EX LIBRIS
איוב
Except the Lord build
the house they Labour
in vain that build it
Lawrence Lande

Paris is 2° 20' E of Greenwich

Louisbourg is shewn 62-15 W from Paris on Chart's Chart
= 59·55 W of Greenwich
60-1
Error -6'

Per Phillips Atlas

CANADA

MARITIME PROVINCES

INDEX TO CHARTS AND PLANS

*Indicates that a plan is given upon the coast chart which is shown by the diagram to embrace it
*416 indicates that a plan of the place against which it is written is given upon chart number 416
A number against a place shows that a separate plan is published bearing that number
Charts are corrected to date of publication and may be obtained upon payment of twenty five cents per copy from the Hydrographic Service, Department of Marine and Fisheries Ottawa

Scale of Statute Miles

50 0 50 75 100

Published at the Department of Marine and Fisheries, Ottawa, April 1928. Capt.n F. Anderson, Hydrographer

67

CHABERT, Joseph Bernard, Marquis de. Voyage fait par ordre du Roi en 1750 et 1751, dans l'Amerique Septentrionale, pour rectifier les Cartes des Cotes de l'Acadie, de l'Isle Royale & de l'Isle de Terre-neuve; et pour fixer les principaux points par des Observations Astronomiques. With 6 folding Charts, Plate, & folding Table. 4to, full morocco gilt. Paris, 1753. First Edition.

$35.00

Sabin 11723. "Highly praised by the commission appointed by the French Academy of Science to examine it, and recommended as a model to future navigators."

Account of the author's voyage from Brest to Louisburg, and his four expeditions to the neighbouring coasts and islands. Later distinguished in sea battles during our Revolution.

Mandeville. U. S. Surv. Gen'l. Cal.
31¼ x 30¾ inches. 1859. $5.00

Lists 196 Private Land Grants "finally surveyed"; bounded and identified on Map.

Only 51 had reached this stage, two years earlier.

60

First Gadsden Purchase Map

NEW MAP of the State of California, the Territories of Oregon, Washington, Utah & New Mexico. (Mitchell). Colored. 17 x 13½ inches. Phila. (1856). $10.00

First Map of New Mexico to show the Gadsden Purchase — a huge addition to Socorro County. Also shows Bartlett's Line, Graham's Line.

61

(OCCUPATION of California. Map.) Untitled Map of Cal. from Suter's (or Ft. Sacramento) to San Diego. Text in margin: Distances & number of men . . .

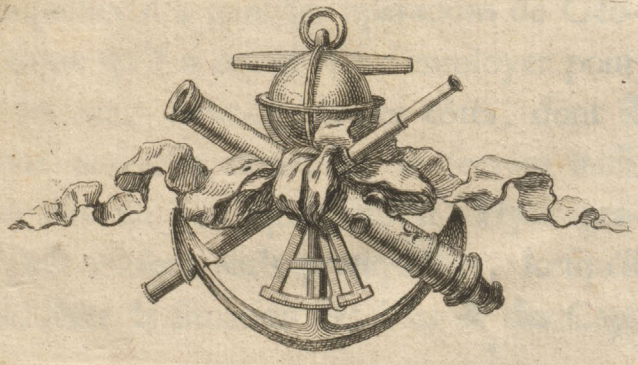
114 Chaucer

in 4.to

VOYAGE
FAIT PAR ORDRE DU ROI
EN 1750 ET 1751,
DANS L'AMERIQUE SEPTENTRIONALE,

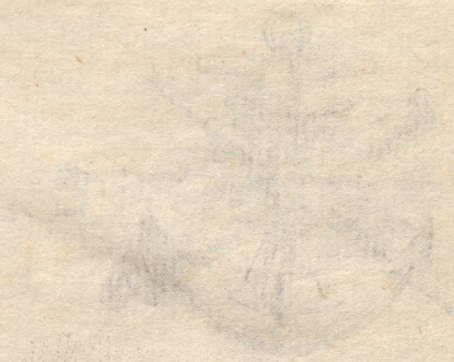
Pour rectifier les Cartes des Côtes de *L'ACADIE*, de *L'ISLE ROYALE* & de *L'ISLE DE TERRE-NEUVE*; Et pour en fixer les principaux points par des OBSERVATIONS ASTRONOMIQUES.

Par M. DE CHABERT Enseigne des Vaisseaux du Roi, Membre de l'Académie de Marine, de celle de Berlin, & de l'Institut de Bologne.



A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE ROYALE.

M. DCCLIII.



A PARIS,

EXTRAIT

Des Regiſtres de l'Académie Royale des Sciences, du 6 Septembre 1752.

MESSIEURS le Comte *de la Galiſſoniere*, *Bouguer* & *le Monnier*, qui avoient été chargés d'examiner un Ouvrage de M. *de Chabert*, intitulé: *Voyage fait par ordre du Roi, dans l'Amérique ſeptentrionale, &c.* en ayant fait leur rapport & dit:

Que la première partie de cet Ouvrage eſt un abrégé du Journal de l'Auteur, qui après avoir montré combien il étoit néceſſaire pour la perfection de la Géographie & la ſûreté de la Navigation, d'avoir des obſervations de longitude ſur les côtes qui ſont à l'orient de *Boſton*, & dont la poſition étoit abſolument incertaine; donne le réſultat des obſervations qu'il a faites en divers endroits de ce continent, & principalement à *Louiſbourg*, auxquelles il a joint les opérations de Géométrie-pratique qu'il a été obligé d'employer pour découvrir les vrais contours de ces côtes, dont il a dreſſé une nouvelle carte, en ſe ſervant auſſi quelquefois des moyens que fournit l'Hydrographie, leſquels étoient ſeuls pratiquables, lorſqu'il s'agiſſoit de fixer la ſituation des Iſles & des Caps

*

11910
414828

trop éloignés les uns des autres : (travail qu'il a heureuſement exécuté, malgré les périls auxquels il s'eſt trouvé ſouvent expoſé, en traverſant dans divers ſens une Mer qu'on ſait être fort orageuſe.)

Que M. *de Chabert* a fait entrer dans cette même partie de ſon Ouvrage, diverſes remarques, ſoit de Phyſique, ſoit de Marine, entre autres ſur la déclinaiſon de l'aimant, les marées, les courans, &c.

Que la ſeconde Partie contient les obſervations Aſtronomiques mêmes, dont la première ne préſente que les ſeuls réſultats; qu'elle en fournit comme les pièces juſtificatives; & qu'enfin l'Auteur y entre dans le plus grand détail ſur tous les procédés des calculs qu'il a été obligé de faire pour parvenir à ſes déterminations, qui ſont tirées pour la pluſpart des obſervations de la Lune.

L'Académie a jugé que tous les différens moyens que M. *de Chabert* a employés pour déterminer la longitude des endroits où il a obſervé, en ſurmontant les obſtacles que cauſoit la rigueur du climat, ſervent non ſeulement de confirmation les uns aux autres, & juſtifient la bonté de ſon travail; mais qu'ils pourront auſſi ſervir de modèle dans la ſuite aux Navigateurs qui ſeront animés par le même zèle que M. *de Chabert*; qu'on doit lui ſavoir

bon gré d'avoir raſſemblé dans le même Ouvrage des exemples de calculs propres à applanir toutes les difficultés qui peuvent ſe préſenter dans des méthodes qui n'avoient été que peu ou point employées juſqu'ici, & dont on n'avoit donné que des explications générales ; que les réflexions de l'Auteur ſur divers ſujets de Phyſique ne pouvoient qu'être utiles pour les progrès de cette ſcience, & pour ceux de la navigation en général ; & qu'enfin tout l'ouvrage qui eſt écrit avec autant de netteté que d'ordre, & d'une manière intéreſſante, ſeroit ſans doute reçû favorablement du Public. En foi de quoi j'ai ſigné le préſent certificat. A Paris, ce huitième Août mil ſept cent cinquante-trois. *Signé* GRANDJEAN DE FOUCHY, Secrétaire perpétuel de l'Académie Royale des Sciences.

EXTRAIT

Des Regiſtres de l'Académie de Marine, du 19 Juillet 1753.

MESSIEURS le Comte *de la Galiſſonière* & *Bouguer*, qui avoient été nommés pour examiner un Ouvrage de M. *de Chabert*, intitulé: *Voyage fait par ordre du Roi en 1750 & 1751, dans l'Amérique ſeptentrionale, &c.* en ayant fait leur rapport, l'Académie a jugé cet Ouvrage digne de l'impreſſion. En foi de quoi j'ai ſigné le préſent certificat. A Breſt, le dix-neuf Juillet mil ſept cent cinquante-trois. *Signé* CHOQUET, Secrétaire de l'Académie de Marine.

TABLE
DES TITRES ET CHAPITRES
Contenus dans ce Livre.

Relation du Voyage. Page 1

PREMIERE PARTIE.

Navigation de Breſt *à* Louiſbourg. 9
Arrivée à Louiſbourg. 44
Première ſortie. 53
Seconde ſortie. 61
Séjour à Louiſbourg. 89
Troiſième ſortie. 114
Quatrième ſortie. 146
Retour en France. 166

SECONDE PARTIE.

Obſervations Aſtronomiques de Latitude & de Longitude.

LIVRE PREMIER,

Où l'on rend compte des Obſervations.

CHAPITRE PREMIER. *Vérification des Inſtrumens.* 171

I. *Détermination de la valeur des parties du micromètre.* 172

II. *Premières vérifications, pour connoître la position de la lunette fixe du quart-de-cercle, eu égard au premier point de la division.* 175

III. *Secondes vérifications, le quart-de-cercle étant garni de ses deux lunettes, trouver le défaut de parallélisme qu'il peut y avoir entre elles, lorsque l'on met la ligne de foi sur le point* 00^{d} *de la division.* 180

CHAPITRE SECOND. *Observations de Latitude.* 181

I. *Observations de Latitude faites à la ville de* Louisbourg. 183

II. *A la pointe de la* Plâtrière, *dans l'isle* Royale, *au nord du détroit de* Fronsac. 186

III. *Au rivage du nord de la grande anse du détroit de* Fronsac, *du côté de l'isle* Royale, *où ont été faites les observations de Longitude.* 187

IV. *Aux ruines du Fort de* Canseau, *sur la grande isle de ce port.* idem

V. *Au port près la pointe du nord-est de l'isle de* Scatari, *au sud-est de l'isle* Royale. 188

VI. *A la pointe sud de l'isle du cap de* Sable, *extrémité occidentale de l'*Acadie. idem

VII. *Au passage de* Bacareau, *au nord de l'isle du cap de* Sable, *extrémité occidentale de l'*Acadie, *où ont été faites les observations de Longitude.* 189

VIII. *Au rivage du sud-sud-est de l'isle* Saint-Paul, *près l'isle* Royale, *à l'entrée du Golfe de* Saint-Laurent. idem

IX. *Aux ruines de l'ancien fort de l'entrée du* Port-Dauphin *dans l'iſle* Royale. 190

X. *A l'iſle d'un petit port, à trois lieues deux tiers au nord du cap de* Raye, *dans l'iſle de* Terre-neuve. idem

XI. *Au port des* Trépaſſés, *près du cap de* Raze, *dans l'iſle de* Terre-neuve, *& tout proche des établiſſemens de pêche Anglois.* idem

CHAPITRE TROISIÈME. *Obſervations de Longitude.* 191

I. *Obſervations de Longitude faites au détroit de* Fronſac, *à l'occident de l'iſle* Royale. 192

II. *Obſervations de Longitude faites à* Louiſbourg *dans l'iſle* Royale. 195

III. *Obſervations de Longitude faites dans le paſſage de* Bacareau, *près du cap de* Sable, *extrémité occidentale de l'*Acadie. 212

LIVRE SECOND,

Où l'on fait uſage des obſervations de Longitude. 216

CHAPITRE PREMIER. *Détermination de la Longitude du détroit de* Fronſac *à l'occident de l'iſle* Royale, *par une éclipſe du premier & du ſecond ſatellite de Jupiter.* 217

CHAPITRE SECOND. *Détermination de la Longitude de la ville de* Louiſbourg *dans l'iſle* Royale, *ſuivant une occultation de l'étoile ζ au genou de* Pollux *par la Lune.* 220

CHAPITRE TROISIÈME. *Détermination de la Longitude de* Louiſbourg, *par une éclipſe du premier ſatellite de Jupiter.* 243

CHAPITRE QUATRIÈME. *Détermination de la Longitude de* Louiſbourg, *par une ſeconde occultation de l'étoile ζ au genou de* Pollux *par la Lune.* 244

CHAPITRE CINQUIÈME. *Détermination de la Longitude du paſſage de* Bacareau *près du cap de* Sable, *par des diſtances de la Lune au Soleil.* 260

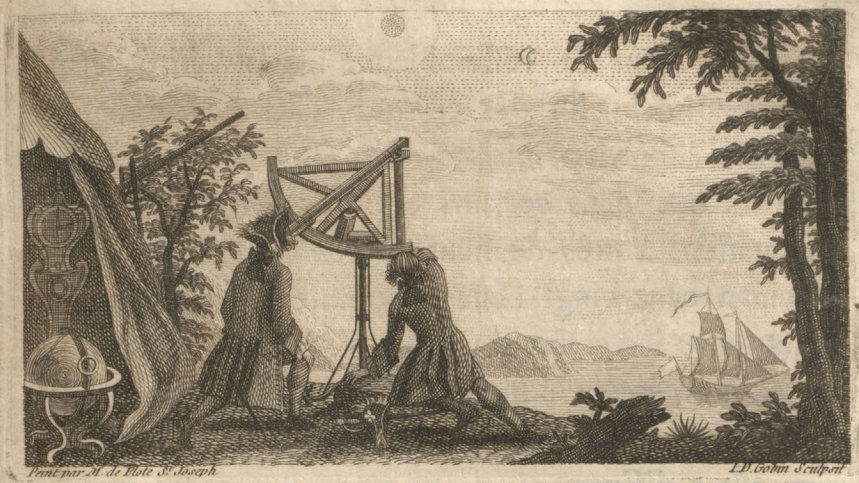
CHAPITRE SIXIÈME. *Détermination de la Longitude en mer, par l'obſervation d'une éclipſe de Lune.* 276

EXPLICATION du calcul des lieux du Soleil & de la Lune. 278

RELATION

CARTE REDUITE
DES COSTES DE L'ACADIE, DE L'ISLE ROYALE,
et de la Partie Méridionale
DE L'ISLE DE TERRE-NEUVE.
Dressée sur les Observations faites par Ordre du Roi,
en 1750 et 1761.
Par M. DE CHABERT Enseigne des Vaisseaux de S.M.
Membre de l'Académie de Marine, de celle de Berlin,
et de l'Institut de Bologne.
PARTIE DE L'ISLE DE TERRE-NEUVE
GOLFE DE S.t LAURENT
ISLE S.t JEAN
ISLE ROYALE
ACADIE
TERRE-NEUVE
GRAND BANC
Banc a Vert
Les Banquereaux
Banc des Marsouins
Banc aux Baleines
Banc Jaquet
Le Bonnet Flamand
Isle de Sable
Cap de Raye
Cap de Nord
Cap de Razo
Cap S.t Marie
Port Royal
Port de Chibouctou
Port de la Hève
Cap de Sable
Baie de toutes Isles
Louisbourg
Baie du Désespoir
Baie de Plaisance
Baie de Fortune
Baie de Verte
Baie Françoise
Baie de Canseau
Longitude Occidentale du Meridien de Paris.
Echelle de Lieues Marines de 20 au Degré
France et d'Angleterre de 70 au Degré
AVERTISSEMENT
* Lieux dont la Latitude et la Longitude sont déterminées par des Observations Astronomiques.
† Lieux dont on a seulement la hauteur du Pole.
‡ Lieux dont la Latitude est déduite d'une Observation faite sur un Vaisseau à la vue de la Terre.
Les Chiffres romains désignent le nombre de Degrés dont on a trouvé que la Boussole varioit vers le Nord-Ouest aux Parages où ils sont placés.
Les Côtes dont le Contour est ponctué ont été tirées de la Carte du Dépôt publiée en 1742 et assujetties aux Observations de Longitude.
On a marqué, avec de grands Chiffres, les Sondes dont on s'est assuré par soi-même, pour les distinguer des autres tirées de la Carte du Dépôt et qui sont écrites en Chiffres plus petits.
La Basse du Cap de Raze n'ayant point été trouvée sur l'Air de Vent de ce Cap, indiqué par la Carte déja citée, on a soupçonné qu'elle est au même Air de Vent suivant la Boussole.
Moullard Sculp.

I aux Oiseaux
St. Jean
Forillon
Cap S. Laurent
Raze
Baisse du C. de Raze
I Madame
Port de Fronsac
Canseau
P. Madegan
Isle d



Peint par M. de Flote St Joseph. LD. Gobin Sculpsit.

RELATION
DU VOYAGE
FAIT PAR ORDRE DU ROI,
EN 1750 ET 1751,
SUR LES
CÔTES DE L'AMERIQUE
SEPTENTRIONALE.

IL eſt peu de Pays où il fût auſſi néceſſaire de faire des Obſervations aſtronomiques, que dans la partie de l'Amérique ſeptentrionale, qui comprend *l'Acadie, l'iſle Royale* & *l'iſle de Terre-neuve;* il ſuffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux ſur les cartes qui ont été juſqu'à préſent le plus en uſage, & de

voir leur peu de reſſemblance : à la vérité, étant toutes fondées ſur des eſtimes, elles ne pouvoient guères s'accorder ; mais il n'en étoit pas moins ſurprenant que dans certains endroits leurs différences montaſſent à près de neuf degrés de longitude, ou environ cent vingt lieues, comme on le trouve en effet entre les cartes Angloiſes & Hollandoiſes, dans la poſition de la côte orientale de l'iſle de *Terre-neuve*, ce qui fait plus d'un ſixième de ſa diſtance aux côtes d'Europe.

Ce n'eſt pas que la plûpart des Navigateurs n'euſſent reconnu depuis long-temps ce défaut dans les cartes, & principalement dans les Hollandoiſes, par la différence qu'ils trouvoient ordinairement de leur eſtime à leur atterrage ; quelques-uns cependant portés à les croire exactes, aimoient mieux rejeter ſur leur route une partie de l'erreur ; d'autres cherchoient à juſtifier les défauts journaliers dont ils s'étoient aperçûs dans le courant de leur navigation, par l'influence des cauſes étrangères & la variété des accidens phyſiques.

Cependant bien des conſéquences fâcheuſes pouvoient réſulter d'une pareille incertitude ; il y a même grande apparence que la perte de pluſieurs vaiſſeaux, entr'autres celle de la flûte du Roi le *Chameau*, en 1725, n'eut point d'autre cauſe. C'eſt pourquoi, dans les nouvelles cartes Françoiſes qu'on dreſſa il y a peu d'années, au Dépôt de la Marine, par les ſoins de feu M. le Marquis d'*Albert*, chef d'Eſcadre, qui en

étoit chargé, après avoir conſulté, tant les Journaux & les Remarques d'un grand nombre d'Officiers & de Pilotes habiles, que les obſervations faites à *Québec* & à *Boſton*, où la néceſſité d'une correction étoit également indiquée, on crut devoir s'arrêter à des poſitions qui tenoient à peu près le milieu entre celles des cartes Angloiſes & des Hollandoiſes : il y avoit apparence qu'on avoit beaucoup approché du vrai ; mais pouvoit-on ſe flatter d'avoir réuſſi ? auſſi ne ſe laſſoit-on point en rendant compte de cette correction, de publier l'importance dont il étoit de l'aſſurer en faiſant quelque obſervation aſtronomique à l'Iſle Royale ou à celle de Terre-neuve*.

