

Sur les bâtiments légers la barre franche suffit pour mettre le gouvernail en mouvement, mais sur les bâtiments plus grands c'est au moyen de chaînes appelées *drosses* et d'une roue munie d'un cylindre ou essieu pour les drosses que le timonier fait appuyer le gouvernail d'un bord ou de l'autre. Le cylindre de la roue porte en outre un *axiomètre*, appareil indicateur qui montre la position exacte de la barre et par suite du gouvernail. (Voir *axiomètre*, au n° 774). (M.-F.) La roue a été appliquée aux bâtiments vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle seulement. Jusqu'à cette époque on avait employé d'abord la barre franche avec des palans, puis le système décrit ci-après au n° 470.

Les gouvernails des bâtiments de guerre et de commerce de fort tonnage sont, au début du XX<sup>e</sup> siècle, actionnés par des moteurs mécaniques dits *servo-moteurs*.

**470. Installation de barre de gouvernail au XVII<sup>e</sup> siècle.** (Marine de Louis XIV). — 1151  
I. Lp.

Modèle exécuté d'après les plans du temps « A la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, pour manœuvrer la barre du gouvernail on se servait d'un levier dont l'effet était de pousser à droite ou à gauche l'extrémité de la barre... Ce levier s'appela *barre de timon* au commencement du XVII<sup>e</sup> siècle, plus tard il fut nommé *manuelle du gouvernail*. » (Jal, *Glossaire Nautique*).

Avec ce procédé on ne pouvait faire venir la barre et par suite le gouvernail que d'une faible quantité de chaque bord, 5 à 7 degrés environ.

**471. Installation de gouvernail (année 1840).** —  
941 I. a.

Gouvernail à *tamisaille* mobile. La *tamisaille*, ou *croissant*, est en général une pièce de charpente en forme d'arc de cercle qui sert de point d'appui à l'extrémité de la barre du gouvernail; sur ce modèle la *tamisaille* est fixée à demeure sur la barre. (M.-F.)