

(ii) Les francs-bords correspondant aux valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenus par interpolation.

(iii) Lorsque  $c$  est supérieur à 0,68, le franc-bord est multiplié par le facteur  $\frac{c + 0,68}{1,36}$ .

(iv) Lorsque  $C$  est supérieur à  $\frac{L}{15}$  le franc-bord est augmenté de la quantité  $8,33 \left( C - \frac{L}{15} \right)$  R millimètres, où R est égal à  $\frac{L}{3,96}$  lorsque la longueur est moindre que 118m90 et égal à 30 lorsque la longueur est égale ou supérieure à 118m90.

Dans le cas d'un navire ayant au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire ayant un trunk complet ou une suite de superstructures partielles intactes et trunks s'étendant de l'avant à l'arrière, si  $C$  est plus petit que  $\frac{L}{15}$ , le franc-bord est réduit de la quantité ci-dessus.

Lorsque la hauteur des superstructures ou du trunk est plus petite que la hauteur réglementaire, la réduction est dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire.

(v) Lorsque le creux réel mesuré au milieu jusqu'à la surface du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que  $C$ , la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

#### 4ÈME PARTIE. — LIGNES DE CHARGE POUR LES VOILIERS

##### Règle LXVIII. — *Lignes employées conjointement avec le disque*

La ligne de franc-bord d'hiver et la ligne de franc-bord tropical ne sont pas marquées sur les voiliers. Le franc-bord minimum en eau salée déterminant la ligne de charge jusqu'à laquelle les voiliers peuvent être chargés en hiver et dans la zone tropicale correspond au centre du disque (voir figure 3).