Les deux campagnes que je fis à l'Acadie en 1746, m'avoient donné lieu d'éprouver les différentes cartes ; les dangers où ſe trouvèrent expoſés dans la même année pluſieurs vaiſſeaux du Roi, de l'eſcadre de M. le Duc d'*Enville*, furent le motif de mon premier travail : M. le Comte de *Maurepas* auquel je rendis compte du deſſein que j'avois de m'inſtruire des principes d'Aſtronomie, voulut bien en protéger l'exécution, & l'étude à laquelle je me livrai devint d'autant plus ſatisfaiſante pour moi, qu'indépendamment du fruit perſonnel que j'en

* Voyez l'Analyſe de la carte de l'Océan occidental du Dépôt, en 1738 & 1742, & la petite carte de comparaiſon de M. Buache.

Lorſqu'on citera la carte du Dépôt ce ſera toûjours celle de l'édition de 1742.

eſpérois, j'avois la perſpective des grands effets que devoit produire l'application des Officiers de la Marine à cette ſcience : des voyages fréquens, néceſſaires d'ailleurs, leur facilitent les moyens d'obſerver, & c'eſt d'eux que l'on doit attendre les plus rapides progrès de la Géographie & de la Navigation, comme en effet je le vois avec plaiſir ſe vérifier tous les jours.

J'eus ordre de demeurer à *Paris* pour exécuter mon deſſein ; & lorſque j'eus acquis les connoiſſances néceſſaires, je ne penſai qu'à en faire l'application aux lieux mêmes qui m'en avoient inſpiré l'idée.

Je préſentai pour cela au Miniſtre, dans le mois d'Août 1748, un projet ſur les obſervations & les opérations qu'il me paroiſſoit le plus néceſſaire d'y faire, & ſur les moyens de l'exécuter : il l'approuva & me promit de m'y employer dès que les circonſtances le permettroient, j'en attendis avec impatience l'occaſion au port de *Toulon*, où je continuai mes ſervices ; elle ne tarda point à s'offrir, tout concouroit à me la procurer.

M. *Roüillé* qui venoit d'être chargé du département de la Marine, deſiroit qu'on travaillât à la perfection des cartes, les regardant comme une partie eſſentielle de la Navigation, d'où dépend quelquefois le ſuccès des armes du Roi, & toûjours celui du Commerce & la ſûreté commune des Navigateurs, objets uniques de ſon attention : M. le Comte *de la*

Galiſſoniere chef d'Eſcadre, chargé du Dépôt, animé des mêmes motifs, me fit la grace de l'informer du travail que j'avois fait dans cette vûe, & de lui propoſer de m'y employer de nouveau. Je reçus en conſéquence au mois de Mars 1750 un ordre de me rendre à *Paris,* où dès la première fois que j'eus l'honneur de voir ce Miniſtre, il ne balança pas ſur le choix du lieu de mon travail, & adopta le projet que je lui propoſai pour faciliter la navigation des côtes de l'Amérique ſeptentrionale voiſines du golfe *de Saint-Laurent :* le concours de bâtimens que la pêche de la morue & le commerce de *Québec* y attirent toutes les années, rendoient en effet cet objet des plus intéreſſans.

Il me chargea de recevoir à cet égard les ordres de M. *de la Galiſſoniere,* & de lui rendre compte de toutes mes opérations, enfin il voulut bien m'accorder les inſtrumens néceſſaires.

Ils conſiſtoient en un très-bon quart-de-cercle, que M. *de Mairan* eut la bonté de me céder, & qu'il avoit fait faire ſous ſes yeux par le ſieur *Langlois,* de près de deux pieds & demi de rayon, à lunette, diviſé par des tranſverſales & par points, & garni d'un micromètre à la façon de M. *de Louville,* avec une ſeconde lunette pour la meſure des angles, & pluſieurs des choſes qu'on a imaginées pour ſa commodité ; une pendule à ſecondes, des lunettes de pluſieurs grandeurs, & divers autres inſtrumens,

tant pour les opérations géométriques que pour la Navigation, dont je renvoie le détail aux occaſions où j'en ai fait uſage.

Outre cela, comme le grand micromètre que j'ai eu depuis ne pouvoit être achevé pour le temps de mon départ, M. *de la Condamine* voulut bien m'en prêter un qui étoit autrefois adapté à la lunette du quart-de-cercle de trois pieds de M. *de Louville*, & qui au défaut du mien pouvoit m'être utile dans quelques occaſions, ayant été ajuſté du mieux qu'il ſe pouvoit à une lunette de ſix pieds & demi.

Je partis le 11^e^ de Mai pour *Breſt*, où j'eus l'avantage d'aſſocier à mes travaux M. le Chevalier *de Diziers-Guyon*, pour lors Garde de la Marine, & aujourd'hui Enſeigne de Vaiſſeau, il reçut de M. le Chevalier *de Camilly*, Commandant du port, l'ordre de ſervir avec moi : ſes talens & ſes connoiſſances dans les parties les moins communes de la Géométrie, avoient fondé & juſtifioient le choix que le Miniſtre avoit fait de lui.

Le ſieur *Fouquet*, Pilote entretenu, fut deſtiné pour me ſuivre.

J'y reçus mon inſtruction du Roi, par laquelle, « Sa Majeſté ayant réſolu de faire faire des opérations » géométriques & aſtronomiques, pour conſtater ſur » les cartes les poſitions de quelques points de l'Amé- » rique ſeptentrionale, me chargeoit de cette miſſion, » & me laiſſant le choix des obſervations que j'y devois

faire, me faiſoit ſeulement expliquer par un Mémoire particulier qui y étoit joint, les principaux objets de celles dont on avoit beſoin.

Elle me deſtinoit à paſſer à *Louiſbourg* ſur la frégate *la Mutine*, commandée par M. le Marquis de *Choiſeul-Praſlain* », auprès de qui j'ai trouvé toutes les facilités que me promettoient, & l'objet de mon voyage, & le zèle qu'on lui connoît pour le progrès des ſciences de la Marine.

« Sa Majeſté pourvoyoit enſuite aux moyens de facilité que je devois trouver dans cette colonie pour l'exécution de mes opérations, & pour prévenir les obſtacles que je pourrois éprouver de la part des Anglois, dans les lieux où je trouverois des bâtimens ou des établiſſemens de pêche appartenans à cette nation : Elle me preſcrivoit de leur montrer mon inſtruction, préſumant qu'ils ne s'oppoſeroient pas à un travail qui avoit pour objet la ſûreté commune de tous les Navigateurs. »

Tel eſt le précis de cette Inſtruction ; j'y vais joindre le Mémoire particulier auquel je devois me conformer.

« Obſerver la longitude de *Louiſbourg* & ſa latitude.

Déterminer la diſtance & le giſement, depuis l'entrée de *Louiſbourg* juſqu'à la pointe de l'iſle de *Scatari ;* prendre hauteur ſur cette pointe.

Trouver le giſement & la diſtance de *Scatari* à l'iſle *Saint-Paul ;* prendre la hauteur de l'iſle *Saint-Paul.*

» Aſſurer la diſtance de l'iſle *Saint-Paul* au cap *de Raye* » & le giſement : ſonder aux environs du cap *de Raye*, » où l'on prétend qu'il y a ſonde : obſerver la diſtance » du cap *de Raye* aux iſles *de Saint-Pierre*, & celle des » iſles *de Saint-Pierre* & du cap *de Raze* : prendre la » hauteur du cap *de Raze* & y faire, s'il eſt poſſible, » une obſervation de longitude : aller reconnoître les » baſſes du cap *Sainte-Marie* & celles du cap *de Raze*.

» Le giſement & l'étendue de la côte de *l'Acadie* » mériteroient d'être conſtatés ; & ſur-tout une latitude » exacte du cap *de Sable*.

» Reconnoître les iſles *aux Loups marins* & leur » diſtance du cap *de Sable*, l'air de vent où elles en » ſont, leur latitude ; objet d'autant plus néceſſaire que » leur poſition varie ſur les cartes.

» Enfin, déterminer la poſition de l'iſle *de Sable* eu égard à *Louiſbourg*. »

PREMIERE

PREMIERE PARTIE.

Navigation de Breſt à Louiſbourg.

NOUS appareillâmes de la rade de *Breſt* le 29 de Juin 1750, à trois heures après midi, avec un petit vent d'eſt-nord-eſt, qui fraîchit à meſure que nous fûmes ſous voiles, & qui continuant de nous être favorable pendant huit jours, nous fit faire deux cens cinquante lieues en droite route, & avec un très-beau temps. Ce commencement de notre navigation fut d'autant plus heureux, que nous ne devions pas nous attendre à avoir ſi long-temps du vent d'eſt dans un parage où il eſt très-rare, & ſur-tout dans cette ſaiſon : nous l'éprouvâmes aſſez enſuite, par les vents continuels que nous eûmes de la partie de l'oueſt ; mais nous étions déjà par le travers des iſles *Açores,* & cette avance nous avoit mis dans la poſition de profiter des variations du vent pour pouvoir courir de longues bordées, lorſqu'elles ſeroient les plus avantageuſes à notre route.

Je m'appliquai dans cette traverſée à employer, avec autant d'exactitude qu'il me ſeroit poſſible, les moyens de faire une bonne route, afin qu'après cela je puſſe attribuer avec quelque certitude les erreurs qui s'y trouveroient lors de l'atterrage, aux

cauſes étrangères ſur leſquelles on a coûtume de les rejeter, & que j'aurois eu lieu de reconnoître ; rien n'étoit plus convenable au ſujet de ma miſſion, puiſque de l'exactitude de mes routes devoit dépendre dans la ſuite celle des détails particuliers des côtes que je parcourrois : je m'attachai ſur-tout aux attentions dont dépend principalement l'eſtime du chemin, car c'eſt là qu'on doit preſque toûjours rapporter les bonnes ou mauvaiſes navigations, & ſur-tout celles de France au Canada, où la route étant de l'eſt à l'oueſt, ne ſauroit être corrigée par les obſervations de latitude ; de là vient que les petites erreurs journalières venant à s'accumuler quelquefois dans le même ſens, font trouver une différence à l'atterrage : il eſt vrai qu'elle ſeroit rarement conſidérable, parce qu'il ſemble bien plus naturel que ces petites erreurs ſe compenſent le plus ſouvent les unes les autres, & qu'on eſtime tantôt plus & tantôt moins de chemin ; du moins on pourroit le préſumer ainſi, ſi tous les Pilotes ſe ſervoient d'une meſure égale pour la longueur du loch, s'ils le jetoient de la même manière, & ſi leurs ſables de 30 ſecondes étoient toûjours exacts : mais le défaut de conformité dans quelqu'une de ces choſes, & ſouvent dans toutes, peut en occaſionner de conſidérables aux routes, d'autant plus dangereux qu'on ignore dans quel ſens ils ont été produits.

En effet, on voit encore quantité de Pilotes qui

ne donnent point à chaque nœud du loch, qui répond à un tiers de lieue, la longueur qu'il doit avoir. On ſait que M.rs de l'Académie ayant déterminé en 1672 la meſure d'un degré de la Terre, lequel étant diviſé en vingt lieues chacune, ſe trouve être de 2853 toiſes, les nœuds du loch doivent avoir ſur ce principe 47 pieds 6 pouces $7\frac{1}{5}$ lignes par rapport à la durée d'une demi-minute*.

Depuis ce temps-là cette meſure a été preſcrite dans tous les Traités de Navigation, il y a même eu ordre de M. le Comte de *Maurepas* de s'y conformer dans les ports, & malgré cela on ne leur donne le plus ſouvent que 41 pieds 8 pouces, à raiſon de 3000 pas géométriques ou 2500 toiſes par lieue.

Pluſieurs Auteurs ſe ſont déjà récriés là-deſſus, & il n'y a point d'Officier qui ne s'en plaigne tous les jours, mais inutilement; c'eſt pourquoi je crois qu'on ne ſauroit trop répéter que cette meſure n'a de fondement que dans l'habitude que les Pilotes ont de s'en ſervir, & elle eſt ſi différente de la véritable,

* La Terre étoit ſuppoſée ſphérique, & par conſéquent tous les degrés de grands cercles égaux, lorſque l'Académie fournit cette meſure; l'aplatiſſement vers les poles reconnu enſuite par les fameuſes opérations de cette célèbre Compagnie, faites au Cercle polaire & à l'Equateur, exigeroit pour la très-grande exactitude de la Navigation, une correction dans la longueur des nœuds du loch, en le diviſant conformément à la lieue qui réſulte de la valeur du degré de l'Equateur, & en ayant égard enſuite dans les règles du Pilotage aux attentions qu'il y faut apporter pour qu'elles ſoient ſuivant le ſphéroïde aplati; mais ce changement dans la meſure du loch eſt preſque inſenſible dans la pratique.

qu'elle leur fait croire, par exemple, avoir couru 234 lieues lorſqu'ils n'en ont réellement couru que 205, ce qui dans une grande traverſée monteroit à 120 lieues ſur 1000.

Cette différence paroît bien forte, on a cependant aſſez d'exemples d'erreurs à peu près pareilles, pour être perſuadé que la fauſſe meſure dont on ſe ſervoit en a été la principale cauſe, & il eſt certain qu'on l'éprouveroit toûjours ainſi, ſi l'on n'avoit à conſidérer dans l'eſtime que le rapport de cette meſure à la véritable, & par là même on remédieroit aiſément à ce défaut en convertiſſant au vrai chemin celui qu'auroit donné la fauſſe meſure. Mais la manière de jeter le loch altère beaucoup l'effet qu'on doit attendre de la longueur de ſes nœuds, & chacun a, pour ainſi dire, la ſienne qu'il règle ſuivant ſon expérience ; c'eſt auſſi par là que pluſieurs des Pilotes qui ſe ſervent de la meſure de 41 pieds 8 pouces par nœud, pour en corriger l'effet, laiſſent la ligne ſe dévider du tour de loch & s'étendre d'elle-même, & ils diminuent ainſi à peu près le chemin que la meſure courte leur auroit fait trouver de trop.

Il y en a d'autres qui font la même correction en ſe ſervant d'une demi-minute moins longue, à proportion que leur loch eſt plus court ; d'autres enfin corrigent un peu par chacun de ces deux moyens, & ſi par l'évènement la compenſation ſe trouve quelquefois aſſez juſte, ils s'en prévalent pour accréditer

une meſure qui n'en eſt pas moins défectueuſe.

Mais ſans avoir recours à ces ſortes de ſtratagèmes pour réparer l'effet d'une opération vicieuſe, l'uſage des vrais principes ſeroit & plus ſimple, & plus ſûr.

1.° En donnant au loch la véritable longueur qu'il doit avoir, & en le jetant comme il doit l'être, chacun de la même manière ; & pourvû qu'on apporte à cette nouvelle pratique conſéquente à la vraie meſure, les mêmes attentions que l'on donnoit à l'autre, on doit ſe flatter de la voir bien-tôt généralement s'établir. Il ne faudra pour cela d'autre règle que l'uſage des meilleurs Pilotes, ils ont la précaution d'aider avec la main le développement & l'extenſion de la ligne ; par là les conſidérations ſoit du frottement, ſoit de la difficulté qu'elle avoit à ſe dévider, n'entrent plus dans l'eſtime du chemin ; mais ils évitent auſſi de la laiſſer trop lâche, ce qui produiroit le défaut oppoſé.

2.° En faiſant grande attention à ce que les ſables de 30 ſecondes dont on ſe ſert ſoient juſtes, car comme on a vû que leur défaut de préciſion ſert quelquefois à compenſer celui de la fauſſe meſure, il faut convenir auſſi qu'il peut produire un effet aſſez ſenſible ſur une longue route. Une ſeule ſeconde dont le ſable ſeroit trop long ou trop court, cauſeroit 16 $\frac{1}{2}$ lieues d'erreur ſur 500 de parcourues, à plus forte raiſon ſi la différence eſt de 2 ou 3 ſecondes, comme il n'arrive que trop ſouvent par le peu de ſoins qu'on apporte à les faire.

Cependant ſi l'on ignore que le ſable dont on ſe ſert ſoit défectueux, l'erreur qu'il a cauſée dans la route ſe trouve mal à propos confondue avec celles qu'il peut y avoir eu effectivement d'ailleurs, & elle les fait trouver plus extraordinaires, ſi par haſard elle tend à les augmenter.

On doit donc remédier à cet inconvénient en s'aſſurant de la bonté des ſables avant de s'embarquer, ce qui eſt très-aiſé, car il n'y a point de département de Marine ou de ville de commerce, où l'on ne trouve quelque pendule à ſecondes ſur laquelle on puiſſe les vérifier, & il eſt tout auſſi facile aux Pilotes de réitérer cette vérification dans les mouillages pendant le courant de la campagne, moyennant un pendule ſimple dont chaque oſcillation ſe faſſe en une ſeconde: ils peuvent avec un peu de ſoins le faire partout, ou en porter un tout fait, pour s'en ſervir dans le beſoin. De cette façon l'on n'aura plus à craindre de la part des ſables, que la petite différence qu'ils peuvent éprouver par la viciſſitude de la ſéchereſſe ou de l'humidité, qui ne ſauroit guère monter à plus d'une demi-ſeconde.

On pourroit encore employer à cet uſage une demi-minute dont un Horloger de *Breſt* * dit être l'inventeur, & qui eſt d'une eſpèce relative à ſon métier. C'eſt une boëte ronde de 4 à 5 pouces de diamètre, & d'un pouce & demi de hauteur, renfermant

* Le ſieur *Coullon.*

un mouvement à reſſort qui va pendant 30 ſecondes marquées par une aiguille, laquelle dans ce temps fait le tour d'un cadran au-deſſus de la boëte; & 60 vibrations ou demi-ſecondes, qu'on entend battre au mouvement, font qu'on peut en temps de guerre ſe paſſer de lumière pendant la nuit pour jeter le loch, avantage qui s'y trouve outre celui de la préciſion.

Cette idée ſuffit pour faire connoître l'utilité de cette machine dans les vaiſſeaux, pourvû qu'on ait grand ſoin de ſa conſervation; car on juge aiſément qu'elle ſe ſoûtiendroit peu entre les mains des pilotins ou des matelots, ſi elle leur étoit confiée comme les ſables.

L'on ne prétend pas conclurre de tout ce qui précède, qu'on doive regarder le loch comme le ſeul guide de l'eſtime du chemin: on ſait trop combien les irrégularités du vent, & les différentes agitations de la mer le rendent incertain; combien une longue habitude dans l'inſpection du ſillage eſt néceſſaire pour le corriger; mais il n'en faut pas moins convenir qu'il en eſt la baſe, que ſur lui les Pilotes ont formé leur expérience, la corrigent & l'entretiennent, & qu'ainſi il eſt important de ne rien négliger de ce qui peut contribuer à en rendre l'uſage exact.

