

los par cheval, elle dépensait 6 kilos de charbon par cheval et par heure. Elle avait été construite chez W. Fawcett, à Liverpool. Modèle exécuté à Rochefort. Echelle 1/10.

**1015. Le Véloce**, corvette à vapeur de la force de 220 chevaux, portant 13 bouches à feu, système de roues à aubes, construite à Rochefort sur les plans de M. Hubert, ingénieur de la marine, et lancée en 1838. Modèle entièrement gréé, exécuté à Rochefort. Echelle 1/40°. — 1390 I. Lp.

*Dimensions principales* : longueur, de râblure en râblure, 58<sup>m</sup>05 ; largeur hors membres, 9 mètres ; largeur hors tambours, 15<sup>m</sup>60 ; creux sur quille 5<sup>m</sup>97.

*Renseignements divers.* — La machine venait des ateliers de William Fawcett, à Liverpool.

**1016. Frégate à vapeur, à roues (année 1840 environ).**

---

Nous arrivons maintenant à l'emploi de l'hélice comme propulseur. Voici les renseignements extraits à ce sujet du *Catalogue des collections du Conservatoire des Arts-et-Métiers* :

L'emploi de l'hélice paraît avoir été proposé d'abord par *Duquesne*, dès 1727. *Pauçon* paraît être le premier qui, dans sa *Théorie de la vis d'Archimède* (Paris, 1768), ait imaginé de se servir de l'hélicoïde à génératrice courbe ou droite, dans le but d'imprimer aux navires une force directe d'impulsion par la puissance motrice des hommes d'équipage. *Pauçon* plaçait cet appareil, nommé par lui « *ptérophore* », et évidé à l'intérieur au moyen d'un tambour, à l'avant ou symétriquement de chaque côté du bâtiment. L'ingénieur *Dallery* s'appropria, par un brevet en 1803, l'idée de se servir d'une machine à vapeur pour faire mouvoir deux