

Correspondance  
CTEUR  
NORMANDIE

VILLY

graphique  
ROUEN

79.44  
2050-  
567-  
79.45

3 POSTAUX:  
1 04

NE, N° 41.221  
JEN, N° B. 508  
PPE, N° 1.641

LUT/LEF  
SOCIÉTÉ ANONYME DES CHANTIER

*Ateliers de Saint-Vaizaire Penhoët*

Capital: 30 000 000 Francs

SIÈGE SOCIAL 6<sup>bis</sup> RUE AUBER, PARIS (IX<sup>e</sup>)

*Chantiers de Normandie*

*Grand-Quevilly, le*

31 Octobre 1930

PETROLIER  
SHELL VI"  
-bord

Messieurs les SURVEILLANTS

du LLOYD'S REGISTER

14, rue de Fontenelle

ROUEN

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre communication du 29 courant par laquelle vous nous avez fait connaître le franc-bord définitif du chaland de 500 T. que nous terminons pour l'Anglo Saxon Petroleum C<sup>o</sup>.

Comme nous vous l'avons dit, nous avons été désagréablement surpris de trouver que le franc-bord définitif était supérieur de 13 <sup>mm</sup>/<sub>16</sub> au franc-bord provisoire prévu sur la coupe au maître approuvée par votre Administration.

D'après la lettre de votre Administration que vous nous avez communiquée, il est dit que le franc-bord a été déterminé après les règlements français et il est probable que le franc-bord provisoire a été déterminé d'après les règlements anglais. Il en est ainsi nous sommes très surpris, car nous ne croyions

010992-011000-0271 1/2



pas qu'il y ait une différence entre les règlements anglais et français pour la détermination du franc-bord d'un navire.

En outre, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir faire bénéficier ce chaland de l'interprétation que donnent aux règlements de franc-bord, les autorités françaises quand elles ont à considérer un chaland remorqué.

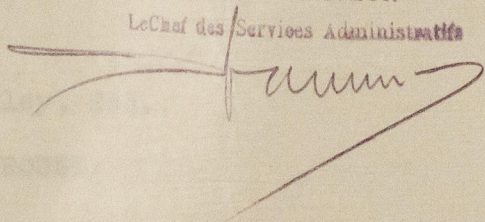
Pour ce navire, les autorités françaises utilisent la table de franc-bord des voiliers, mais ne font supporter au franc-bord aucune correction pour la longueur étant donné, qu'en particulier, le navire considéré n'a pas de voilure.

Cette interprétation permettrait de donner au chaland de l'Anglo Saxon un franc-bord légèrement inférieur au franc-bord original et constituerait un avantage pour l'armateur aussi bien que pour le constructeur qui, d'après le contrat, doit un port en lourd au tirant d'eau correspondant au franc-bord.

Dans l'attente d'une réponse favorable de votre part et de nouveaux chiffres de franc-bord, nous vous prions d'agréer, avec nos remerciements, nos salutations distinguées.

P<sup>r</sup> LE DIRECTEUR

Le Chef des Services Administratifs



R L'INGENIEUR EN CHEF,



© 2021

Lloyd's Register  
Foundation

0271 2/2