On ne ſauroit y parvenir ſans les précautions que l'on vient de recommander, mais il en réſulte encore bien des avantages, puiſque chaque Navigateur en particulier doit attendre plus de préciſion dans ſes

routes en travaillant ſur des principes de la certitude deſquels il peut ſe répondre, & que d'ailleurs l'uniformité générale de pratique dans tous les Pilotes met deux vaiſſeaux qui ayant fait à peu près la même traverſée ſe rencontrent à l'atterrage, ou bien les vaiſſeaux d'une même eſcadre, en état de comparer leurs points & de ſe redreſſer; ce qu'ils ne peuvent pas faire autrement, à moins qu'ils ne ſe rendent compte de la meſure du loch de chaque vaiſſeau, &c.

La comparaiſon des routes des vaiſſeaux eſt en effet comme celle de la vîteſſe de leur marche; de même qu'on connoît celle-ci en mettant les vaiſſeaux qu'on veut eſſayer à la même voilure, on ne peut parvenir à l'autre qu'en tant qu'ils ont ſuivi la même meſure dans l'eſtime du chemin: & comme l'épreuve de la vîteſſe de la marche des vaiſſeaux dépend de la manière d'orienter les voiles, la comparaiſon des routes dépend auſſi de la manière de jeter le loch.

Notre navigation n'eut rien de particulier depuis le 7 de Juillet, où le vent de ſud-oueſt & ſud-ſud-oueſt avoit ſuccédé à celui d'eſt, il nous fit encore aſſez avancer dans notre route, mais en nous portant beaucoup dans le nord, juſqu'au 18 du même mois, où ayant paſſé à l'oueſt il nous fut tout-à-fait contraire: nous avions ſeulement trouvé, de nos latitudes obſervées aux eſtimées, quelques petites différences auxquelles je n'avois pas fait grande attention, mais nous commençâmes alors à reſſentir réellement des courans.

Nous

Nous étions ce jour-là par les 39 degrés 21 minutes de longitude à l'oueſt du méridien de Paris, ſur la carte de l'océan occidental dreſſée au Dépôt, & par la latitude, qui fut bien obſervée, de 49 degrés 13 minutes : le lendemain le temps fut couvert, & nous n'eûmes point de hauteur ; le ſur-lendemain 20.e la latitude fut encore obſervée avec préciſion, & la différence de 33 minutes dont elle ſe trouva plus ſud que l'eſtimée, étoit trop forte dans deux jours pour qu'on ne ſe crût pas fondé à excuſer une eſtime qui, quoique faite, partie avec un gros vent d'oueſt, & partie dans le calme & la groſſe mer, ne pouvoit pourtant pas être aſſez défectueuſe pour différer de 11 lieues ſur environ 30 qu'on avoit faites dans les deux jours vers le ſud $\frac{1}{4}$ ſud-eſt ; ainſi je l'attribuai au courant, & avec d'autant plus de raiſon, que pendant le calme la mer ſembloit bouillonner par le bruit de ce courant.

Le jour ſuivant 21.e j'en eus une nouvelle preuve, & bien convaincante, dans l'obſervation qui me donna encore la latitude de 22 minutes ou $7\frac{1}{3}$ lieues plus ſud que l'eſtime, & cela dans 24 heures, ſur une route de 36 lieues faite vers le ſud-oueſt, & avec un vent d'oueſt-nord-oueſt & de nord-oueſt modéré, eſtimant bien la déclinaiſon de la bouſſole, comme nous le vîmes par obſervation peu de jours après ; outre cela, pendant quelques heures de calme qu'il y eût, nous aperçûmes des lits de courans, & la dérive marquée

du vaiſſeau, montroit qu'ils portoient dans le ſud, & un peu vers l'eſt.

Les deux exemples que je viens de citer ſont trop forts pour douter que le courant ne ſoit réel, d'autant plus que nous en avons eu enſuite pluſieurs autres preuves moins conſidérables à la vérité; mais il eſt ſûr que nous avons toûjours été portés vers le ſud, & jamais dans le ſens oppoſé.

Je l'avois déjà reconnu de même dans mes précédentes campagnes de cette navigation, ainſi que pluſieurs autres Officiers; mais cela n'étoit pas généralement adopté, & pluſieurs perſonnes prévenues que les courans ſont l'excuſe ordinaire des erreurs des Pilotes, étoient pluſtôt perſuadées qu'il n'y en avoit point, & que les erreurs qu'on trouvoit devoient être rejetées en partie ſur le défaut des cartes, & en partie excuſées par les grandes contrariétés des vents qui rendoient la route plus compoſée.

Leur doute m'avoit empêché de m'arrêter à mon ſentiment, en attendant que les nouvelles remarques que je m'étois propoſé de faire ſur ce courant, puſſent du moins me rendre certain qu'il y en avoit, me faire juger de ſa cauſe s'il étoit poſſible, & me conduire par-là à connoître ſa force ſi elle étoit conſtante, & ſa direction, enfin la manière dont il affectoit la route.

C'eſt-là le but que doivent avoir tous ceux qui obſervent les courans, mais j'étois bien éloigné de

penſer à retirer de pareils avantages de mes remarques ; j'en voyois même toute l'impoſſibilité dans le peu de ſuccès du travail qu'ont fait juſqu'à préſent là-deſſus tant d'habiles marins, faute de moyens ſuffiſans à y employer, & à cauſe des grandes variations des courans.

Cependant je ne devois pas négliger de m'y appliquer, & on peut dire qu'il eſt toûjours néceſſaire de le faire, car les obſervations de la latitude dont on eſt certain aujourd'hui, à 2 ou 3 minutes près, avec les inſtrumens nouveaux, peuvent être employées fort utilement à reconnoître les courans, ce qu'on ne pouvoit pas attendre de ceux dont on ſe ſervoit ci-devant, qui la donnoient à peine à 5 ou 6 minutes près. Outre cela la néceſſité fera imaginer des moyens peut-être excellens à ceux qui n'en auront d'abord employé que de très-défectueux ; enfin plus il paroît difficile qu'on puiſſe jamais réuſſir à les obſerver avec l'exactitude néceſſaire, plus il eſt utile de travailler à en approcher par des remarques ſuivies & multipliées, qui feront du moins connoître une partie des propriétés des courans de chaque parage, des dangers auxquels ils peuvent expoſer, & des précautions qu'on devra prendre.

C'eſt, par exemple, de cette manière que les Pilotes eſtiment aujourd'hui à peu près la vîteſſe du courant du canal de *Bahama*, après avoir été ſûrs qu'il porte plus ou moins violemment, mais toûjours vers

le nord : que lorſqu'on double le cap de *Horn* pour aller à la mer du ſud, on continue la route dans la partie de l'oueſt, juſqu'à ce qu'on croye être à 12 ou 15 degrés de longitude plus occidentale que le cap de *Horn*, pour ne pas riſquer d'être jeté ſur la *Terre de Feu*, ou ſur celle des *Patagons*, par les courans qui portent continuellement vers l'eſt.

Mais outre l'avantage de ces approximations qui iront toûjours en ſe perfectionnant par le grand nombre d'obſervations des courans, de quel ſecours ne ſeront-elles pas pour l'avancement de leur théorie ! Car dans les ſyſtèmes qu'en ont donné pluſieurs Savans, ils ſe ſont tous plaints de manquer d'expériences pour appuyer leurs hypothèſes, & pour développer les vraies cauſes phyſiques des différens courans & de leurs changemens.

Il n'y a aucune des circonſtances dont on peut les accompagner qui ne ſoit eſſentielle, l'endroit où on les a faites, le jour, l'heure même, ſi on a eu lieu d'apercevoir celle où le courant agiſſoit le plus, les vents qui régnoient depuis pluſieurs jours, la route qu'on faiſoit, ſi l'on avoit obſervé la variation de la bouſſole, & tant d'autres qu'il ſeroit trop long de détailler, également utiles à la connoiſſance des courans, & à celle des vents avec leſquels ils ont un rapport très-intime.

Je ne rappellerai point ici toutes les théories phyſiques ſuivant leſquelles on a tâché d'expliquer juſqu'à

préſent la cauſe des courans, mais je dirai ſeulement, & il n'y a perſonne qui n'en convienne, que les vents ſont la principale : car outre qu'il eſt tout ſimple d'imaginer qu'un fluide emporté par un certain mouvement, le communique à un autre fluide auquel il eſt adhérant, on remarque ordinairement qu'il régne des courans conſtans où régnent des vents conſtans ; tel eſt, par exemple, le courant vers l'oueſt entre les tropiques, où le vent alizé eſt continuel ; & qu'aux endroits où les vents ſont variables, comme dans les *Mouſſons*, les courans le ſont auſſi dans le même temps.

On ne ſauroit douter non plus que la ſortie des eaux des fleuves, des rivières & des paſſages étroits, ne produiſe des courans près de leur embouchûre, & même aſſez avant dans la mer ; le *goemont* qu'on rencontre dans les endroits les plus éloignés de terre en eſt la preuve.

Il ſemble qu'on trouve dans ces deux cauſes celle du courant dont il eſt ici queſtion, & il y a grande apparence en effet qu'il vient principalement de la ſortie des eaux, tant du fleuve de *Saint-Laurent*, que de la baye de *Hudſon* & des autres du nord, & qu'on pourroit ſuppoſer que ce courant agiroit toûjours de la même manière au même lieu, ſi un calme parfait régnoit continuellement, mais que les vents qui ſoufflent inégalement & de pluſieurs côtés, détruiſent cette régularité ; auſſi n'aperçoit-on point de courant

tant qu'il fait du vent de ſud qui le contre-balance, & au contraire on en ſent toute la force, lorſqu'après que ce vent a ſoufflé avec violence, il paſſe du côté du nord, ou bien qu'il eſt ſuivi du calme, parce que les eaux qui avoient été retenues dans le golfe de *Saint-Laurent* & dans les bayes du nord, d'ailleurs augmentées de celles que le gros vent de ſud y avoit portées, ſe dégorgent alors avec abondance.

C'eſt une remarque que j'ai faite pluſieurs fois, & qui me paroît aſſez naturelle; cependant je ne la donne point comme une règle ſûre du courant qu'on doit éprouver, puiſqu'outre les deux cauſes ſur leſquelles j'ai dit qu'il ſemble qu'on peut le croire principalement fondé, il eſt certain qu'il y en a beaucoup d'autres qui influent & dans ſon principe & dans ſes variations.

Je ſuis très-perſuadé que l'action de la Lune, indépendamment de celle qui fait les marées, & ſurtout celle de la Lune & du Soleil réunis, en agitant l'air, y doivent avoir beaucoup de part.

Il y a encore grande apparence que la chaleur du Soleil qui ſe fait ſentir d'orient en occident, & principalement dans la zone torride, contribue au vent alizé qui y règne, en dilatant ſucceſſivement l'air de cette zone, & qu'elle lui donne une direction ſuivant laquelle l'eau doit être néceſſairement entraînée.

Les côtes & les terres du fond de la mer ſont des digues qui ne peuvent pas manquer d'entrer ici en conſidération, en arrêtant les eaux qui les rencontrent,

& qui pour ſe remettre de niveau avec le reſte de la mer, cherchent à s'échapper, ou par les côtés en formant les courans qu'on voit ſur la pluſpart des côtes dont ils ſuivent le giſement, ou en deſſous par un courant oppoſé à celui de la ſurface de la mer, comme on l'a reconnu en pluſieurs occaſions, & font ainſi une circulation néceſſaire.

Telle eſt peut-être la cauſe du courant de l'oueſt à l'eſt qu'on trouve près de la côte de *Guinée*, où le vent d'eſt n'ayant point encore pû communiquer ſon mouvement vers l'oueſt aux eaux de la mer, celles qui reviennent par deſſous depuis les côtes de l'Amérique, commencent alors à ſe manifeſter, ne trouvant plus d'obſtacle à la ſurface.

Outre cela la configuration des côtes, & ſur-tout leur rétréciſſement, eſt une cauſe de la direction des courans & de leur vîteſſe, comme on le voit dans les détroits, & l'on peut attribuer à la même raiſon, de la part des terres du fond de la mer, l'augmentation de vîteſſe d'un courant qui ſe fait ſentir au large.

Je tirerois volontiers de là encore une conjecture pour l'opinion où je ſuis, que le courant qu'on trouve portant vers le ſud dans cette navigation depuis les *Açores* juſques aux côtes de *Terre-neuve* & de l'iſle *Royale*, porte auſſi un peu vers l'eſt, tant à cauſe de la ſituation des ouvertures du golfe de *Saint-Laurent* & des bayes du nord qui ſe préſentent de ce côté, que parce que le courant qui vient du canal

de *Bahama*, & qui a prolongé les côtes, rencontrant celui qui vient du nord, & qui eſt plus vif que lui, en ſuit néceſſairement la direction, mais en lui communiquant un peu de la ſienne vers l'eſt.

Quoi qu'il en ſoit, il eſt aiſé de ſentir que d'après le nombre & l'irrégularité des cauſes qui contribuent aux courans, l'on doit s'attendre à en trouver quelquefois de conſidérables dans cette navigation, dans le ſens que j'ai indiqué, & quelquefois auſſi à n'en point éprouver du tout, ſuivant que les forces agiſſantes ſont réunies ou qu'elles s'entre-détruiſent; mais il faut prendre garde que dans la prévention qu'il y a des courans, ſouvent on n'en trouve que parce que la différence des obſervations de latitude à l'eſtime, fait imaginer qu'il y en a, & qu'on regarde comme exactes des obſervations qui ne le ſont peut-être pas; ou bien parce que la variation de la bouſſole qu'on a employée n'eſt point celle qui convient, ou enfin que dans un gros temps on a mal gouverné ou mal eſtimé la dérive; c'eſt pourquoi il eſt bon de ne décider à cet égard que lorſque les circonſtances des obſervations ne peuvent laiſſer aucun doute ſur leur bonté, que l'on eſt ſûr de la variation, & qu'on a bien examiné l'eſtime que l'on a faite des choſes qui auroient pû occaſionner cette différence.

Les courans que nous venions de remarquer & dont j'ai cité les exemples, me donnèrent occaſion d'examiner les différentes manières dont on corrige ordinairement

ordinairement la route, pour la faire convenir avec la latitude par obſervation, lorſqu'on voit qu'il faut abandonner celle qui réſulte de l'eſtime, parce qu'elle étoit défectueuſe, & cet examen m'engagea dans des réflexions ſur les corrections, que je ne crois pas inutile de rapporter ici.

REMARQUES ſur les corrections des routes de navigation, par les obſervations de latitude.

La première correction conſerve l'air de vent, & y faiſant convenir la latitude obſervée, corrige les lieues mineures d'eſt ou d'oueſt, mais ſouvent dans le ſens oppoſé à celui où il faudroit le faire, ce qui peut jeter dans de grandes erreurs, comme j'eſpère le vérifier par cet exemple. *

	Degrés.	*Minutes.*
Je ſuppoſe être parti un jour à midi de la latitude nord de	49.	13.
& de la longitude occidentale du méridien de Paris	39.	21.
& que le lendemain à midi n'ayant pas pû prendre hauteur, l'eſtime des routes m'a donné pour l'air de vent le ſud-ſud-eſt 5 degrés eſt, & pour chemin 15 lieues, la latitude eſtimée	48.	33.
& la longitude	38.	50.

Le jour d'après, l'eſtime des routes depuis le midi de la veille, m'a valu le ſud quart de ſud-oueſt 0 degrés 30 minutes oueſt, &

* Cet exemple eſt pris ſur les routes, du 18 au 20 Juillet 1750.

le chemin de 14 lieues deux tiers,	*Degrés.*	*Minutes.*
la latitude eſtimée a été	47.	50.
& la longitude	39.	3.
mais ce même jour ayant eu une bonne hauteur, la latitude obſervée a été de . . .	47.	17.
au lieu de l'eſtimée	47.	50.
la différence eſt de		33. *minutes.*

Voyons ce qu'on fait dans cette occaſion par rapport à cette différence dans la route.

On prétend que puiſqu'on a navigué ſur un air de vent voiſin du ſud, & qu'on eſt ſûr d'avoir erré principalement pour n'avoir pas aſſez compté de chemin, ce chemin doit avoir été plus grand pour les lieues mineures, à proportion qu'il l'a été pour les lieues du ſud, & qu'il faut les corriger en faiſant convenir la latitude obſervée avec l'air de vent eſtimé que l'on conſerve.

C'eſt ce que je fais pour la route ſuppoſée, & faiſant cadrer le rumb de vent *AC (Figure 1.)* qu'ont valu les routes *AI, IC,* depuis la dernière hauteur au point du départ *A* qui eſt le ſud quart de ſud-eſt 3 degrés 15 minutes ſud, avec la latitude obſervée ſur le parallèle *DE* de 47 degrés 17 minutes, je trouve plus de lieues mineures à l'eſt corrigées & exprimées par *DE,* que je n'en avois par l'eſtime *BC,* & ces lieues réduites ſur le moyen parallèle m'ont donné la longitude corrigée, de 38 degrés 57 minutes, au lieu de 39 degrés 3 minutes. C'eſt-à-dire,

6 minutes plus à l'eſt, & le chemin auſſi corrigé & repréſenté par *AE*, de 39 lieues, au lieu de *AC* de 28.

Je ſuppoſe à préſent que comme nous avons toûjours été au plus près l'amure à ſtribord, on ait trop eſtimé de dérive (comme cela peut très-bien être) ſur-tout ayant été à la cape ou aux baſſes voiles pendant preſque tout un jour, alors les routes *AI, IC,* ſeroient *AG, GH,* & l'air de vent *AH* qu'auroient valu ces routes auroit été effectivement du ſud vers l'oueſt, au lieu du ſud vers l'eſt: ſi cela étoit, j'aurois dû faire la correction ſur cet air de vent, & par conſéquent augmenter ma longitude ſur l'eſtime, pendant que la correction que j'ai faite d'abord me l'a diminuée; & la différence *EF* ſeroit aſſez grande, pour que, ſi par haſard elle étoit répétée pluſieurs fois dans une longue traverſée de l'eſt à l'oueſt, elle pût cauſer une grande erreur.

Je pourrois donner encore un nouvel exemple de cela, & plus perſuaſif, en ſuppoſant quatre ou cinq jours de route ſans hauteur, & où l'erreur dans l'air de vent ſeroit d'autant plus grande qu'elle ſe ſeroit multipliée par une ſuite de jours; mais je crois qu'il n'eſt pas néceſſaire, qu'on voit aſſez que rien n'eſt ſi incertain que cette correction, & que l'air de vent que l'on y regarde comme ſûr, peut bien ne l'être pas.

