

Conditions d'utilisation des contenus du Conservatoire numérique

1- [Le Conservatoire numérique](#) communément appelé [le Cnum](#) constitue une base de données, produite par le Conservatoire national des arts et métiers et protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle. La conception graphique du présent site a été réalisée par Eclydre (www.eclydre.fr).

2- Les contenus accessibles sur le site du Cnum sont majoritairement des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public, provenant des collections patrimoniales imprimées du Cnam.

Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 :

- la réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur ; la mention de source doit être maintenue ([Cnum - Conservatoire numérique des Arts et Métiers - https://cnum.cnam.fr](#))
- la réutilisation commerciale de ces contenus doit faire l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

3- Certains documents sont soumis à un régime de réutilisation particulier :

- les reproductions de documents protégés par le droit d'auteur, uniquement consultables dans l'enceinte de la bibliothèque centrale du Cnam. Ces reproductions ne peuvent être réutilisées, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

4- Pour obtenir la reproduction numérique d'un document du Cnum en haute définition, contacter [cnum\(at\)cnam.fr](mailto:cnum(at)cnam.fr)

5- L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

6- Les présentes conditions d'utilisation des contenus du Cnum sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

Auteur(s)	Meller, Prosper (18..-18..?)
Titre	Régates : embarcations de sauvetage à hélice
Adresse	Bordeaux : typ. G. Gounouilhou, [1856?]
Collation	1 vol. ([3] p.) ; 23 cm
Nombre de vues	3
Cote	CNAM-BIB 8 Ca 13 (1) (P.7) Res
Sujet(s)	Bateaux de sauvetage -- Innovations technologiques -- 19e siècle Hélices marines
Thématique(s)	Transports
Typologie	Ouvrage
Langue	Français
Date de mise en ligne	06/04/2018
Date de génération du PDF	06/02/2026
Recherche plein texte	Disponible
Notice complète	https://www.sudoc.fr/127630961
Permalien	https://cnum.cnam.fr/redir?8CA13.1.7

RÉGATES.

—o— 8^e Ca 13

EMBARCATIONS DE SAUVETAGE A HÉLICE.

L'été ramène les promenades sur l'eau et les régates. Il est donc opportun de recommander les moyens qui peuvent éviter les dangers nautiques. Les malheurs que nous avons si souvent à déplorer prouvent qu'il est indispensable de perfectionner les embarcations. C'est dans ce but que je reproduis le résumé suivant d'une lettre imprimée que j'ai adressée, à la date du 10 mai 1856, aux bateliers, aux constructeurs d'embarcations et aux marins :

« Vous réaliserez promptement de modestes bénéfices, si vous transformez vos embarcations en véritables bateaux de plaisance.

» N'oubliez pas que le principal agrément est de n'avoir rien à craindre : se noyer n'est pas un plaisir. Vous devinez déjà que je veux vous engager à rendre vos bateaux *insubmersibles* et *inchavirables*. Vous réaliserez cette amélioration de plusieurs manières.

» Vous aurez une embarcation insubmersible en fermant l'espace libre au-dessous des bancs, de manière que si l'embarcation s'ouvre ou se brise par suite d'un abordage, d'un choc ou d'un accident quelconque, elle se soutiendra sur l'eau par l'effet de cette véritable ceinture de sauvetage, qui serait formée, je le dis encore, par la fermeture de l'espace vide au-dessous des bancs, autour de la carène.

» Pour plus de sécurité, ces compartiments étanches doivent être en tôle et divisés par des cloisons, de manière qu'en supposant que l'eau envahisse un des compartiments et même rem-

plisse l'embarcation, les autres sections, étant vides, s'opposeraient à la submersion.

» Réunissez d'abord la solidité, la sécurité, l'élégance, la commodité des formes et l'harmonie des couleurs. Occupez-vous ensuite des moyens de locomotion.

» Je ne dirai rien des voiles, je m'en rapporte à cet égard à votre expérience et à vos connaissances spéciales; mais j'appellerai votre attention sur un progrès facile à réaliser.

» Depuis l'origine de la navigation, on s'est toujours servi des *rames* ou *avirons*. Bien qu'avec le temps tout passe, tout se modifie, tout se transforme, l'*aviron* a résisté. Or, l'*aviron* est un abus que vous devez réformer, et qui ne devrait servir que rarement.

» Avec une roue à aubes ou une petite hélice, un seul homme obtiendrait, avec moins de fatigue, une vitesse supérieure à celle que donne l'impulsion des rames. Le mécanisme devrait être solide et simple, afin qu'un seul batelier suffise pour faire marcher le bateau et le gouverner. *Il gouvernerait avec ses pieds en les plaçant dans des étriers correspondant à la barre du gouvernail par des lignes qui passeraient, au besoin, dans des poulies de rappel.*

» La roue ou l'hélice se placerait avec avantage à la poupe, à l'arrière de l'embarcation. *Le propulseur fonctionnerait facultativement par l'action des pieds ou des mains.* Au besoin, le poids du batelier servirait de force motrice. Le mécanisme et le propulseur devraient pouvoir s'adapter à l'arrière de toutes les embarcations; les premières expériences n'occasionneraient ainsi qu'une faible dépense. Les nouvelles embarcations pourraient être très-longues.

» La nouveauté serait le mérite des embarcations proposées. Ce mérite serait précieux, s'il suffisait, comme on peut l'espérer, pour exciter et satisfaire la curiosité du bon public, qui a la qualité de *payer*. Le public paie surtout ce qui lui plaît: la nouveauté a un attrait irrésistible.

» Quant aux embarcations de sauvetage (avec ou sans hélice), elles doivent pouvoir supporter sans danger les pressions et les chocs les plus violents. L'expérience montre que le bois et le

fer n'offrent pas une résistance suffisante : beaucoup d'embarcations, en bois ou en fer, ont été promptement submergées; elles ne l'auraient pas été si elles avaient été *doublées* avec une matière forte et imperméable, telle, par exemple, que le *carton hydraulique* ou le *caoutchouc durci*. Avec ce doublage, qui conviendrait aussi pour les navires, les voies d'eau ne seraient plus à craindre, car si la carène vient à s'ouvrir, la doublure empêcherait la submersion en s'opposant à l'entrée de l'eau, de manière que l'embarcation, même brisée, continuerait à flotter.

» Il serait bien avantageux d'avoir des embarcations en caoutchouc durci maintenu par une quille et d'autres parties en fer. Les bateaux en caoutchouc seraient solides et très-légers; ils résisteraient aux chocs sans s'ouvrir, et par conséquent sans être submergés, surtout s'ils sont à compartiments; ils conviendraient donc pour les armées, pour les sauvetages, pour les *régates*.

« PROSPER MELLER jeune. »

Pour éviter toute réclamation de priorité, je dois ajouter que j'ai proposé des embarcations et des nacelles aérostatiques insubmersibles en cuir verni, en caoutchouc, ou en toute autre matière forte et imperméable, dans plusieurs publications, par exemple : en 1850, dans mon ouvrage principal; en 1853, dans le bulletin de la Société aérostatique; en 1854, dans ma brochure intitulée : *Phare aérostatique, Loch-compteur, etc.*

