

vis, dont l'une, à axe mobile, placée à l'avant, servait de gouvernail, et dont l'autre, placée à l'arrière, venait ajouter son impulsion à la première pour faire avancer le navire. Ces vis étaient composées d'une seule branche embrassant deux pas, et la surface hélicoïde se prolongeait jusqu'à l'axe, (Voir l'aquarelle du projet de Dallery, n° 2183)

« Ces idées primitives ont été successivement modifiées ou reprises par *Shorter* en 1812, *Samuel Brown* en 1815, *Carpenter*, *Delisle*, capitaine du génie à Boulogne-sur-Mer en 1824, *Bourdon frères* en 1825, *Woodcroft* et enfin par *Ericsson* en 1838. *L'Archimède*, de 40 chevaux, construit à Londres la même année, est le premier bâtiment à vapeur, muni d'un propulseur hélicoïde, qui ait réalisé les espérances qu'avait fait naître ce mode de propulsion ».

Frédéric Sauvage prit son premier brevet le 28 mai 1832, il y fit un certificat d'addition le 17 janvier 1839 et, le 20 juillet 1841, il traitait avec MM. *Augustin Normand*, constructeur de navires au Havre, et *Barnes*, mécanicien anglais, pour la construction d'un bâtiment muni d'un propulseur hélicoïde. L'hélice primitive de Sauvage était à pas continu. Augustin Normand la modifia en la sectionnant en un certain nombres de branches, disposition qui a été constamment appliquée depuis. Il faut donc, dans cette question de l'introduction de l'hélice en France, associer les noms de *Frédéric Sauvage* et *d'Augustin Normand*.

2067. La Syrène, frégate de 26 canons (fin du XVIII^e siècle). — 53 I. a.

Cette frégate est munie d'une hélice rappelant celle de Sauvage (voir n° 2006). Nous n'avons pas trouvé d'indication nous permettant de dire qu'une frégate, de l'époque indiquée ci-dessus et nommée la *Syrène*, a reçu plus tard une hélice ; mais le fait n'est pas invraisemblable, témoin la frégate la *Pomone*, lancée en 1804, qui fut munie d'une ma-