Mais ce n'eſt pas la ſeule correction que je trouve défectueuſe, la troiſième ne l'eſt pas moins, quoique

communément on la préfère aux autres, parce qu'on prétend que par la première l'on ne corrige que le chemin & les lieues mineures, & point le rumb de vent; que par la ſeconde on corrige le rumb de vent & le chemin, & point les lieues mineures; & que puiſqu'on peut s'être trompé dans l'eſtime de ces trois choſes, il eſt bon de ſe ſervir de la troiſième correction qui rectifie un peu ſur chacune.

Cependant, avant de dire en quoi elle me paroît défectueuſe, examinons-en la méthode.

Je ſuppoſe qu'après trois ou quatre jours où l'on n'a point eu de hauteur, on trouve par obſervation qu'on eſt plus ſud que l'eſtime ne faiſoit, on reprend ſes routes depuis la dernière obſervation, & on trouve que les lieues eſtimées au ſud *A C (Fig. 2.)* & les mineures eſtimées à l'oueſt *C B*, donnent l'air de vent eſtimé *A B* qui eſt aux environs du ſud-oueſt, cas où l'on fait la troiſième correction.

On commence par ſe ſervir des lieues de différence en latitude par obſervation *A D*, & les faiſant convenir à l'air de vent eſtimé *A B*, prolongé en *E*, elles donnent des lieues mineures *D E* que l'on appelle obſervées, & qu'on ajoûte enſuite aux mineures eſtimées *C B* ou *D G*, & prenant la moitié de la ſomme exprimée par *D F* pour lieues mineures corrigées, on la fait convenir avec *A D*, lieues de la différence en latitude obſervée, & *A F* eſt le rumb de vent corrigé qui exprime les lieues de chemin.

Ces mêmes lieues mineures corrigées étant enſuite réduites en majeures, par le moyen parallèle, on a la différence en longitude.

Il eſt certain par la différence qu'on trouve de la latitude obſervée à l'eſtimée, qu'on n'a pas aſſez compté de chemin au ſud: cela peut venir de pluſieurs cauſes, ſoit d'avoir eſtimé l'air de vent trop à l'oueſt, faute de bien connoître la variation, ſoit d'avoir mal eſtimé la dérive ou le chemin; mais on ne ſait auquel de ces défauts on doit attribuer l'erreur que l'on trouve, qui peut ne provenir que d'un ſeul, & on la corrige comme ſi elle étoit produite par tous. Car 1.° ſi l'erreur qu'on trouve ne venoit que de n'avoir pas aſſez eſtimé de chemin, il ne faudroit pas changer l'air de vent, mais corriger le chemin qui ſeroit changé de *AB* en *AE*, & les lieues mineures qui ſeroient exprimées par *DE* au lieu de *CB*.

2.° Si l'erreur venoit d'avoir mal eſtimé la variation ou la dérive, & de n'avoir pas aſſez compté de chemin, l'air de vent peut être changé de *AB* en *AG*, & alors il faudroit le corriger ainſi que le chemin, mais ne pas toucher aux lieues mineures qui ſeroient toûjours exprimées par *CB* ou *DG*.

3.° Mais ſi, avec ces mêmes défauts, celui de n'avoir pas aſſez eſtimé de chemin avoit le plus contribué à l'erreur qu'on trouve, l'air de vent pourroit être changé de *AB* en *AF*, & alors il faudroit

corriger l'air de vent, le chemin & les lieues mineures, en ſuivant exactement la troiſième correction, mais c'eſt dans le ſeul cas où l'air de vent rencontreroit le point *F*, moyen proportionnel arithmétique entre *DG* & *DE*, puiſqu'on prend dans cette correction la moitié de la ſomme de *DG* & de *DE*; car ſi l'air de vent étoit plus près de *G* ou de *E*, alors *DF* ne ſeroient plus les vraies lieues mineures corrigées.

On voit donc que ce n'eſt que dans un ſeul cas, & qui ne peut arriver que bien rarement, que la troiſième correction indiquée dans les Traités de Navigation pourroit être bonne, & que dans tous les autres elle ne ſeroit point exacte, puiſque dans le premier exemple j'ai fait voir qu'il faudroit faire uſage de la première correction, dans le deuxième de la ſeconde, & dans le troiſième ſe ſervir de la troiſième, mais différemment qu'elle n'eſt indiquée, à moins que l'air de vent ne rencontrât préciſément le parallèle où aboutiſſent les lieues de différence en latitude obſervée, dans le point moyen entre les lieues mineures eſtimées & les lieues mineures obſervées.

Or puiſqu'on ne ſait jamais poſitivement d'où a pû provenir l'erreur qu'on trouve dans les routes, pourquoi ſe ſervir d'une correction qui ne peut être bonne que par haſard, & qui, loin de rectifier la route, peut quelquefois être une ſource d'erreur?

Ces problèmes ne ſauroient donc être réſolus

avec certitude, c'eſt pourquoi je ſerois du ſentiment de ne jamais faire aucune correction pour les lieues eſt ou oueſt, & de toûjours faire convenir celles eſtimées avec la latitude obſervée, c'eſt-à-dire, de ne jamais ſe ſervir que de la ſeconde correction, parce que par ce moyen, ſi les points de départ & d'arrivée ſont bien déterminés ſur la carte, on ſera en état après l'atterrage de décider ſur ſon eſtime, de voir, par la différence de la longitude eſtimée lors de l'arrivée à la longitude effective du lieu où l'on eſt arrivé, l'erreur qu'on aura commiſe, & de s'en corriger dans une autre campagne, au lieu que ſi l'on a fait beaucoup de corrections dans la traverſée & qu'on trouve de l'erreur, on ne ſait plus ſi elle vient d'avoir mal eſtimé ou d'avoir ſouvent corrigé dans le ſens contraire à celui où il l'auroit fallu.

Il eſt vrai qu'il peut arriver quelquefois qu'on auroit bien fait de corriger les lieues eſt ou oueſt, & que ſi on ne le fait pas, l'erreur qu'on trouvera à l'atterrage ſera plus grande de la quantité dont les corrections auroient pu rectifier la route ; mais il n'eſt rien de ſi aiſé que de faire toutes ces corrections lorſque le cas l'exige, & d'en tenir ſeulement compte ſans en faire aucun uſage dans ſon point, afin qu'à l'atterrage on puiſſe ſe précautionner en conſéquence de ce qu'elles auroient changé à la route.

Le 24 de Juillet au ſoir, étant à 42 degrés 2 tiers de longitude occidentale, & 46 degrés 3 quarts

de latitude, nous obſervâmes avec un beau temps la variation de la bouſſole, qui fut trouvée de 19 degrés nord-oueſt.

Le vent continuoit à être principalement à l'oueſt, mais comme il varioit de temps en temps vers le nord-oueſt ou le ſud-oueſt, nous faiſions tous les jours une vingtaine de lieues en route, ainſi nous avancions peu à peu vers les bancs. Pluſieurs oiſeaux qui ne s'en éloignent pas beaucoup, & que nous avions déjà vûs, nous en annonçoient l'approche, outre la brume que nous avions reſſentie.

Le grand banc de *Terre-neuve*, le *banc à vert*, les *bauquereaux*, &c. ſont une ſuite d'éminences dans le fond de la mer, qui régnent autour des côtes de cette partie de l'Amérique, & qui s'étendent depuis le 49^{e} degré & demi de latitude à l'orient de l'iſle de *Terre-neuve*, juſqu'à la côte de la *Nouvelle Angleterre;* la mer a plus de profondeur aux intervalles qui les ſéparent les unes des autres, & dans les endroits les plus élevés elle en a encore bien au deſſus de ce qu'il faut pour la navigation de toute orte de vaiſſeaux.

La plus conſidérable de ces éminences eſt appelée avec juſte raiſon *le grand banc*, non ſeulement par rapport à ceux qui en ſont voiſins, mais parce que c'eſt le plus grand que l'on connoiſſe.

La ſuperficie de ces bancs eſt preſque par-tout de ſable ou de vaſe avec beaucoup de coquillages, & de roche en quelques endroits.

On

On commença de ſonder le 25 au ſoir, afin de ſavoir exactement le temps où nous aurions le fond; on ne l'eut point ce jour-là, non plus que le 26 au matin, mais ayant ſondé encore à midi, on trouva 90 braſſes.

On crut d'abord à cette première ſonde être arrivé à l'acore * de l'eſt du grand banc; ceux dont les points étoient de l'avant du vaiſſeau n'en faiſoient aucun doute, & ſe félicitoient de la juſteſſe de leur route; ceux au contraire qui penſoient en être encore aſſez loin, rejetoient ſur le défaut de l'eſtime l'erreur qu'ils trouvoient dans la leur: j'étois dans ce cas, & m'en croyant encore à plus de 40 lieues par mon point (qui étoit par la longitude de 45 degrés 55 minutes & demie, & la latitude de 47 degrés une minute) je me perſuadois avec peine une erreur qui me paroiſſoit trop conſidérable.

Mais après avoir fait différentes routes pendant leſquelles on gagnoit du chemin dans l'oueſt, au lieu de trouver moins de fond (comme on devoit s'y attendre ſi on avoit été ſur le grand banc) on fut fort ſurpris d'en trouver toûjours davantage, & enfin de le perdre le 28 au matin.

On ne pouvoit pas douter alors que nous n'euſſions paſſé ſur un banc qu'on trouve ſur quelques cartes Hollandoiſes, à l'eſt du grand banc, & au nord-eſt du banc *Jaquet;* nous en fûmes bien plus certains

* On nomme *acore* l'extrémité des bancs.

le 29 au matin par la rencontre que nous fimes d'un bâtiment François, auquel M. *de Choiſeul* parla, pour ſavoir ſon point, & dont il apprit que nous étions encore éloignés du grand banc de 38 lieues que ce navire eſtimoit avoir faites depuis le 26 au ſoir qu'il en avoit perdu le fond.

Ce banc n'étoit point marqué dans la carte de l'océan occidental du Dépôt, ni dans aucune autre carte Françoiſe ou Angloiſe; & comme les routes exactes de navigation ſont le ſeul moyen dont on peut ſe ſervir dans ces ſortes de déterminations, je redoublai de ſoins dans l'eſtime de la mienne, afin d'en déduire ſa poſition par rapport & au grand banc, & à la côte où nous atterrerions: je me propoſai auſſi de vérifier de la même manière, dans la carte du Dépôt, la diſtance de l'acore de l'eſt du grand banc au lieu de notre atterrage.

Cependant nous approchions du grand banc, & je ne m'en faiſois plus qu'à 3 lieues & demie par mon point du 30 Juillet à midi, qui étoit par la longitude de 48 degrés 54 minutes, & la latitude de 46 degrés 6 minutes: on fit à peu près ce chemin vers l'oueſt-nord-oueſt juſqu'à 6 heures du ſoir où l'on ſonda, & on trouva effectivement le fond à 65 braſſes.

Quoique la préciſion dont ma route s'étoit trouvée depuis *Breſt* juſqu'à cet atterrage du grand banc, ne pût pas être regardée comme une preuve de ſa

juſteſſe, je fus néanmoins ſatisfait de la conformité qu'elle avoit avec celles de la pluſpart des meilleurs Navigateurs, puiſque c'eſt ſur elles que la carte du Dépôt avoit été dreſſée, cette conformité m'annonçoit d'ailleurs que je devois la retrouver encore depuis l'acore de l'eſt du grand banc juſques à l'iſle *Royale*, ſi je continuois l'eſtime de ma route de la même manière, & avec d'autant plus d'apparence que cette dernière partie de la route étoit bien moins longue que celle que nous avions déjà faite.

Je fus alors en état de décider de la poſition du banc, vulgairement appelé *le Bonnet Flamand*, ſur lequel nous avions paſſé, eu égard au point de cette première ſonde du grand banc, & de connoître en partie ſa grandeur par le détail des routes & des ſondes dont je tenois le compte le plus circonſtancié.

C'eſt ſur ce détail que, dans la carte que j'ai dreſſée ſur mes propres obſervations, j'en ai fixé la détermination bien différemment de ce qu'on la trouve dans les cartes Hollandoiſes, où *le bonnet Flamand* eſt placé 23 minutes trop au ſud, & au moins 24 lieues trop loin du grand banc.

Le temps étoit très-beau le jour que nous arrivâmes ſur le grand banc, auſſi ne reſſentîmes-nous pas la mer groſſe & *clapoteuſe* qu'on trouve ordinairement à ſes acores, pour peu de vent qu'il faſſe, & qui y eſt monſtrueuſe dans les gros temps, du moins ſuivant l'opinion de la pluſpart des Officiers, qui ont auſſi

communément éprouvé que ſur le banc même elle eſt rarement agitée & preſque toûjours belle.

Quoiqu'on ne prétende pas appuyer un ſyſtème ſur le langage des matelots-pêcheurs, plus inſtruits des effets que des cauſes, l'on peut convenir cependant que les idées qu'ils ont vulgairement adoptées ne ſont pas ſans principes: ils diſent, lorſqu'il y a du gros vent, *qu'il doit faire bien mauvais temps dehors*, parce qu'ils regardent le banc comme un port; ou bien *qu'ils ne ſont plus chez eux*, c'eſt-à-dire, qu'ils ſont hors du banc, lorſqu'ils ſentent la mer groſſe. Effectivement c'eſt un indice rarement trompeur qu'on en ſort ou qu'on eſt ſur le point d'y entrer.

En partant donc de l'expérience la plus générale, ne pourroit-on pas expliquer pourquoi la mer eſt ſi fréquemment agitée ſur ces acores, & ſi tranquille au contraire ſur les bancs, en regardant les bords très-eſcarpés de ces bancs comme des murailles qui la réfléchiſſent d'un mouvement preſque égal, & directement oppoſé à celui de la houle! Il faut admettre pour cela le mouvement des eaux de la mer à une grande profondeur, puiſque le fond ordinaire ſur le grand banc & ſur les autres qui en ſont voiſins eſt de 40 braſſes, ou de 25 à 30 tout au moins: je n'ignore pas que cette opinion ſemble d'abord contradictoire à celle de l'inaction des eaux intérieures de la mer à une pareille profondeur, établie par quelques Phyſiciens; mais les circonſtances particulières dont il

s'agit ici, n'autoriſeroient-elles pas une exception, même dans leurs principes, qui n'embraſſent que des cas généraux, & ſuppoſent le lit de la mer parfaitement libre?

On prétend d'ailleurs que ſur ces acores, le cours des eaux porte toûjours à *débanquer* le vaiſſeau; ce ſeroit une nouvelle preuve que la mer du large n'y pénètre pas aiſément.

Nous eumes enſuite du calme avec de la brume épaiſſe juſqu'au premier Août au ſoir, où le temps s'étant bien éclairci, on obſerva la variation de la Bouſſole au coucher du ſoleil, qui fut de 18 degrés nord-oueſt: nous étions par les 45 degrés & demi de latitude, & 49 degrés & demi de longitude.

Le vent paſſa alors au ſud, & nous étant favorable pendant trois jours, nous traverſâmes bien-tôt le grand banc.

On ſondoit ſouvent, & l'on continua de le faire juſques à notre arrivée à *Louiſbourg;* je tins un compte exact de toutes ces profondeurs de la mer, & des points de la route auxquels elles convenoient, afin de vérifier par là autant que je pourrois ſur les cartes, les poſitions des autres bancs ſur leſquels nous paſſerions. En effet, ils y ſont repréſentés ſuivant l'idée qu'en ont donné les routes que les Navigateurs y ont faites en ſondant; mais puiſqu'il eſt difficile de bien déterminer ainſi la figure des côtes que l'on voit, à plus forte raiſon celle des terres du fond de la mer qu'on

ne voit pas, & qu'on ne peut connoître qu'en tâtonnant avec la ſonde ; auſſi ces bancs ont-ils des figures différentes ſur preſque toutes les cartes : on ne peut attendre que d'un long temps, & de la multiplicité de ces expériences, les corrections néceſſaires à cet égard.

Les différences que l'on voit dans la poſition de ces bancs, ne viennent pas ſeulement du défaut d'exactitude des routes qui ont ſervi à les tracer, mais des limites des acores, que chacun fixe ſelon la profondeur qui lui convient : il ſeroit pourtant néceſſaire de ſuivre ſur cela une méthode conſtante, en regardant, par exemple, lorſque l'on ſort d'un banc, l'endroit où le fond eſt de 150 braſſes, comme celui au delà duquel on ſuppoſe qu'on le perdroit tout-à-fait, puiſque d'un côté l'on ne file guères davantage la ligne de ſonde, pour ſavoir quand on commence à le trouver, & que de l'autre ſon rapport eſt preſque toûjours infidèle au delà d'une pareille profondeur.

D'ailleurs l'on remarque que les acores de ces bancs ſont preſque droites, & que pour l'ordinaire les fonds qui leur ſont extérieurs augmentent tout à coup conſidérablement, ſur-tout aux acores de la partie orientale du grand banc entre le 43 & le 48e degré de latitude, où l'on en eſt aſſez aſſuré par l'atterrage des vaiſſeaux.

Par là on ne repréſenteroit plus comme bancs différens, deux éminences contigues entre leſquelles on trouve toûjours le fond, on n'en feroit alors qu'un

ſeul banc, ſur lequel le nombre de braſſes déſigneroit les éminences, & cela conviendroit beaucoup mieux que d'y tracer des ſéparations ſur leſquelles on ne ſauroit guères s'accorder, parce qu'on ne les ſuppoſe pas à la même profondeur, & qui loin d'éclairer les Navigateurs, ne peuvent que les jeter dans de nouvelles incertitudes.

Ces bancs ſont dépeints de la manière que je viens d'indiquer, dans la carte des variations de M. *Halley*, que l'on trouve au commencement du 4^e^ Livre du Pilote Anglois, & dans une autre carte réduite de l'océan occidental, qui eſt auſſi au commencement du même volume : le même trait ponctué qui forme le grand banc y renferme ſa continuation dans le ſud de l'iſle de *Terre-neuve*, diſtinguée ailleurs par les noms de *banc aux baleines* & de *banc à vert*, deux hauteurs qu'on peut regarder comme faiſant partie du grand banc, puiſqu'elles n'en ſont ſéparées que par des intervalles où l'on a toûjours le fond.

C'eſt ce que j'avois déjà éprouvé, & nous le vérifiâmes encore dans cette occaſion, car en traverſant le grand banc l'on ſonda de quatre en quatre heures, & même plus ſouvent, pour tâcher de connoître quand nous en ſortirions, & ſi nous perdrions le fond, ou du moins ſi nous le trouverions à une aſſez grande profondeur pour nous faire apercevoir de ces intervalles de ſéparation de banc que les cartes marquoient à la latitude où nous étions alors, mais nous ne trouvâmes pas

de différences conſidérables dans le nombre de braſſes des fonds, qui puſſent en juſtifier l'exiſtence.

