

de la flottaison correspondant au franc-bord d'été, depuis la face avant de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot arrière. Dans le cas où il n'y a pas d'étambot arrière la longueur est mesurée depuis la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche du gouvernail.

Pour les navires ayant des arrières de croiseur, on doit prendre pour longueur soit 96 pour cent de la longueur totale, mesurée sur un plan, de la flottaison en charge au franc-bord d'été, soit la longueur mesurée la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche de gouvernail, si cette longueur est plus grande.

Règle XXXIII.—*Largeur (B)*

La largeur est la largeur maximum en mètres mesurée au milieu du navire jusqu'à la face extérieure de la membrure dans les navires en fer ou en acier et jusqu'à la surface extérieure du bordé dans les navires en bois ou dans ceux de construction composite.

Règle XXXIV.—*Creux sur quille au livet*

Le creux sur quille au livet est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Dans les navires en bois et dans ceux de construction composite le creux est mesuré à partir de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses, ou lorsqu'il existe des galbords épais, le creux au livet est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate des fonds coupe le côté de la quille.

Règle XXXV.—*Creux pour le franc-bord (C)*

Le creux employé pour le calcul du franc-bord est le creux au livet augmenté de l'épaisseur de la tôle gouttière

ou augmenté de $\frac{T(L - S)}{L}$ si cette dernière correction est

plus grande. Dans cette formule :

T est l'épaisseur moyenne du pont découvert en dehors des ouvertures de pont,

S est la longueur totale des superstructures telle qu'elle est définie à la Règle XL.

Lorsque les œuvres-mortes sont d'une forme particulière, C est le creux d'un maître couple qui aurait des murailles verticales, un bouge normal et une section transversale de la partie haute égale à la section réelle du navire.