Reglamentaria = $b_1 = \frac{M}{50} =$
Forro en la cubierta de intemperie	(b) Cuando $P < \frac{E}{15}$ (si corrección es permitida)	Brusca del Bao en el Buque = $b = 300$
$e \left(1 - \frac{S}{E} \right) \dots \dots \dots =$	$8.33 \left(\frac{E}{15} - P \right) R =$	$b - b_1 =$
Puntal de Franco Bordo (P) =	Caso de existir limitación	Corrección = $\frac{b - b_1}{4} \times \left(1 - \frac{S_1}{E} \right) =$
		Caso de existir limitación =

CORRECCIÓN POR LAS SUPERESTRUCTURAS.

	Longitud Media Cubierta (S).	Longitud Cerrada Equivalente (S ₁).	Altura.	Corrección por la Altura.	Longitud Efectiva (L).
Toldilla cerrada					
Toldilla, saliente abierto ...					
Chupeta cerrada					
Chupeta, saliente abierto ...					
Puente cerrado					
" saliente abierto a P.P.					
" saliente abierto a P.P.					
Castillo cerrado					
Castillo, saliente abierto ...					
Tronco a popa					
Tronco a proa					
Tonelaje abierto a popa ...					
Tonelaje abierto a proa ...					
Totales					

Altura reglamentaria de superestructura

" " chupeta

Corrección por completa superestructura

Porcentaje de longitud cubierta = $\frac{S}{E} =$ " " " $\frac{S_1}{E} =$ " " " $\frac{L}{E} =$

Porcentaje Tabular, Línea A

(si es necesario por no existir castillo)

Porcentaje Tabular, Línea B

(si es necesario por no existir castillo)

Interpolación (si la longitud del puente es menor que $\frac{E}{5}$)

Corrección =

CORRECCIÓN POR EL ARRUFO.

Posición.	Ordenada reglamentaria.	Factor.	Producto.	Ordenada del Buque.	Ordenada efectiva.	Factor.	Producto.
P.P.		1				1	
$\frac{1}{8}$ E de P.P.		4				4	
$\frac{1}{3}$ E de P.P.		2				2	
Sección media		4				4	
$\frac{1}{3}$ E de P.P.		2				2	
$\frac{1}{8}$ E de P.P.		4				4	
P.P.		1				1	
a =				A =			

Arrufo medio del buque a popa =

Arrufo medio reglamentario a popa

Arrufo medio del buque a proa =

Arrufo medio reglamentario a proa

Longitud de superestructura cerrada = } A proa de la sección media =

E } A popa de la sección media =

$$\text{Corrección} = \frac{A - a}{18} \left(75 - \frac{S}{2E} \right) =$$

Caso de existir limitación.

Correcciones por Mares Tropicales, Invierno e Invierno en el Atlántico Norte.

Puntal a la Cubierta de Franco Bordo =

Franco Bordo para Verano =

Calado Modelado =

Corrección por Mares Tropicales e Invierno =

 $\frac{\text{calado}}{48} =$

Corrección por Invierno en el At. N =

Corrección para Agua Dulce.

Desplazamiento en agua salada con la flotación para verano

 $\Delta =$ t.m.

Tonelaje métrico por cm. de inmersión con la flotación para verano

T =

$$\text{Corrección} = \frac{\Delta}{40 T}$$

=

FRANCO BORDO TABULAR con corrección por la Cubierta Corrida (si es necesaria)

Corrección por el coeficiente de afinamiento

Corrección por el Puntal

Corrección por las superestructuras

Corrección por el Arrufo

Corrección por la Brusca

Corrección por el Espesor de la Cubierta en la

Maestra

Otras correcciones, escantillonaje, etc.

Franco Bordo para Verano =

FRANCO BORDO A LA SECCIÓN MAESTRA DESDE LA LÍNEA DE CUBIERTA

{ MADERA.
ACERO.

SITUACIÓN DE LAS LÍNEAS DE CARGA.

Borde superior de la línea que pasa por el centro del Disco.

mm. encima de V.

mm. encima de V.

mm. encima de V.

mm. debajo de V.

mm. debajo de V.

Particulars for the Carriage of Timber Deck Caroes.

- (1) Double bottom tanks have longitudinal subdivision.
- (2) Bulworks fitted to forward and after walls Plating $\frac{3}{8}$ " Height 1.220
Stays $6 \times 3 \frac{1}{2}$ B.A. 6.3 apart.
Main Rail $6 \frac{1}{2} \times 3 \frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$ B.A.
- (3) Protection to hold vents - Cargo stowed well clear of all vents forming ample space round same.
- (4) Access to Crews Quarters and Machinery Space Deck cargo stowed well clear of Bridge and Poop fronts and stowed so as to form a ladder way from deck to Cargo over which the Crew can pass. Access to Machinery Space through Casings on Bridge Deck.
- (5) Protection to Main Steering gear Deck cargo stowed well clear of all Chains, blocks and dunnage and protected by bulwork stays. Stand steering gear in Poop Deck clear of cargo.
- (6) Sockets for uprights fitted, also eye plates to Shearstrake in accordance with rule requirements.
- (7) Method of lashing Cargo by means of steel wires fastening Cargo.