Le 4 Août au matin, par une brume très-épaiſſe, nous vîmes, preſque au point de nous toucher, pluſieurs bâtimens de pêche Anglois; on fut à bord de l'un d'eux pour s'informer de ſon point: le patron dit être ſur le *banc à vert*, à cinq ou ſix lieues de l'acore de l'oueſt, & le fond qui n'excédoit pas 35 braſſes vérifioit aſſez ſon rapport; cependant notre point qui étoit alors par la longitude de 56 degrés 37 minutes, & la latitude de 45 degrés 46 minutes, étant rapporté ſur la carte du Dépôt, nous y faiſoit trouver hors du banc d'environ 5 lieues dans le ſud-oueſt. La bonté de ce point fut enſuite juſtifiée par la fin de la route: il eſt donc évident que le *banc à vert* doit être étendu vers le ſud-oueſt ſur la carte de 5 lieues & même davantage, puiſqu'on ne peut raiſonnablement faire abſtraction & du rapport de l'Anglois & de la diſtance effective quoique inconnue où nous étions de l'acore.

Le 6 au ſoir, on obſerva la variation qui fut trouvée de 18 degrés nord-oueſt, & l'on commença d'avoir le fond de l'approche de l'iſle *Royale* à 130 braſſes; il diminua après cela à meſure que nous approchâmes, & nous ne le perdîmes plus juſqu'à notre arrivée à la côte le 8 Août à la pointe du jour, où nous découvrîmes l'iſle de *Scatari*, qui reſtoit au nord-oueſt & nord-oueſt quart d'oueſt de la bouſſole à la diſtance eſtimée de 5 lieues.

Cette

Cette iſle ſituée à la pointe du ſud-eſt de l'iſle *Royale*, eſt le lieu de l'atterrage ordinaire de tous les vaiſſeaux qui viennent à *Louiſbourg;* elle eſt peu élevée, ainſi que toutes les côtes méridionales de l'iſle *Royale;* on la découvre cependant de ſix à ſept lieues de diſtance, & on la reconnoît aſſez, tant par ſa ſituation, eu égard aux terres dont elle eſt voiſine, que par quelques hauteurs en partie couvertes de bois, qu'elle a du côté de l'oueſt; celui du nord-eſt eſt bas, ſans arbres, & l'on aperçoit deux iſlots noirs au bout de ſa pointe.

A midi, le milieu de l'iſle de *Scatari* reſtant au nord-nord-oueſt de la bouſſole à la diſtance de deux lieues, on obſerva la latitude de 45 degrés 58 minutes: j'ai reconnu enſuite que cette obſervation avoit été trop ſeptentrionale de 3 minutes, par la comparaiſon que j'ai faite de la latitude de *Scatari* qui en réſulteroit d'après notre relèvement, avec la latitude véritable de cette iſle.

La longitude de mon point, ſuivant l'eſtime depuis le départ de *Breſt*, étoit de 60 degrés 5 minutes, conforme à celle du relèvement de *Scatari* pointé ſur la carte; mais nous ne pourrons décider s'il y eut de l'erreur dans l'eſtime, & de combien elle fut, que lorſque, d'après les obſervations qui ont été faites à *Louiſbourg*, nous dirons quelle eſt la longitude de cette ville.

Nous avions eu quelques gros vents preſque inſéparables des longues traverſées, moins cependant

qu'on n'en éprouve ordinairement dans celle-ci; il eſt vrai que nous l'avions faite dans la plus belle ſaiſon de l'année, mais on ne peut diſconvenir que cette navigation ne ſoit toûjours rude & deſagréable, ne fût-ce qu'à cauſe de la contrariété perpétuelle du vent, & de la néceſſité où l'on eſt de gagner plus de ſept cens lieues preſque toûjours à la pointe de la bouline, avec un ciel rarement ſerein, de la pluie & une brume très-fréquente.

Tels ſont les temps auxquels on doit s'attendre dans l'été, on a de plus au printemps la rigueur du froid & la rencontre des glaces, qui peut être fort dangereuſe, & pendant l'automne les coups de vent & la mer plus groſſe.

Quelle différence d'une pareille traverſée à celle des vaiſſeaux deſtinés pour les iſles Antilles! Ils font également route vers l'oueſt, mais c'eſt avec des circonſtances bien oppoſées à celles que je viens de détailler, & dont on voit les cauſes dans la ſeule ſituation de ces mers ſur le globe: ils ont toûjours pour eux le vent alizé, la douceur du climat & la beauté conſtante du ciel & de la mer.

Le temps étoit clair, mais le vent au ſud-oueſt nous empêchoit de gagner *Louiſbourg:* nous louvoyâmes tout le jour & toute la nuit, pour nous trouver le lendemain à portée d'entrer dans ce port; mais, la brume qui s'étoit élevée pendant la nuit, nous empêchoit de voir la terre le 9 Août au matin, &

nous fit craindre d'être peut-être pluſieurs jours ſans pouvoir entrer : heureuſement le temps s'éclaircit ſur les huit heures, nous aperçûmes l'entrée du port de *Louiſbourg*, & nous y mouillâmes à dix heures du matin.

Une brume des plus épaiſſes recommença le moment d'après, & continua pendant pluſieurs jours.

Arrivée à Louiſbourg.

NOUS deſcendîmes à terre l'après midi, M. *de Diziers* & moi, pour rendre nos devoirs à feu M. *Deſherliers*, Capitaine de vaiſſeau & Gouverneur de l'iſle, de qui nous reçûmes les premières marques des bontés & de l'affection dont il a bien voulu continuer de nous honorer pendant notre ſéjour à *Louiſbourg.*

Nous travaillâmes dès-lors, avec toute la diligence poſſible, à l'armement du bateau * deſtiné à nous tranſporter dans les endroits où nous devions profiter, pour nos travaux, du reſte de la ſaiſon; mais notre départ fut retardé pour attendre que les voiles en fuſſent achevées.

Ce temps ne pouvoit être mieux employé qu'à faire les obſervations qui ſe préſenteroient, & dans ce deſſein je montai les inſtrumens dans le jardin de M le Gouverneur, faute d'un endroit plus convenable dans la ville; mais il eſt peu de pays dont le climat ſoit moins propre aux obſervations aſtronomiques, que celui de *Louiſbourg*, & des côtes que j'ai parcourues enſuite; les temps obſcurs & les grands vents, que les Aſtronomes redoutent tant par-tout, y ſont encore plus fréquens, & ne ſont pas le ſeul inconvénient

* Bâtiment dont on ſe ſert en Amérique, du port de 80 à 100 tonneaux, & n'ayant qu'un mât.

qu'on y éprouve, la brume preſque continuelle, laiſſe ſouvent à peine découvrir le ciel deux ou trois fois en quinze jours, de ſorte qu'il eſt rare que ce ſoit dans les momens où l'on a quelque obſervation à faire; & ſi par haſard il fait alors un beau ciel, on a toûjours à craindre que cette même brume qui s'élève quelquefois tout à coup, n'empêche une obſervation fort attendue, ou qu'étant déjà faite elle ne la rende inutile, faute de pouvoir enſuite connoître l'heure & la marche de la pendule par celles qui doivent l'accompagner.

D'ailleurs le ſol de tous ces pays, par le peu de ſolidité de ſa ſurface, eſt très-incommode pour toutes les obſervations où l'on cherche les hauteurs des aſtres; ce n'eſt, pour ainſi dire, par-tout qu'une mouſſe légère ou de l'eau, on trouve à peine où poſer ſolidement un quart-de-cercle; d'un autre côté la grande humidité du terrein qui s'élève preſque continuellement en vapeurs, attache très-ſouvent le cheveu du plomb au limbe de l'inſtrument, & ſans des précautions on ne ſauroit alors compter ſur une hauteur exacte.

Avec autant d'obſtacles de la part du climat, ce ne fut qu'au bout de douze jours, & en profitant de quelques intervalles aſſez beaux, que je parvins à connoître la latitude, qui fut trouvée par pluſieurs hauteurs méridiennes du Soleil & d'étoiles, de 45 degrés 53 minutes deux tiers; la carte de l'océan occidental du Dépôt ne différoit pas ſenſiblement de cette détermination.

Le quart-de-cercle fut vérifié par pluſieurs opérations, & la déclinaiſon de la bouſſole obſervée de 16 degrés nord-oueſt, au moyen d'un déclinatoire ou bouſſole, dont la boëte extérieurement quarrée contient un cercle ou roſe de vents; la circonférence de ce cercle eſt diviſée en degrés, & du centre s'élève un pivot ſur lequel tourne l'aiguille d'acier qui a 4 pouces & demi de long: cette roſe eſt fixée dans la boëte, de manière que la ligne nord & ſud eſt parallèle au côté extérieur; enfin une alidade à pinnules tourne dans le plan de ce côté, ſur lequel elle eſt appliquée par ſon milieu.

L'alidade fut pointée ſur le Soleil à midi, ainſi l'arc compris entre le point nord ou ſud, & le degré où l'aiguille étoit alors arrêtée, fut la variation de l'aimant. L'heure & la marche de la pendule m'aſſuroient du moment de midi, mais elles me devinrent inutiles par rapport aux obſervations de longitude, dont aucune ne fut praticable.

Il eſt vrai que le long ſéjour que je devois faire à *Louiſbourg*, où j'avois réſolu de paſſer l'hiver, me garantiſſoit le ſuccès que je n'avois point eu; ainſi je ne fus plus occupé que des reſſources que je pourrois employer dans ceux des endroits que j'aurois à parcourir, où je ne ſéjournerois point aſſez longtemps.

L'Aſtronomie en fournit beaucoup, car outre les éclipſes de Lune & celles des ſatellites de Jupiter,

on a encore les occultations des étoiles & du Soleil par la Lune, les diſtances de la Lune au Soleil dans les premiers & derniers quartiers, & dans les autres temps de la lunaiſon les diſtances aux étoiles, ſoit que la Lune en ſoit proche ou éloignée : auſſi me propoſai-je indiſtinctement la pratique de tous ces moyens, ſelon les circonſtances, perſuadé de l'importance dont il eſt pour un Aſtronome voyageur de n'en négliger aucun, puiſqu'indépendamment de la valeur particulière de chacun d'eux, ils ſe vérifient les uns par les autres, lorſqu'on eſt aſſez heureux pour en employer pluſieurs dans le même lieu, comme cela m'eſt arrivé par la ſuite.

On ſait en effet les divers inconvéniens auxquels on eſt expoſé dans certains temps & dans pluſieurs pays, quand on ne s'étoit propoſé que les éclipſes de Lune & celles des ſatellites de Jupiter ; c'eſt alors qu'on reconnoît ſingulièrement la néceſſité des obſervations de la Lune, ſans leſquelles on perdroit ſouvent l'occaſion d'une détermination, peut-être eſſentielle.

Elles ont encore l'avantage d'être également utiles par-tout & dans toutes les ſaiſons, car comme on n'a beſoin d'un ſecond Obſervateur que pour connoître les défauts des Tables de la Lune dont on ſe ſert, l'éloignement des méridiens des deux lieux eſt preſque indifférent, parce que ces défauts ne changent pas ſenſiblement dans l'intervalle de temps entre ces deux

obſervations, & que d'ailleurs on obſerve aſſez régulièrement les paſſages de la Lune au méridien dans les meilleurs Obſervatoires de l'Europe.

On peut même ſe paſſer à l'avenir du ſecond Obſervateur, au moyen des cahiers des Obſervations de la Lune, qui viennent d'être publiés à l'Imprimerie Royale, leſquelles ont été faites pendant une période complette d'environ dix-huit ans; car on ſe ſervira des erreurs qui avoient été reconnues aux Tables de la Lune dix-huit ans avant le temps de l'obſervation préſente, & au jour où la Lune étoit dans la même poſition à l'égard & de ſon apogée & du Soleil, parce que les erreurs ſe répètent, & qu'en corrigeant en conſéquence les Tables, l'effet en eſt le même que ſi elles étoient parfaitement exactes, comme je l'ai déjà dit, en faiſant uſage de cette méthode dans le Mémoire ſur la longitude de la ville de *Buenos-aires*, publié dans le premier volume des Mémoires de Mathématique & de Phyſique préſentés à l'Académie Royale des Sciences.

Par ce moyen l'Aſtronome aura l'agrément de faire tout de ſuite uſage de ſon obſervation, pour connoître la longitude du lieu où il l'aura faite; & ceux qui auront du temps à donner au travail, pourront s'occuper très-utilement à déduire les longitudes de pluſieurs endroits où on a fait autrefois de pareilles obſervations, dont on n'a jamais tenté les calculs.

Ils ſont à la vérité longs & pénibles, mais par l'utilité

l'utilité des réſultats, ne ſera-t-on pas dédommagé de ſes peines! D'ailleurs, pour peu qu'on ſoit porté à s'y livrer, & avec quelques principes d'aſtronomie, on ſera bien-tôt en état de les pratiquer, moyennant un détail bien circonſtancié des méthodes; & comme on ne ſauroit les expliquer d'une manière plus claire que par des exemples, dans leſquels on voit en même temps la forme du travail, j'en ferai dans la ſeconde partie l'application à mes propres obſervations; & je m'y étendrai d'autant plus volontiers, que je ne vois pas que juſqu'à préſent aucun Aſtronome ait réuni & donné l'application de toutes les méthodes pratiques, dont pluſieurs me paroiſſent très-ſimples & particulières.

Après ce qui vient d'être expoſé, on voit aſſez que ſi la Géographie a changé de face, depuis qu'aux éclipſes de Lune, ont été ajoûtées celles des ſatellites de Jupiter, on doit s'attendre à la voir bien-tôt perfectionnée par l'uſage des obſervations de la Lune, ſur-tout aujourd'hui que pluſieurs Officiers de Marine commencent à s'attacher aux pratiques d'aſtronomie, néceſſaires pour cet objet.

D'ailleurs, avec le même ſecours des erreurs périodiques qui aſſurent la bonté des Tables, l'uſage des obſervations de la Lune ne ſe borne plus aux déterminations des longitudes ſur terre, & l'on eſt en état dès aujourd'hui de les pratiquer en mer avec aſſez d'exactitude, ſi l'on obſerve une occultation

d'étoile, ce qu'on peut faire avec une lunette de quatre pieds de longueur.

Au défaut de ce moyen, on pourra du moins eſpérer une approximation de la longitude du point du vaiſſeau, aſſez exacte pour ſe garantir des grandes erreurs de l'eſtime à la fin d'une longue route, ſi l'on meſure à deux minutes près avec le quartier de réflexion la diſtance de la Lune au Soleil, dans les premiers & derniers quartiers, & dans les autres temps la diſtance de la Lune à quelque étoile.

Cela n'eſt point impoſſible à ceux qui, bien exercés dans la pratique de ce quartier, en ont un dont les miroirs ſont parfaitement plans & clairs, bien diviſé, ſelon la méthode de *Nonius*, & même à lunette; car en le ſuppoſant tel qu'on vient de le dire, il doit donner la meſure de l'angle avec préciſion, puiſqu'il ne reſte après cela d'eſſentiel que le contact des diſques des deux aſtres, lequel par la nature de l'inſtrument eſt indépendant du mouvement du vaiſſeau.

Dans l'uſage de l'un ou de l'autre de ces moyens, il faut encore être muni d'une montre à ſecondes, pour connoître l'heure véritable à 15 ſecondes ou un quart de minute près, par le calcul de pluſieurs hauteurs du Soleil, qu'on aura priſes avec le même quartier, peu de temps avant ou après l'obſervation, dont on cherche à déduire la longitude.

La poſſibilité d'avoir l'heure avec cette préciſion

n'eſt point douteuſe d'après le rapport qu'ont fait M.rs les Académiciens envoyés au Perou, de leur expérience à cet égard ; eſt-il néceſſaire d'ajoûter à cela que j'ai même obtenu l'heure preſque auſſi exactement avec un inſtrument d'une eſpèce différente & beaucoup inférieure, comme on le verra par la ſuite.

Telles ſont les conditions auxquelles ſont aſſujéties les obſervations qu'on propoſe de pratiquer en mer au défaut des occultations d'étoiles, les ſoins que nous venons d'indiquer peuvent même leur donner plus d'exactitude que nous n'en avons annoncé : mais quand même l'erreur ſuppoſée de deux minutes dans la meſure de l'arc de diſtance, & celle d'un quart de minute dans l'heure, ſeroient réelles, on auroit toûjours la longitude du point du vaiſſeau à un degré près, de quoi juſqu'à préſent on n'avoit pas cru pouvoir ſe flatter.

De pareils avantages engagent aſſez à ne pas négliger en mer ces ſortes d'obſervations, malgré la longueur des calculs par leſquels on en déduit la longitude. Le marin, obſervateur & aſtronome, acoûtumé à déterminer des longitudes ſur terre, avec une préciſion qu'il porte juſqu'aux ſecondes, verra bien-tôt de quelle manière il doit les abréger ici, ſur-tout s'il a un globe garni d'un rapporteur parallactique : les réſultats ſeront toûjours d'autant meilleurs qu'on ſe rendra les obſervations

plus familières par l'uſage, & qu'on ſera plus délicat dans le choix de ces inſtrumens, ſur-tout de leurs miroirs. On ne ſauroit trop répéter que c'eſt en quoi ils ſont le plus ſouvent défectueux ; nous l'avons malheureuſement éprouvé dans ceux dont nous étions munis M. *de Diziers* & moi, & par cette raiſon il nous a été impoſſible de les employer à cet uſage.

Première ſortie.

TOUT étant prêt pour notre départ de *Louiſbourg*, nous mîmes à la voile le premier de Septembre 1750 au ſoir avec un petit vent de nord-oueſt.

La ſaiſon étoit alors ſi avancée, que je devois m'attendre à une navigation rude, quelque part que je l'entrepriſſe dans ces pays; c'eſt pourquoi je crus ne pouvoir mieux faire que de commencer par les endroits des côtes les plus méridionales où j'euſſe des opérations à faire, la mer y devant être plus long-temps praticable.

Je choiſis d'abord l'iſle *de Sable;* on ſait combien ſon approche eſt dangereuſe, & qu'elle a toûjours été un grand obſtacle à la navigation de ces côtes par l'incertitude où l'on étoit ſur ſa poſition, qu'on trouvoit ſur nos cartes nord & ſud avec *Louiſbourg*, & ſur celles des Anglois nord & ſud avec *Canſeau.* Je me propoſai donc de la déterminer par deux routes faites avec ſoin de *Louiſbourg* à cette iſle, & de cette iſle à *Canſeau*, & d'y deſcendre, s'il étoit poſſible, pour obſerver la latitude.

Ces opérations, qui me parurent les plus convenables, auroient été faciles à exécuter dans tout autre pays que celui-ci, où la brume rend le climat affreux pour la navigation; cependant, comme il y en a moins

ſouvent au mois de Septembre, cette raiſon en fut une de plus pour me déterminer à y aller, malgré les riſques que les mauvais temps, plus fréquens dans cette ſaiſon, devoient me faire courir, ſuivant le ſentiment de tous ceux qui ſavoient que j'allois l'entreprendre ; mais trois jours d'un petit vent favorable & d'un temps clair ſuffiſoient pour cela, j'eſpérois les avoir, & qu'ils ſuccéderoient aux temps de brume & aux coups de vent qu'il faiſoit depuis trois ſemaines.

Il étoit ſix heures du ſoir lorſque nous fûmes ſortis du port, je fis le relèvement de la terre, & nous partîmes de ce point pour l'iſle *de Sable*, faiſant route au ſud-ſud-oueſt, avec le vent au nord-oueſt petit frais.

