

d'autres Marins , qu'il y ait du recul dans le tangage. Il est d'avis qu'on grossisse un peu la proue & la poupe , surtout la proue , afin qu'elles retrouvent plutôt dans le tangage le soutien dont elles ont besoin ; & entre-autres choses de ne pas porter trop haut les façons , surtout du devant.

Il croit bon aussi d'accumuler le lest vers le milieu de la carène , & d'en débarrasser totalement les extrémités , qu'on s'attachera en même tems à rendre les plus légères qu'il sera possible. Cet avis-là nous paroît bon à bien des égards. Rien n'est mieux que celui qu'il donne contre la crédulité de la plupart des Marins , qui prétendent que la différence d'un Vaisseau qui va bien , à un ou au même qui va mal , dépend souvent d'une bagatelle , d'un cordage tendu ou lâche , d'un ou deux coins mis ici ou là , d'un poids médiocre placé ou déplacé , de deux ou trois hommes qui se promènent sur le tillac. Il se moque aussi avec raison de ceux qui scient leur Vaisseau , & en délient les pièces (par en-haut , s'entend au vibord) pour le faire mieux aller. On est bien obligé à l'Auteur d'avoir osé s'inscrire en faux contre cette maxime , qui est de presque tous les Marins , quelque folle qu'elle paroisse à ceux qui ne le sont pas. C'est à peu près , dit M. Bouguer , *comme si quelqu'un s'imaginoit aller plus vite dans une chaise de Poste mal suspendue , parce qu'il se sent plus cahoté.* C'est le même cas : un Vaisseau ainsi scié par les hauts , rend son mouvement sensible par le trémoussement & le heurt de toutes ces pièces déliées , & paroît aller plus vite par - là à ceux qui n'en jugent que par les yeux & par le bruit. Or il peut se démontrer que tous ces mouvemens particuliers de pièces