

Le gouvernail⁽¹⁾

(Établir un rapport de mer)



« En 1979, un voilier
a parcouru 500 milles, avec un gouvernail de fortune, pour rejoindre Vigo. »

Les points sensibles

- La mèche est soumise à des efforts importants, en particulier avec les safrans suspendus.
- Le safran est vulnérable :
 - ♦ à tout ce qui traîne dans l'eau et en surface,
 - ♦ aux roches (mouillage, rase cailloux, ...),
 - ♦ embases de quais à marée basse.
- Les ailerons de safran, servant de béquille, sont sensibles au clapot et aux forces latérales.
- Les drosses de barre à roue sont sujettes à l'usure, au grippage et à la rupture.

Anticiper

- Surveiller et entretenir le gouvernail pour prévenir l'usure, le grippage, la corrosion, les ruptures, ...
- Déposer régulièrement le safran pour contrôler la mèche, la jaumière et les joints.
- Choisir des options de mouillage sûres, en tenant compte de l'évitage, de la nature et de la profondeur des fonds⁽²⁾ pour la durée du séjour.
- Veilleur et barreur seront très vigilants à ce qui « traîne » dans l'eau : casiers, objets dérivants, ...
- Avoir une barre franche de secours « utilisable ».

Établir un gouvernail de fortune

- Celui, cité ci-dessus, a été réalisé avec le tangon, la porte des toilettes, des bouts et des poulies ; il a fallu 4 heures, à la cape.
- Il peut être réalisé avec le « solent » immergé à l'arrière, lesté en bas, tenue par un flotteur en haut et manipulé avec des drosses latérales.
 - Les conditions nouvelles impliquent de revoir la route prévue et le but final (dans le cas ci-avant, la destination est devenue Vigo au lieu de Concarneau).
 - Le navigateur cherchera à connaître les nouveaux paramètres du navire pour : définir une nouvelle trajectoire et préparer un atterrissage réaliste.
 - Inventorier les réserves (eau, nourriture) pour établir un plan de restriction éventuel.

Sous voiles, sans safran

- La direction est tenue en équilibrant les voiles ; il faut adapter leur surface en conséquence.
- La stabilité de route et les changements de cap sont facilités par des traînards et/ou un système du type "ancrage flottante", frappés en poupe ou au maître bau, sur bâbord et tribord.

« Remorqué à couple »

Accoupler l'annexe est possible quand :

- le navire dispose d'une annexe doté d'un moteur suffisamment puissant,
- les éléments sont favorables :
mer, vent, courant,
- la réserve de carburant est suffisante,

Remorqué

Sans solution autonome possible :

- demander de l'aide par tous les moyens possibles, dont la VHF (fiches SEC-APP-20x), pour remorquer le navire (fiche SEC-ASS.810).
- Cependant, le remorquage n'est possible que si les éléments (mer, vent) le permettent.

Achever le parcours : accostage, prise de coffre, mouillage

- Suivant le contexte et les éléments (vent, courant), mouiller sans assistance peut être possible.
- Au moteur, avec un gouvernail de fortune, la manœuvre dépend des possibilités du système de gouverne et du contexte (spacieux, dense, tortueux, droit, ...).
- Sous voiles, avec ou sans gouvernail de fortune, le navire, peu manœuvrant, doit être remorqué :
 - ♦ à couple, avec l'annexe du navire ou avec un navire tiers ;
 - ♦ en demandant l'assistance d'un tiers, appelé par tous les moyens disponibles à bord dont la VHF.
- La détention (devenue exceptionnelle) d'une godille permet d'atteindre un certain niveau d'autonomie en fonction des éléments (vent, courant, trafic portuaire, ...).

(1) Ce vocable désigne l'ensemble de l'appareil de gouverne : barre, liaison barre-mèche, mèche, safran et fixation sur la coque.

(2) Un amarrage « cul à quai » doit tenir compte de la hauteur d'eau au niveau du safran, ce qui implique de sonder à la main pour prévoir la hauteur à basse mer. De plus, la nature (roche, sable, vase, ...) et la déclivité du fond doivent être connus.