Il ne nous mena pas loin, il varia pendant la nuit inſenſiblement juſqu'au ſud-oueſt, où il ſe décida le lendemain 2^e^ au matin; nous ne voyions plus la terre, nous retournâmes vers elle pour la reconnoître & pour partir d'un nouveau point de relèvement, lorſque le vent redeviendroit favorable : nous louvoyâmes tout le jour pour l'attendre, & comme le ſoir il paroiſſoit au contraire augmenter, & le temps s'obſcurcir encore, je relâchai à *Gabarus*, où dès que nous fûmes mouillés, le vent força au ſud & continua tout le lendemain avec beaucoup de pluie.

Le 4 à 10 heures du matin, il vint au nord-oueſt petit frais, nous appareillâmes & fîmes de nouveau route pour l'iſle *de Sable*, après avoir relevé la terre;

mais le vent augmentoit à meſure que nous avancions, & nous avoit déjà obligés de prendre deux ris, lorſque vers le ſoir fraîchiſſant toûjours plus du côté du nord, & par grains, avec la mer groſſe, il me parut qu'il ſeroit imprudent de riſquer d'approcher de cette iſle : en effet ſi une fois nous y euſſions été *affalés*, & que ce vent eût forcé, nous aurions été expoſés à périr ſans reſſource ſur les battures de roches qui avancent dans le nord-eſt & le nord-oueſt aux deux pointes de l'iſle, d'autant que j'avois reconnu que le bateau viroit difficilement de bord vent devant, ainſi je fis reprendre les amures & courir la bordée vers *Canſeau*.

J'eſpérois être de ce côté dans une poſition plus favorable à mon objet, lorſque le vent, qui dans ce pays eſt preſque toûjours de l'oueſt au ſud-oueſt, viendroit de ce côté, parce qu'il permettroit d'en approcher ſans danger.

Le 5 au matin celui de nord-oueſt étant un peu diminué, je fus tenté de reprendre la route de l'iſle *de Sable*, mais il augmenta de nouveau ſi frais qu'il ne fut pas poſſible de le faire : le 6 il calma tout-à-fait, & il y eut un peu de briſe du ſud-eſt. Nous fîmes route ſur la terre, & reconnûmes le port de *Martingau* à l'oueſt de *Canſeau*, dont nous n'étions éloignés que de trois lieues à l'entrée de la nuit.

A 2 heures après minuit, le vent paſſa à l'oueſt-ſud-oueſt, nous fîmes ſur le champ route pour l'iſle

de Sable toutes voiles dehors, & nous eſtimions n'en être éloignés que de huit lieues le 7 Septembre au matin, lorſque le vent revint au ſud-eſt très-frais, avec apparence de mauvais temps : je me vis obligé non ſeulement de renoncer pour cette fois à l'iſle *de Sable*, mais même de m'en éloigner ; inſtruit du danger de m'en trouver trop près par le naufrage d'un bâtiment de la flotte de M. le Duc d'*Enville*, que le vent y avoit jeté dans un pareil temps & dans la même ſaiſon ; conſidérant d'ailleurs qu'outre l'extrême agitation de la mer aux environs de cette iſle, elle eſt alors chargée de beaucoup de ſable qu'elle a ſoulevé du fond : pluſieurs vaiſſeaux dans leſquels les lames en ont jeté en ſe déployant établiſſent le fait, & l'on conçoit aiſément que l'action des eaux, qui ſouvent a pû ſeule crever des bâtimens, devient plus violente par le mélange de ces particules ſolides.

Il me reſtoit encore plus de jour qu'il ne m'en falloit pour relâcher à *Canſeau*, & j'en pris le parti, ſur ce que le pilote côtier qu'on m'avoit donné à *Louiſbourg*, m'aſſura qu'il connoiſſoit bien ce port ; je me propoſai de plus d'y faire des obſervations, & j'avois toûjours en vûe une nouvelle tentative pour parvenir à l'iſle *de Sable*.

Cependant lorſque nous en fûmes à moins de deux lieues il ne reconnut pas la terre, & n'oſa pas entreprendre d'entrer, mais il promit de nous mouiller dans un autre port dont il dit être *pratique ;* je ne balançai

balançai pas à l'accepter dans la circonſtance critique où nous étions, le vent augmentant toûjours. Enfin, lorſque nous fûmes à deux lieues de la côte de l'iſle *Royale* du côté du port *Touloufe*, il fut encore dans la même incertitude que devant *Canſeau*, & avoua une heure avant la nuit qu'il ne pouvoit nous mener au mouillage, & qu'il falloit tâcher de regagner le large: nous n'y parvînmes qu'avec beaucoup de peine, & heureuſement nous étions aſſez au vent de la terre les deux jours ſuivans pendant leſquels le temps fut fort mauvais, ſur-tout le 9 Septembre, où nous eſſuyâmes un coup de vent des plus affreux; il parcourut ſucceſſivement tous les airs de vent, depuis le ſud juſqu'au nord-oueſt en paſſant par l'eſt, & dura avec la même violence 29 heures, pendant leſquelles nous fûmes plus d'une fois au moment de périr.

Quelques heures avant que le vent devînt ſi terrible, un vaiſſeau marchand de la *Rochelle* nommé *la Judith*, qui alloit à *Louiſbourg*, vint nous paſſer à poupe pour ſavoir notre point, après quoi il mit à la cape à côté de nous; il eut d'abord le gouvernail emporté, fut enſuite démâté, & périſſoit le lendemain avec des voies d'eau conſidérables, quand des bâtimens de pêche Anglois l'ayant rencontré en ſauvèrent l'équipage & virent ce bâtiment couler à fond devant eux.

Pour nous, nous euſſions peut-être été plus malheureux encore, ſi les voiles du bateau n'euſſent été

neuves, elles n'auroient ſûrement pas réſiſté ſans cela à la force du vent, & le bâtiment ne pouvant plus éviter les lames, la mer qui étoit épouvantable nous auroit ſubmergés ou crevés ; mais auſſi, après une pareille épreuve, elles ſe trouvèrent uſées & percées par-tout.

La pluie ne ceſſa point pendant trois jours; l'équipage qui n'étoit que de quinze matelots détachés de *la Mutine*, obligé de reſter continuellement ſur le pont, étoit extenué de froid, de travail & de veilles, il en tomboit de malades à chaque inſtant; M. *de Diziers* ne put bien-tôt plus y réſiſter ; la fièvre ſaiſit le ſieur *Fouquet*, & je me trouvai à la fin de cette tempête ſeul Officier & Pilote ſur le pont avec quelques matelots qui, n'entendant rien à la manœuvre de ce bâtiment, nous obligeoient tous les jours d'entrer dans les moindres détails, faute d'un Quartier-maître pour la leur faire exécuter.

Je continuai à avoir tous les ſoins de la conduite du bâtiment ſans me coucher pendant trois jours qu'il nous fallut pour gagner un port, & le vent ne permettant pas d'entrer à *Louiſbourg*, je fus mouiller à *Gabarus* le 12 au ſoir, à la faveur du clair de la Lune, en m'y pilotant moi-même, le côtier ayant fait à ſon ordinaire des difficultés parce qu'il étoit nuit.

Le 13 nous prîmes du repos dont nous avions tous grand beſoin, & le 14 le vent étant contraire pour aller à *Louiſbourg*, je levai le plan de la baie de

Gabarus voiſine de ce port du côté du ſud-oueſt.

Elle a une lieue & demie d'ouverture entre la *pointe plate* & la *pointe de Gabarus*, & environ une lieue & demie d'enfoncement au nord-oueſt de cette dernière pointe, où l'on trouve deux preſqu'iſles nommées *des Goutins* & *du Gouverneur*, en dedans deſquelles eſt un mouillage aſſez bon pour tous les vents, hors ceux de l'eſt au ſud-eſt, par leſquels la mer y eſt fort groſſe; le fond eſt de gravier, & la tenue bonne.

Lorſqu'on vient dans la baie de *Gabarus* du côté du ſud, on peut paſſer à trois ou quatre cables * des *Cormorandières* ou rochers qu'on voit hors de l'eau au bout de la pointe; & ſi c'eſt du côté de l'eſt, il faut paſſer au large de la *pointe blanche* & de la *pointe plate;* en allant enſuite chercher le mouillage, on peut ranger l'iſle *des Goutins* à trois cables.

On louvoie dans cette baie ſans rien craindre, & par un beau temps on y peut mouiller par-tout, mais il y a beaucoup de fond.

On y fait aiſément de l'eau dans l'anſe en dedans de l'iſle du *Gouverneur*, où l'on trouve deux ſources à ſept ou huit toiſes du bord de la mer, qui coulent dans le *barachois* voiſin.

On nomme dans ce pays *barachois* de petits étangs fort voiſins de la mer, dont ils ne ſont ſéparés que par une *grave* ou chauſſée de cailloux; on ne ſauroit

* Cable eſt une meſure de 120 braſſes ou 100 toiſes.

faire une lieue le long des côtes de l'iſle *Royale* ſans en trouver.

Le 15 de Septembre nous appareillâmes de *Gabarus*, & fûmes mouiller à *Louiſbourg*, où il étoit indiſpenſable d'aller, tant pour y faire raccommoder les voiles du bateau, que pour débarquer le pilote côtier, & en demander un autre dont la capacité mieux reconnue ne nous expoſât plus aux dangers que nous avions courus.

Seconde ſortie.

APRÈS que les voiles du bateau furent raccommodées & l'équipage repoſé, je fis une ſeconde ſortie, mais je ne penſai plus à aller à l'iſle *de Sable* cette année; les mauvais temps que nous avions eſſuyés, qui depuis étoient, pour ainſi dire, continuels ſur ces côtes, y rendoient déjà la navigation preſque impoſſible, pluſieurs bâtimens qui avoient péri en différens endroits en étoient des preuves trop certaines; cependant, pour profiter du peu de temps qui reſtoit encore de la ſaiſon, j'appareillai de *Louiſbourg* le 25 Septembre avec un nouveau pilote côtier, dans le deſſein d'aller faire des obſervations de latitude à *Canſeau* & à l'iſle de *Scatari.*

Nous fîmes route d'abord pour *Canſeau* avec le vent au nord-oueſt petit frais, en prolongeant les côtes ſur leſquelles je fis pluſieurs remarques que je rapporterai dans la ſuite, avec celles que j'y ai faites encore dans une autre occaſion.

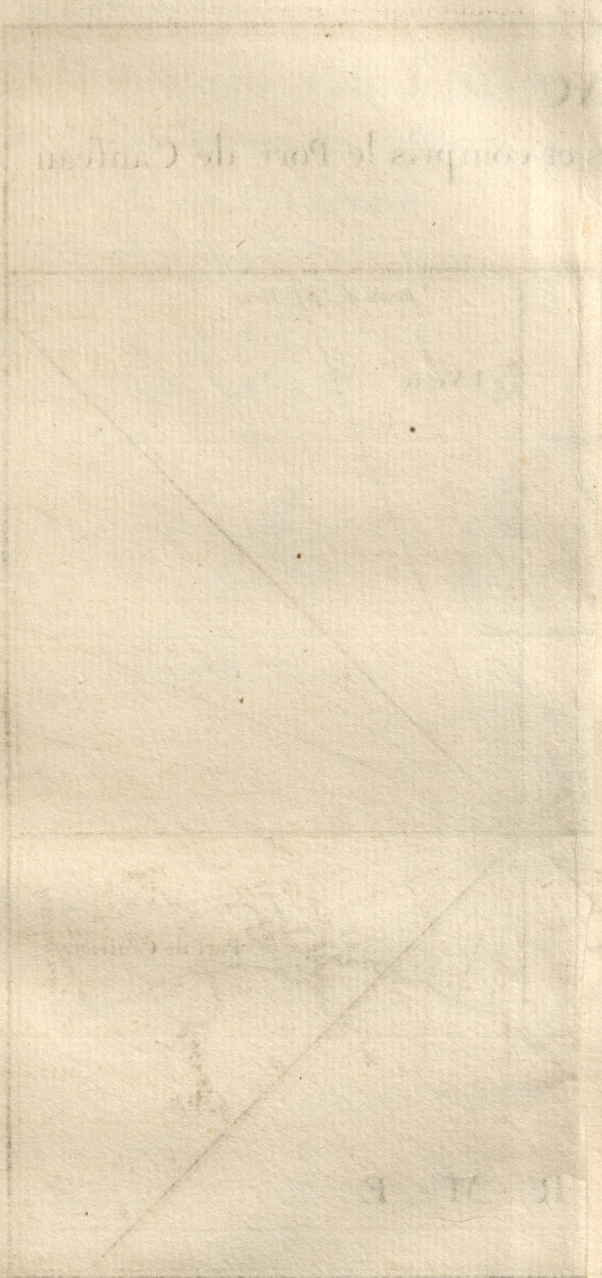
Le vent calma preſque entièrement à l'entrée de la nuit; nous mouillâmes à la côte du ſud de l'iſle *Madame*, à un quart de lieue de diſtance de terre, par 28 braſſes fond de coquillages, ſous le cap qui eſt du côté de l'oueſt de l'entrée du port nommé *le petit Dégrat.*

Le lendemain 26 à la pointe du jour, nous mîmes à la voile avec un peu de fraîcheur qui parut s'élever du nord-oueſt, & qui fut ſi foible, que dans toute la matinée à peine elle nous avoit conduits juſqu'à demi-lieue de la petite entrée de *Canſeau* du côté du nord, lorſque le vent fraîchit & devint contraire: nous fûmes obligés de relâcher dans le détroit de *Fronſac*, en attendant le bon vent pour aller à *Canſeau*.

Le détroit de *Fronſac*, qui ſépare l'iſle *Royale* de la terre ferme, eſt une des entrées du golfe de *Saint-Laurent*, c'eſt celle où l'on paſſe toûjours pour la communication journalière de *Louiſbourg* avec l'iſle *Saint-Jean*, la baie *verte*, *Chedaïk*, la baie des *chaleurs*, *Gaſpé*, & le reſte du *Canada*, tant parce que la route eſt plus courte de ce côté, que par l'avantage d'y trouver des relâches & des mouillages ſûrs, ſoit qu'on ſoit ſurpris de mauvais temps ou contrarié par le vent.

Ce paſſage n'eſt guère connu que par les caboteurs de l'iſle *Royale*, qui font cette communication avec de petits bâtimens, mais il pourra devenir plus intéreſſant à meſure que le pays ſe peuplera.

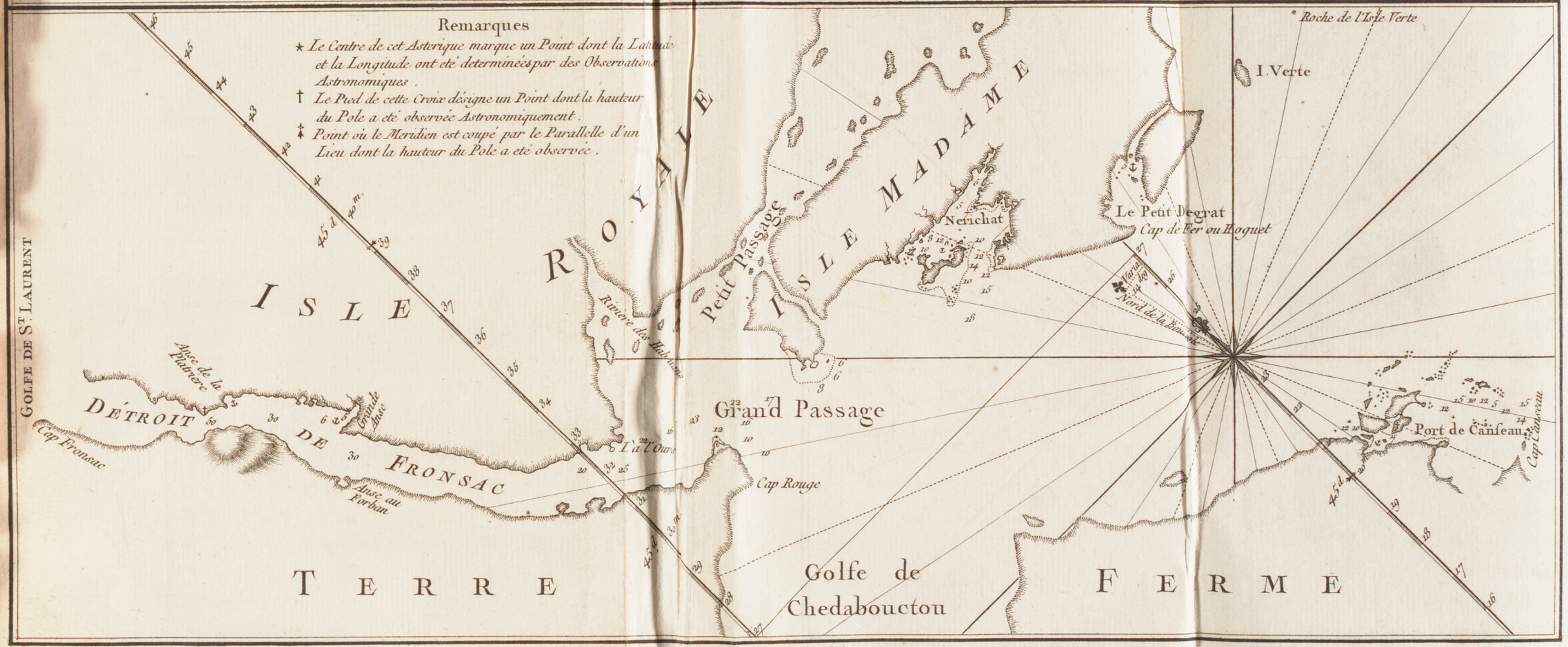
Il eſt bon, & très-aiſé pour toute ſorte de vaiſſeaux, & il n'y a perſonne qui, l'ayant vû une fois, ne ſe chargeât de les y piloter; je ſuis perſuadé même qu'on pourroit le faire ſans riſque, quoiqu'on n'y eût jamais été, ſi l'on en connoiſſoit la vraie figure par



CARTE PARTICULIERE DU DÉTROIT DE FRONSAC

l'Une des Entrées du Golphe de S.Laurent depuis l'endroit ou il s'élargit endedans du Golfe Jusques et compris le Port de Canseau.

Levée par ordre du ROY en 1750 par M. DE CHABERT.



Dheulland Sculp.

une carte particulière qui en indiquât les directions, & les diſtances des pointes, où l'on vît celles qui ſont dangereuſes & dont il ne faut point approcher, & où ſont les meilleurs mouillages; du moins il eſt certain que les connoiſſances qu'on en auroit par une pareille carte, ſeroient fort utiles à un vaiſſeau forcé d'y paſſer ou d'y relâcher.

C'eſt dans cette vûe que je me propoſai de lever celle que l'on voit ci-jointe, & ſans me flatter qu'elle pût ſatisfaire à tous ces égards, je tâchai, dans le peu de temps que je pouvois y employer, de la rendre exacte dans la poſition des principales pointes & des dangers; ce travail me parut d'autant plus néceſſaire que, par le ſeul aſpect du lieu, j'y voyois peu de reſſemblance avec la figure qu'il avoit dans les cartes.

