

posoit de lui donner. C'est pousser le soin & l'exactitude aussi loin qu'elles peuvent aller, après avoir pris toutes les mesures pour bien faire, d'en prendre encore de nouvelles pour s'assurer si on a bien fait. Selon l'Auteur, l'expérience en question est dûë, dans la première idée au P. Hoste. Elle consiste à faire incliner le Vaisseau dans le Port même, artificiellement par un poids mis en dehors au bout d'un levier placé à côté du Vaisseau.

*Troisième Section :* de la distribution de la pesanteur du Vaisseau par rapport au mouvement du roulis. *Chapitre I.* du point autour duquel le Vaisseau fait les mouvemens de roulis, & de la part qu'a la pesanteur dans ces balancemens. Deux forces s'opposent à l'inclinaison du Vaisseau, & tendent à le relever s'il est incliné, son poids en en-bas, & le contre-poids de l'eau en enhaut. Le mouvement qui en résulte se fait-il autour du centre moyen des deux centres de ces efforts, ou contr'efforts, dont l'un est le centre de gravité du Navire, l'autre celui de la carène ou partie submergée ? On le croiroit. Borelly & d'autres s'y sont trompés, les uns d'une façon, les autres d'une autre.

M. Bouguer établit le centre même de conversion dans le centre même de gravité du Navire. S'il étoit possible que le Vaisseau se balançât autour de quelque autre point au dessus, le mouvement que recevraient les parties inférieures seroit plus grand que celui des parties supérieures, & s'il se balançoit autour d'un point inférieur, le contraire arriveroit, &c. Dans ces deux cas le centre de conversion changeroit, ce que l'exacte Géométrie ne permet pas de penser.

*Chap. II.* Connoissant la figure d'un Vaisseau, &