

Lloyd's Register of Shipping.

Número de Índice
(Para la Oficina de Londres
Solamente.)

Información y Cálculo del Franco Bordo.

Cómputo de Franco Bordo para Vapor, Velero, Buque Tanque

teniendo *Prop, Bridge, & Forecastle*

Puerto de la Inspección de F.B.

(Tipo de las Superestructuras.)

Fecha de la Inspección de F.B.

Nombre del Buque

Matrícula

Señal Distintiva

Tonelaje Total
del ArqueoFecha de la
Construcción*"Guernica"*

Nombre del Inspector

Dimensiones Modeladas: Eslora (E) *79.26* Manga (M) *14.31* Puntal de construcción (C) *7.58*Desplazamiento para 0.85 C. *7750 m³*Eficiente de afinamiento *.847*

Clasificación

Puntal de Franco Bordo (P)

de Construcción ... = *7580*del Trancanil ... = *13*

en la cubierta de intemperie

1-S ... = *✓*de Franco Bordo (P) ... = *7593*

Corrección por el Puntal

(a) Cuando $P > \frac{E}{15}$
 $8.33 \left(P - \frac{E}{15} \right) R = + 20.47\%$ (b) Cuando $P < \frac{E}{15}$ (si corrección es permitida) $8.33 \left(\frac{E}{15} - P \right) R =$

Caso de existir limitación

Corrección por la Brusca del Bao.

Manga (M)

Brusca del Bao Reglamentaria = $b_1 = \frac{M}{50} =$ Brusca del Bao en el Buque = $b =$ $b - b_1 =$ Corrección = $\frac{b - b_1}{4} \times \left(1 - \frac{S_1}{E} \right) =$ Caso de existir limitación ... = *- 2*

CORRECCIÓN POR LAS SUPERESTRUCTURAS.

	Longitud Media Cubierta (S).	Longitud Cerrada Equivalente (S ₁).	Altura.	Corrección por la Altura.	Longitud Efectiva (L).
la cerrada ...	<i>8.611</i>		<i>2.514</i>		
la, saliente abierto ...					
ta cerrada ...					
ta, saliente abierto ...					
e cerrado ...	<i>30.251</i>		<i>2.438</i>		
saliente abierto a P.P.	<i>.660</i>				
saliente abierto a P.P.	<i>.660</i>				
o cerrado ...	<i>12.530</i>		<i>2.438</i>		
a, saliente abierto ...	<i>.043</i>				
a popa ...					
a proa ...					
je abierto a popa ...					
je abierto a proa ...					
Totales ...	<i>52.755</i>				

Altura reglamentaria de superestructura *2062*" " chupeta *✓*Corrección por completa superestructura *941*Porcentaje de longitud cubierta = $\frac{S}{E} =$ " " $\frac{S_1}{E} =$ " " $\frac{L}{E} =$ " " $\frac{L}{E} =$ *49.58*Porcentaje Tabular, Línea A *Trabes*
(si es necesario por no existir castillo) *68.99% ✓*Porcentaje Tabular, Línea B
(si es necesario por no existir castillo)Interpolación (si la longitud del puente es menor que $\frac{E}{5}$)Corrección = $941 \times .6899 = - 649\%$ *✓*

CORRECCIÓN POR EL ARRUFO.

ón.	Ordenada regla- mentaria.	Factor.	Producto.	Ordenada del Buque.	Ordenada efectiva.	Factor.	Producto.
...		1				1	
...		4				4	
...		2				2	
...		4				4	
...		2				2	
...		4				4	
...		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 = $\frac{A - a}{E}$
A proa de la sección media =
A popa de la sección media =Corrección = $\frac{A - a}{18} \left(.75 - \frac{S}{2E} \right) = + 12\%$

Caso de existir limitación.

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

al a la Cubierta de

anco Bordo ... = *7593*co Bordo para Verano = *986*Calado Modelado ... = *6607*

or Mares Tropicales e Invierno =

= *138*

r Invierno en el At. N =

= $\frac{a}{36} = 184$ 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 $T =$ Corrección = $\frac{\Delta}{40T} \frac{d}{48}$
= *138*

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. ...

1266 *✓*1421 *✓*

+ -

204 -

- 649 *✓*

12 -

- 2

- -

- -

216 651 - 435 *✓*Franco Bordo para Verano = *986* *✓*

BORDO A LA SECCIÓN MAESTRA DESDE LA LÍNEA DE CUBIERTA (ACERO.)

...	M.V. 38.81" = 986	mm.
...	M.T.D. 27.95" = 710	mm.
...	M.D. 29.45" = 748	mm.
...	M.T. 29.45" = 748	mm.
...	M.I. 46.05" = 1170	mm.
...	M.A.N. 56.25" = 1429	mm.

SITUACIÓN DE LAS LÍNEAS DE CARGA.

Borde superior de la línea que pasa por el centro del Disco	278 mm. = 10.94"
21.80" = 554	mm. encima del V. Centro del Disco
20.30" = 516	mm. encima del V. " "
20.30" = 516	mm. encima del V. " "
3.70" = 94	mm. debajo del V. " "
6.50" = 165	mm. debajo del V. " "

Particulars for the Carriage of Timber Deck Cargoes.

- (1) Double bottom Tanks have now been arranged to have longitudinal Subdivisions.
- (2) Bulwarks fitted in forward and after well. Plating $\frac{3}{8}$ height - 48" stays Bulk Plate 8" x $\frac{1}{2}$ Bulwork Main Rail. 6 x 3 x 48
- (3) Protection to hold vents - Cargo stowed well clear of all vents forming ample space round same.
- (4) Access to Crews Quarters & Machinery Space Deck cargo stowed well clear of Fore & Aft bulkheads and stowed so as to form a ladder way from deck to top of deck over which the crew pass to Bridge Deck Access to Machinery Space through Cas. on Bridge Deck. No Cargo carried on Superstructure Decks.
- (5) Protection to Main Steering Gear. No steering chains rods drums kept well clear of cargo. Hand steering gear on Fore Deck.
- (6) Sockets for uprights now fitted to Main Rail and stringer plate 6.0" and 10.0" respectively from Bulkheads and between them.
- (7) Lashings employed for fastening cargo.

Note - All the above requirements - have now been done and Send this sheet filled in order to mark freeboards and send the form.