

surtout celle d'un double cone opposé par ses bases, lui paroissent les plus approchantes de celles qu'un Vaisseau doit avoir pour bien gouverner. Il reconnoit un peu d'incompatibilité entre les deux propriétés de bien filler par la forme, & bien gouverner par les voiles, & tâche à tout concilier avec succès.

Chap. III. De l'endroit où le Vaisseau doit avoir sa plus grande largeur. On avoit crû d'abord cette largeur bien placée au tiers antérieur de la longueur. Peu à peu les Marins l'ont rapprochée du milieu, pour rendre la prouë plus aigüe, & diminuer la résistance de l'eau, dit nôtre sçavant Auteur, qui y trouve l'avantage d'avoir encore aidé, par ce changement, l'action du gouvernail, qui seroit peut-être plus aidé par une grandeur mise tout-à-fait au milieu, selon les déterminations très-sçavantes qu'il en donne.

Chap. IV. Méthode de reconnoître si un Vaisseau qu'on se propose de construire, gouvernera avec facilité, ou &c.

Chap. V. Suite du précédent : usages des principes établis pour déterminer la quantité de mouvemens de conversion que prend un corps exposé à l'action de plusieurs Puissances. Nous abrégeons malgré nous.

Quatrième Section, où l'on examine le Vaisseau par rapport à la qualité qu'il doit avoir de bien porter la voile, ou de recevoir une voilure avantageuse. *Chap. I.* De l'effort naturel vertical que forment ensemble les impulsions du vent sur les voiles & de l'eau sur la prouë.

Chapitre II. Des différentes situations que l'effort mutuel vertical des chocs du vent sur les voiles, & de l'eau sur la prouë fait prendre au Navire, & des conditions de la Mâture
par-