Ce détroit eſt à 5 ou 6 lieues au nord-oueſt de *Canſeau*, il gît à peu près nord-oueſt quart de nord, & ſud-eſt quart de ſud, avec environ quatre lieues de longueur & tout au plus demi-lieue de largeur, il n'a même que 300 toiſes dans un endroit.

L'iſle *Madame*, ſituée devant ſon embouchûre du côté du ſud-eſt, s'étend entre le port *Toulouſe* & *Canſeau*, formant à ſa droite & à ſa gauche deux iſſues qu'on appelle *le grand* & *le petit paſſage*, pour arriver à l'entrée du détroit.

Le grand paſſage eſt celui qui ſépare l'iſle *Madame* de la terre ferme, tous les vaiſſeaux peuvent y paſſer; le *petit* eſt formé par cette iſle & l'iſle *Royale*, il eſt

rempli d'iſlots, il n'y a de fond que pour de petits bâtimens.

L'iſle *Madame* a près de quatre lieues de longueur eſt & oueſt, & une lieue & demie nord & ſud; elle eſt coupée & traverſée en deux endroits par des bras de mer qui la diviſent en trois, & à peine y a-t-il du fond pour des chaloupes, c'eſt pour cela que quelques habitans diſent *les iſles Madame.*

On ne trouve point de port à la côte du nord de l'iſle *Madame*, mais il y en a deux à celle du ſud; celui de *Nerichat*, qui eſt le plus à l'occident, eſt formé par une petite iſle, le mouillage en eſt bon pour toute ſorte de vaiſſeaux, & celui du *petit Dégrat* à l'orient de l'autre : on prétend qu'il y a peu de fond.

A demi-lieue à l'eſt de la pointe du ſud-eſt de cette iſle ſe trouve l'iſle *verte*, elle eſt petite, aſſez élevée & couverte de bois; l'approche n'en eſt pas dangereuſe ſi, comme on me l'a aſſuré, il y a 15 à 17 braſſes de fond, tant dans l'eſpace qui la ſépare de l'iſle *Madame*, que dans l'intervalle qui ſe trouve entr'elle & une roche ſous l'eau, qui en eſt diſtante d'environ demi-lieue à l'eſt quelques degrés nord: la mer ne briſe ſur cette roche que lorſqu'elle eſt fort agitée, on dit qu'il y a beaucoup de fond tout auprès.

Le port de *Canſeau* à la pointe du ſud-eſt de la terre ferme eſt vis-à-vis l'iſle *Madame*, à deux lieues

&

& demie du *petit Dégrat ;* il eſt formé par un amas d'iſles, d'iſlots, de roches ſous l'eau, qui l'entourent & en défendent le mouillage de la mer du large ; on la reſſent cependant beaucoup dans les mauvais temps, à moins qu'on ne ſoit mouillé derrière une petite iſle nommée *le cimetière*, où il ne peut tenir que peu de vaiſſeaux.

La côte de la terre ferme depuis *Canſeau* juſqu'à la pointe du *grand paſſage*, forme le golfe de *Chedabouctou*, qui a trois lieues de profondeur dans l'oueſt avec un petit port dans le fond.

Indépendamment de ces ports, on peut encore mouiller par des vents de nord & de beau temps ſous le cap *rouge*, qui eſt près de la pointe du *grand paſſage* du côté de *Chedabouctou*, & à la côte de l'iſle *Madame* ſous le cap *de fer* ou *hoguet*, entre *Nerichat* & le *petit Dégrat*.

Il y a deux preſqu'iſles à la pointe de l'iſle *Madame* qui forme le *grand paſſage*, elles tiennent à cette iſle par des langues de grave qui découvrent de baſſe mer ; elles ſont aſſez hautes, & coupées à pic, tant par l'effet des neiges qui en fondant au printemps font écrouler la terre, que par celui de la mer, qui dans les mauvais temps vient briſer au pied : cette terre nouvellement dégradée rend ces preſqu'iſles fort reconnoiſſables.

Le *grand paſſage* a trois quarts de lieue de largeur, le fond en eſt plat du côté de ces preſqu'iſles juſqu'à

près de quatre cables au large, où l'on commence à trouver 6 à 8 braſſes d'eau, enſuite 16 à 17 au milieu, & du côté de la terre ferme il y a des roches qui s'étendent à deux cables au large de la grave de la pointe : la mer briſe ſur ces roches ; on trouve 12 braſſes tout auprès.

Après avoir doublé cette pointe, on voit du côté du nord-eſt l'ouverture du *petit paſſage*, au nord l'enfoncement de la rivière des *habitans ;* on fait trois quarts de lieue pour arriver à l'entrée du détroit qui commence vis-à-vis l'iſle *à l'Ours*, & qui continue enſuite entre les deux côtes. Cette iſle ou preſqu'iſle, petite, ronde, & couverte de bois, tient à la terre de l'iſle *Royale* par une langue de grave qui découvre de baſſe mer.

On trouve enſuite *la grande anſe* qui eſt du côté de l'iſle *Royale*, à deux lieues de l'iſle *à l'Ours*, c'eſt le meilleur mouillage du détroit ; on y eſt à l'abri de la mer de tous les vents, par 6 à 8 braſſes d'eau, la tenue en eſt excellente ; il y a un petit ruiſſeau dans le fond où l'on peut faire de l'eau, qui eſt bonne.

A trois quarts de lieue de *la grande anſe*, toûjours du côté de l'iſle *Royale*, eſt une autre anſe qu'on nomme *la Plâtrière ;* le mouillage en eſt aſſez bon, mais, dans les grands coups de vent de nord-oueſt, la mer s'y fait ſentir par l'ouverture du détroit du côté du golfe de *Saint-Laurent*.

Sur la côte de la terre ferme, vis-à-vis *la Plâtrière*, eſt une montagne très-haute, qui tombe preſque à plomb du côté de la mer, on la nomme le cap *au porc-épic.* C'eſt entre ce cap & la pointe de *la Plâtrière*, que le détroit n'a que 300 toiſes de large, mais on trouve beaucoup de fond lorſqu'on eſt près des deux côtes au point de les toucher, & plus de 50 braſſes au milieu du goulet.

Le détroit s'élargit enſuite juſqu'à l'embouchûre, qui eſt diſtante de plus d'une lieue de *la Plâtrière ;* elle eſt formée par le cap *Fronſac* du côté de la terre ferme, & par la pointe de l'iſle *Royale* qui eſt vis-à-vis : les deux côtes fuient alors, l'une au nord-eſt, & l'autre à l'oueſt-nord-oueſt vers le cap *Saint-Louis.*

Comme le vent eſt preſque toûjours nord-oueſt ou ſud-eſt, & par conſéquent dans la direction du détroit, le paſſage en eſt facile ; car ſi le vent n'eſt pas favorable, on a le ſecours du courant rapide de la marée qui lui eſt oppoſé pendant ſix heures, dont on profite, ſoit en louvoyant dans les endroits qui ſont aſſez larges, ou en ſe touant dans ceux qui ſont trop étroits, & on peut mouiller pour étaler les marées dans quelqu'endroit qu'on ſe trouve depuis l'iſle *à l'Ours* juſqu'à *la Plâtrière.*

Cette carte a été levée ſelon la méthode que je ſuis ordinairement, par laquelle on trace les opérations ſur le papier en même temps qu'on les exécute

ſur le terrein, au moyen d'un déclinatoire ou bouſſole quarrée, qui ſert à orienter le papier à toutes les ſtations de la même manière par rapport à la ligne nord & ſud, & d'une règle à pinnules de cuivre, de deux pieds de long, pour bornoyer les objets: on forme ſur le papier, par les lignes ſuivant leſquelles elle eſt dirigée, des triangles ſemblables à ceux du terrein, & on meſure enſuite un côté de quelqu'un de ces triangles pour donner une échelle à la carte.

Cette méthode eſt ſans contredit la plus commode & la plus prompte dont on puiſſe ſe ſervir pour lever des côtes, car ſans s'embarraſſer de ſavoir quel eſt le nombre de degrés que valent les angles, on en a les ouvertures tout d'un coup déterminées ſur le papier, par les directions des lignes mêmes qui les forment ſur le terrein, & bien plus exactement que ſi, après avoir meſuré ces angles avec un graphomètre, on les rapportoit ſur le papier par le nombre de leurs degrés, où les moindres négligences pourroient dans la ſuite des opérations occaſionner des défauts dont il ſeroit difficile de retrouver la cauſe, outre que ce travail ſeroit beaucoup plus long.

On n'a pas à craindre cet inconvénient dans celui-ci, parce qu'on peut ſe rendre compte de ſon exactitude, en vérifiant à chaque ſtation la poſition des points des précédentes, & les corriger ſi on y découvre quelque défaut; car il n'en peut naître que de deux cauſes, ou de n'avoir pas orienté le papier

avec aſſez de préciſion, ce qu'on peut reconnoître en répétant l'opération avec ſoin, ou de la ligne nord & ſud de la bouſſole, ſuivant laquelle le papier eſt orienté, qui peut être différente dans le lieu de la ſtation où l'on aperçoit le défaut; dans ce cas, la différence provient, ſoit de la proximité du fer qui peut ſe rencontrer & détourner l'aiguille de ſa direction naturelle, ſoit de la déclinaiſon de l'aimant qui, n'étant point la même par-tout, aura varié dans cet endroit; mais ce changement n'eſt guère ſenſible, à moins que les lieux des opérations ne ſoient fort éloignés: cependant, s'il en paroiſſoit, le défaut qu'on auroit trouvé à la carte, en faiſant la vérification dont je viens de parler, montreroit quelle eſt la différence à laquelle on auroit égard; ou bien, pour plus grande ſûreté, on obſerveroit la déclinaiſon de la bouſſole dans cet endroit, pour ſavoir de combien elle diffère de celle qu'on connoiſſoit aux lieux des ſtations précédentes.

C'eſt de cette manière que je liai, par une ſuite de triangles tracés de pointe en pointe, les poſitions des côtes dont on a donné la deſcription.

Accompagné & aidé dans ce travail par M. *de Diziers*, j'en fis une partie pendant que nous étions mouillés dans le détroit, retenus par des vents de la partie du ſud qui nous étoient contraires pour aller à *Canſeau*, en partageant le temps, ſuivant les circonſtances, entre les opérations de Géométrie pratique

& celles d'Aſtronomie; car, dans l'eſpérance de faire auſſi quelque obſervation de longitude dans cet endroit, nous nous étions établis à terre, au rivage du nord de *la grande anſe*, avec les inſtrumens, ſous une tente qui ſervoit d'obſervatoire.

En effet nous y obſervâmes, M. *de Diziers* & moi, les éclipſes du premier & du ſecond ſatellite de Jupiter, qui arrivèrent la nuit du premier au deuxième Octobre: celle du ſecond étoit viſible en Europe, & ayant été obſervée à *Thury* par M. *Maraldi*, & à *Paris* par M. *de la Lande*, la comparaiſon de nos obſervations avec les leurs a donné la diſtance des méridiens de 4 heures 14 minutes deux tiers, ou 63 degrés deux tiers de longitude occidentale.

La pendule fut bien réglée par des hauteurs correſpondantes du Soleil & d'une étoile, j'obſervai la latitude de cet endroit de 45 degrés 36 minutes 58 ſecondes, par pluſieurs hauteurs méridiennes du Soleil & d'étoiles, & la déclinaiſon de l'aiguille aimantée à l'inſtant de midi, de 14 degrés nord-oueſt: je fus à la pointe de *la Plâtrière*, où j'obſervai également la latitude, que je trouvai, par la hauteur méridienne du Soleil, de 45 degrés 39 minutes 9 ſecondes, & le quart-de-cercle fut vérifié avec ſoin.

Les fréquens orages que nous éprouvâmes pendant le temps que nous fûmes campés, me firent ſouvent craindre avec raiſon, que la tente établie ſur un rivage de ſable, dans lequel les piquets étoient

mal aſſurés, ne fût renverſée par la force du vent, & que le dommage qu'en recevroient les inſtrumens ne fît évanouir toute idée de ſuccès : je fus même contraint, pour les en garantir, de les démonter & de ſacrifier par là la connoiſſance de l'heure de la pendule ; mais les obſervations auxquelles je parvins enfin, & que j'ai rapportées, ont déjà fait connoître que ces malheurs ſe réduiſirent à des apparences.

C'eſt ici le vrai moment de rendre compte d'un phénomène ſingulier dans ce pays & dans cette ſaiſon, qui prouve combien ces temps orageux altéroient la température de l'air.

Il faiſoit exceſſivement chaud le 29 Septembre, & le thermomètre de M. *de Reaumur* étoit monté à 3 heures après midi à 22 degrés & demi ; il baiſſa peu le 30 au matin, mais vers les trois heures du ſoir il s'éleva un orage pendant lequel le vent, qui juſqu'alors avoit été au ſud, paſſa au nord-oueſt, où il ſouffla avec une violence terrible, & le thermomètre deſcendit tout à coup à 9 degrés & demi.

La proximité de la Lune au Soleil dans ces jours-là, ôtoit toute occaſion de faire d'autres obſervations de longitude, mais on n'en avoit plus beſoin après celles que l'on a rapportées, & le temps de cette phaſe fut précieux pour examiner un objet bien intéreſſant. C'étoit préciſément la nouvelle Lune de l'équinoxe, à laquelle arrivent les *grandes malines*, c'eſt-à dire, les marées où la différence entre la hauteur de la

ſurface de l'eau au temps de la pleine mer, à ſon abaiſſement au temps de la baſſe mer, eſt la plus conſidérable.

J'en fis les obſervations, ainſi que celles des heures où arrivoient le commencement du flot & du juſan, pour avoir l'établiſſement des marées de ce lieu.

Je choiſis pour cela un rivage fort plat, & où, pour peu que la mer montât ou deſcendît, on la voyoit avancer ou reculer très-ſenſiblement : j'avois commencé deux jours avant celui de la nouvelle Lune, & continuai pluſieurs jours après à planter des piquets à l'endroit du rivage où l'eau avoit abouti lors de la pleine ou de la baſſe mer ; je trouvai de cette manière que le jour où la mer eut rapporté le plus, avoit été le ſurlendemain de la nouvelle Lune. Je nivelai l'endroit du terrein depuis le piquet, qui marquoit le plus haut degré où la mer eût monté, juſqu'à celui de ſon plus grand abaiſſement ; & la différence de leur hauteur fut de 5 pieds 4 pouces.

La pleine mer du 30 Septembre au matin, jour de la nouvelle Lune, fut à 8 heures & demie, qui eſt l'établiſſement de cette anſe.

Les marées ſont aſſez réglées dans le détroit de *Fronſac*, cependant les grands vents qui ont régné, ſoit du côté de l'océan ou du golfe de *Saint-Laurent*, la font rapporter davantage, & avancent ou retardent quelquefois les flots & les juſans.

Enfin

Enfin, toutes les obſervations aſtronomiques que je pouvois deſirer dans cet endroit étant faites, ainſi que les opérations de la carte pour la partie ſeptentrionale du détroit, je fis appareiller le bateau le 6 Octobre à midi, & pendant que j'allois avec M. *de Diziers* travailler de pointe en pointe & ſonder, le ſieur *Fouquet* fit route pour ſortir du détroit, à la faveur de quelques riſées de vent favorable; mais le calme & la marée contraire l'obligèrent de remouiller le ſoir après avoir fait à peine une lieue.

Le 7 il fit preſque calme, avec quelques riſées de bon vent, de même que la veille; dès la pointe du jour j'appareillai, & pendant que le bateau continuoit la route pour ſortir, je fus encore travailler à la ſuite des opérations de la carte & aux ſondes: le bateau ſortit entièrement du détroit, & le ſoir ſe trouvant tout-à-fait en calme, il mouilla à l'ouverture du *grand paſſage*, d'où l'on étoit à portée d'appareiller au moindre vent pour aller à *Canſeau.* Effectivement, pendant la nuit il s'en éleva un peu du côté du nord-eſt, je mis à la voile; mais le 8, étant arrivé vers les 8 heures du matin à demi-lieue de l'entrée de *Canſeau*, le vent paſſa à l'eſt-ſud-eſt tout-à-fait contraire & gros frais: il fallut encore ſe réſoudre à y renoncer pour cette fois, & aller dans le détroit ſe mettre à l'abri du temps qui devenoit mauvais.

Je mouillai en dedans de l'iſle à *l'Ours* par 20 braſſes fond de gros ſable, à la diſtance de deux

cables de la côte, où je fus retenu pendant trois jours par ce coup de vent qui fut du ſud-eſt au ſud, & à la fin duquel le vent ayant paſſé à l'oueſt-ſud-oueſt, j'appareillai le 11 au matin, & je mouillai enfin à midi dans le port de *Canſeau.*

La petite paſſe par laquelle j'étois entré dans ce port, eſt un goulet qui n'a que 60 à 80 toiſes de largeur; on peut cependant y paſſer avec des vaiſſeaux de guerre, mais il faut prendre garde de ne s'y engager que par un vent fait & bien favorable, car ce goulet continuant d'être également étroit pendant 4 à 500 toiſes de longueur vers le ſud-ſud-eſt de la bouſſole, il ſeroit dangereux d'être contrarié par le vent lorſqu'on ſeroit parvenu au milieu, n'y ayant point aſſez d'eſpace pour virer de bord & ſortir. On trouve dans ce goulet beaucoup de fond fort près de la côte de l'eſt, il y en a peu le long de la côte oppoſée.

L'après-midi, nous deſcendîmes à terre ſur la grande iſle de *Canſeau*, la tente fut établie dans les ruines d'un petit fort où je montai les inſtrumens, & j'obſervai le même ſoir la hauteur méridienne de deux étoiles, & le lendemain à midi celle du Soleil, qui me donnèrent la latitude de cet endroit, de 45 degrés 20 minutes 7 ſecondes. Il étoit marqué 12 minutes trop au ſud dans la carte du Dépôt; cette erreur ſeule fait connoître la néceſſité d'une obſervation qui la réforme, & qui d'ailleurs découvre la défectuoſité de la même carte dans le giſement,

tant de la côte juſqu'à *Louiſbourg*, que de celle de l'*Acadie*.

J'obſervai auſſi de concert avec M. *de Diziers*, la déclinaiſon de la bouſſole, qui fut trouvée de 13 degrés & demi, par la comparaiſon des azimuths que donnoient pluſieurs hauteurs du Soleil priſes le matin avec ceux que marquoit la bouſſole aux mêmes inſtans.

Ce ſont les ſeules obſervations aſtronomiques que le temps preſque toûjours couvert permit de faire à *Canſeau*; j'aurois deſiré de mettre à profit le ſéjour que les vents me contraignirent d'y faire, pour avoir quelque obſervation de longitude qui confirmât celles du détroit de *Fronſac*: à la vérité il étoit difficile d'obſerver alors avec beaucoup d'exactitude les éclipſes des ſatellites de Jupiter, cette planète étant trop proche de ſon oppoſition au Soleil; mais comme c'étoit le temps de la Lune depuis le premier juſqu'au dernier quartier, ou à peu près, elle m'auroit fourni des obſervations ſoit en paſſant devant ou auprès de quelque étoile; comme, par exemple, le 11 vers les 6 heures du ſoir, où je vis dans des inſtans de ſérénité entre les nuages, qu'elle étoit fort proche de l'étoile θ du verſeau.

