

fièrement & sans plier, qu'il obéisse à toutes les impulsions du vent & de l'eau? on trouvera que ce Navire aura trop d'ardeur, qu'en virant de bord les voiles coifferont les mâts, enfin, que le Gouvernail ne le maîtrisera point assez. Je ne parle point du recul, que doivent avoir les canons, & qui suppose à chaque Vaisseau de guerre une largeur proportionnée à leur calibre.

Voilà un échantillon qui montre évidemment combien c'est un Art difficile que la construction des Vaisseaux, & combien les Ingénieurs de la Marine doivent pour réussir, combiner de choses différentes & mutuellement rebelles. Un Vaisseau est un tout composé d'une infinité de parties : & il paroît comme impossible, quand on veut qu'une certaine qualité domine, qu'elle ne préjudicie aux autres. Il est encore plus impossible de les rassembler toutes, & de les subordonner de maniere, qu'elles tendent unanimement au même but, & fassent unanimement le même effet.

Sur cela je remarquerai que deux sortes d'axiomes sont communément reçus dans la Marine, & que plus on y est versé, plus on les regarde comme incontestables. Le premier, c'est que malgré tant de navigations entreprises & heureusement exécutées, on est encore très-éloigné de savoir ce que la Mer demande. . . Cet axiome regarde moins la construction des Vaisseaux, que la maniere de les agréer & de les armer : ce qui est d'un détail infini. Je n'en rapporterai qu'un exemple. On construisit, il y a environ 50 ans, quatre Vaisseaux à Toulon, qu'on nommoit les quatre freres. Ils avoient même longueur, même largeur, même creux, même élancement de l'estrave, même quête de l'étambot &c. Enfin