Je fis encore des opérations ſur la carte particulière, pour lier les iſles de *Canſeau* avec le détroit, & pour trouver la poſition de quelques pointes de la côte orientale de l'iſle *Madame*, celle de l'iſle *verte*,

& celle de la roche qui en eſt vers l'eſt, & dont on découvroit les briſans : il n'auroit pas été moins eſſentiel d'y marquer la poſition d'une autre roche ſous l'eau, qu'on nomme la roche *des Baſques*, voiſine de la côte du ſud de l'iſle *Madame*, & à peu près devant *Nérichat ;* on prétend qu'on en voit quelquefois les briſans, mais je ne les ai jamais aperçus.

Enfin j'y plaçai le point des ruines du fort où avoit été obſervée la latitude, & par ce moyen je trouvai dans l'amplitude de l'arc du méridien compris entre le parallèle des ruines de ce fort & celui de la pointe de *la Plâtrière*, ou de la *grande anſe*, une échelle pour cette carte, qu'il auroit été autrement difficile, & même impoſſible de lui donner exacte, par les diſtances toûjours trop petites que j'aurois pû meſurer ſur le terrein, le pays étant abſolument couvert de bois juſqu'au bord de la mer.

Je traçai pour cela ſur la carte, en conſéquence de la ligne nord & ſud de la bouſſole dont je connoiſſois la déclinaiſon, une ligne nord & ſud du monde, ou Méridien, ſur lequel ayant abaiſſé des perpendiculaires de la pointe de *la Plâtrière* & des ruines du fort de *Canſeau*, l'intervalle entre les points de ce méridien où tombent les deux perpendiculaires, qui répond dans le ciel à 19 minutes 2 ſecondes de grand cercle, vaut 18101 toiſes, ſuivant la meſure du degré par M. *Picard*. J'ai diviſé enſuite ce méridien de minute en minute, d'après les latitudes

obſervées aux deux extrémités de la longueur déterminée, & ces diviſions ſervent d'échelle à la carte en prenant 3 minutes pour une lieue marine, dont 20 valent par conſéquent un degré, & chacune 2853 toiſes.

Il eſt peu de perſonnes aujourd'hui qui ne connoiſſent l'exactitude qu'on doit attendre de l'échelle trouvée de cette manière; & quoique je n'aie employé ce moyen que dans l'impoſſibilité de meſurer une grande baſe ſur le terrein, je dirai cependant qu'il eſt plus ſimple, plus facile & ſuſceptible d'autant de préciſion, ſi l'on ſe ſert d'un inſtrument de la grandeur de celui qu'on a employé ici, & ſi l'arc du méridien, dont la différence en latitude des deux lieux eſt la meſure, ſe trouve auſſi grand; car quoiqu'on ne puiſſe point à la rigueur ſe flatter de ne commettre aucune erreur dans les obſervations des hauteurs des aſtres, l'on ſait du moins qu'il eſt poſſible avec un pareil inſtrument de réuſſir à les prendre à 4 ou 5 ſecondes près : il eſt aiſé de voir que quand même cette petite erreur, exiſtant dans les deux obſervations, en auroit introduit une de 8 à 10 ſecondes dans l'arc, peu ſenſible à meſure qu'elle ſe partage dans un grand eſpace, elle n'excéderoit bien-tôt plus les défauts preſque inévitables dans la meſure d'une baſe ſur le terrein, lorſqu'on y emploie un cordeau de 50 toiſes, comme on le fait ordinairement dans ces ſortes d'opérations.

En effet, le cordeau n'eſt pas toûjours également tendu à chaque partie de la meſure, ni dans la vraie direction des deux objets qui ſervent de borne, & le terrein eſt ſouvent fort inégal ; cependant nous avons ſuppoſé l'erreur de la part des hauteurs des aſtres dans le cas le plus deſavantageux, & il peut ſe faire que l'erreur ſe trouve ſeulement de 4 à 5 ſecondes par rapport à l'arc, ſoit qu'elle n'ait été effective qu'à une des obſervations, ou qu'on ait approché davantage du vrai dans les deux : on peut auſſi l'avoir commiſe de la même quantité dans l'une & dans l'autre, mais toûjours en excès ou en défaut, & dès-lors l'arc dont on cherche la meſure n'en éprouve aucune altération, comme ſi les deux hauteurs ſont parfaitement exactes, ce qui doit arriver encore plus ſouvent, puiſqu'il n'y a aucune néceſſité de ſe tromper.

C'eſt ce que j'ai lieu de croire ici, puiſque l'échelle de la carte ſe trouve la même, ſoit qu'on la déduiſe de l'arc intercepté par les parallèles de *Canſeau* & de *la grande anſe*, ou de *Canſeau* & de *la Plâtrière ;* & que d'ailleurs les latitudes de *Canſeau* & de *la grande anſe* ſont déterminées par un milieu entre les réſultats de pluſieurs obſervations faites dans chaque endroit.

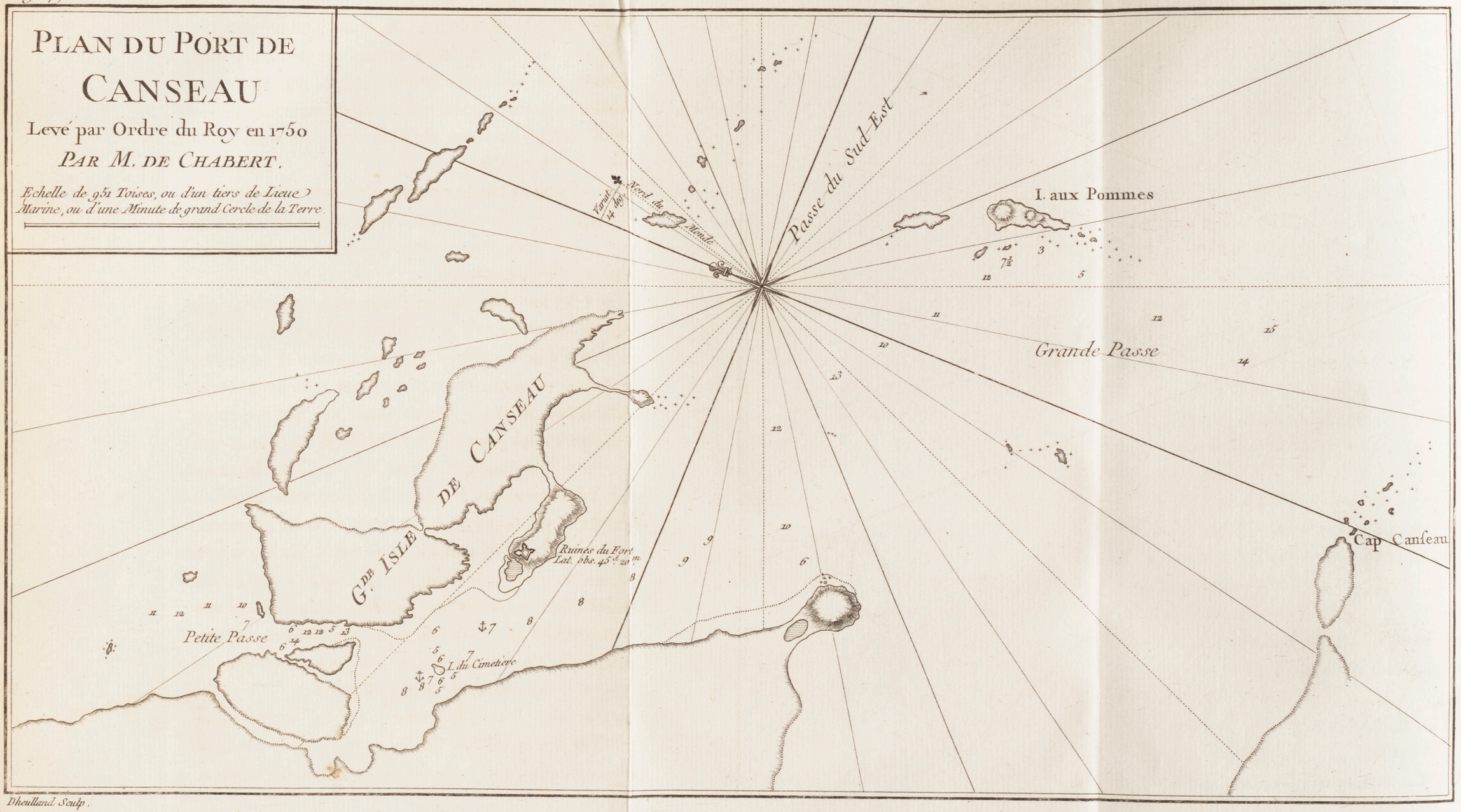
Je levai le plan particulier de la rade de *Canſeau* tel qu'on le voit ici, par des opérations ſemblables à celles de la carte, j'y déterminai toutes les roches

PLAN DU PORT DE CANSEAU

Levé par Ordre du Roy en 1750

PAR M. DE CHABERT.

Echelle de 951 Toises, ou d'un tiers de Lieue Marine, ou d'une Minute de grand Cercle de la Terre.



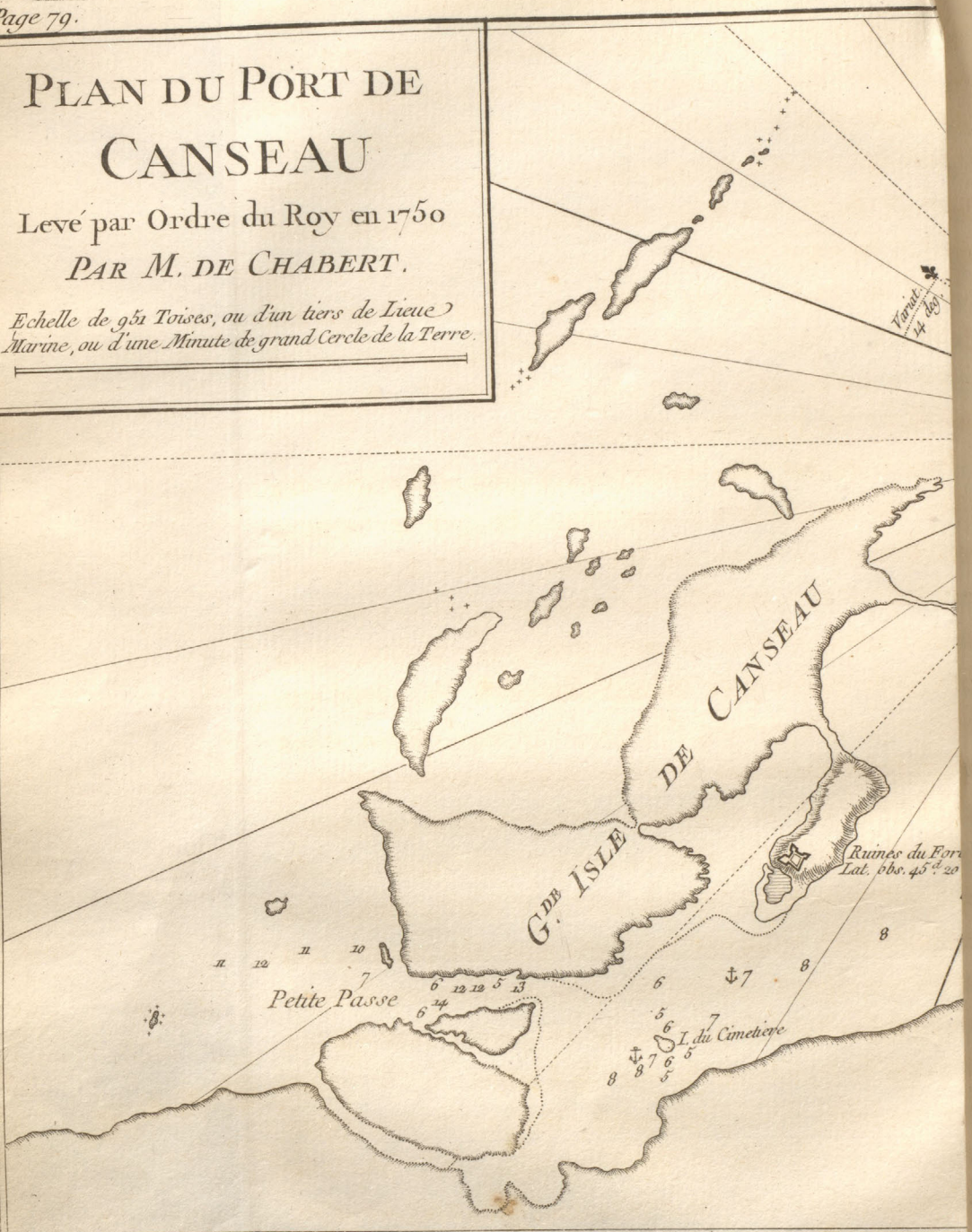
Dheulland Sculp.

PLAN DU PORT DE CANSEAU

Levé par Ordre du Roy en 1750

PAR M. DE CHABERT.

Echelle de 951 Toises, ou d'un tiers de Lieue Marine, ou d'une Minute de grand Cercle de la Terre.



Dheulland Sculp.

qui ſont autour de ces iſles & dont l'on découvroit les briſans lorſqu'il faiſoit mauvais temps, mais loin d'aſſurer qu'il n'y en ait point d'autres plus au large, j'avertirai qu'on prétend qu'il s'en trouve une à une lieue & demie du côté de l'eſt, où l'on voit quelquefois la mer briſer.

J'ai rapporté enſuite ce plan ſur la carte du détroit, de même que le port de *Nérichat*, d'après celui qu'en a levé avec beaucoup de ſoin M. *Boucher*, Ingénieur de l'iſle *Royale*.

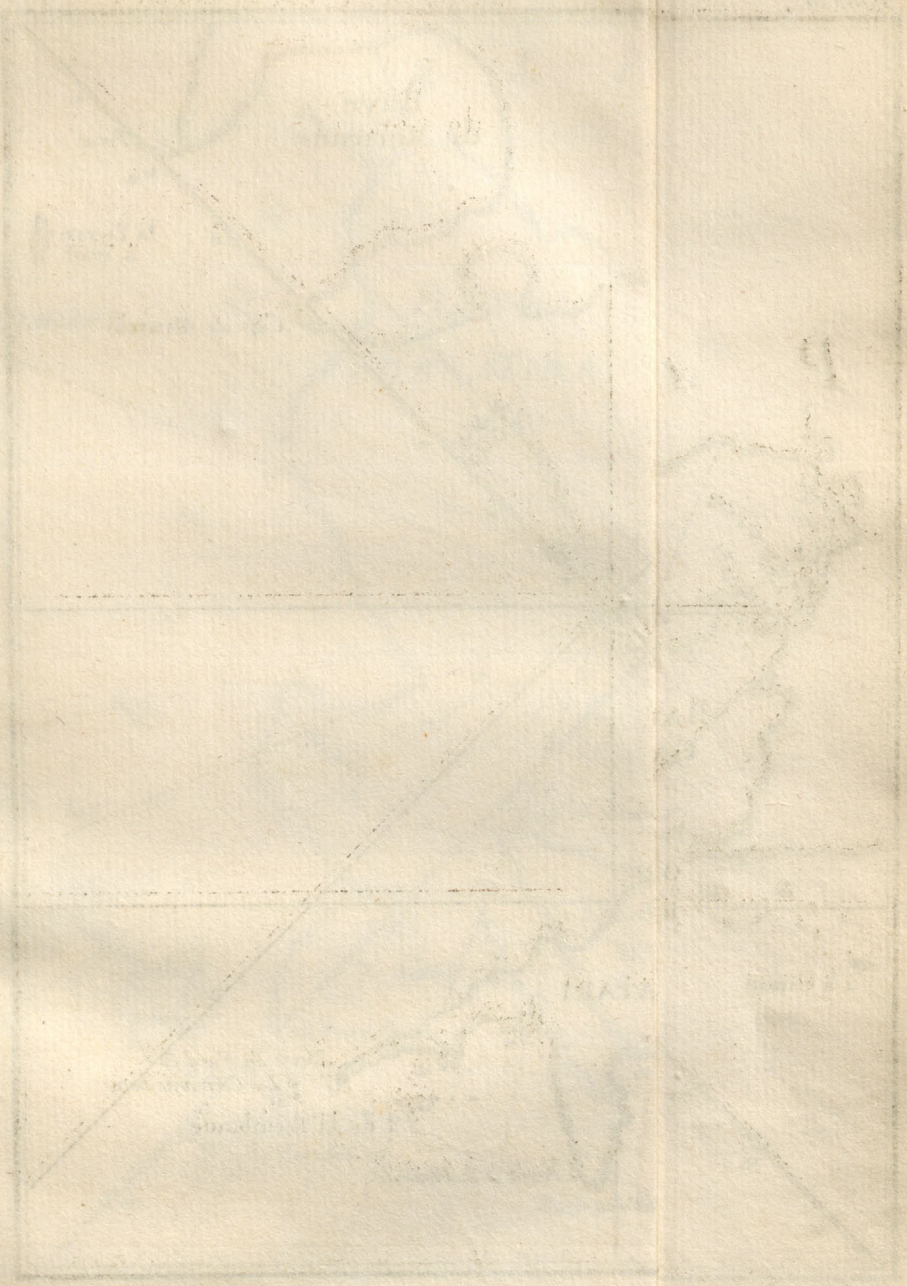
Les contours des endroits les plus eſſentiels des côtes de cette carte, ſont tracés ſuivant les remarques que j'y ai faites en les parcourant; & pour les lieux où je ne pouvois me tranſporter, j'ai conſulté des habitans de ces mêmes côtes, & j'ai ſuivi leurs idées, ou celles que m'ont données les plans qui m'ont paru les moins éloignés du vrai, parmi ceux qui ſe trouvoient au Dépôt; mais comme la figure de ces lieux eſt incertaine, je les ai tracés en points, pour les diſtinguer, afin qu'on y puiſſe ſubſtituer de meilleurs détails lorſqu'on en aura par la ſuite, en les aſſujétiſſant toûjours aux poſitions des pointes qui ſont déterminées, & qui ſe reconnoiſſent en ce que l'extrémité n'en eſt pas tracée en points comme les côtes qui la touchent de part & d'autre.

La manière dont j'ai opéré, ſoit en levant cette carte, ſoit en la traçant ſur le papier, m'a ſervi de règle pour celles que j'ai levées dans la ſuite du voyage.

Cette carte ainſi achevée par toutes les opérations qui m'étoient poſſibles, m'a ſervi à déduire de la longitude de *la grande anſe* du détroit, celle de *Canſeau*, auſſi exactement que ſi les obſervations aſtronomiques y avoient été faites ; je trouve donc que le méridien de *Canſeau* aux ruines du fort eſt à l'orient de celui de *la grande anſe*, de 23 minutes, & par conſéquent que ſa longitude eſt de 63 degrés un quart.

J'ai encore extrait de cette carte la diſtance & l'air de vent de l'endroit où j'avois mouillé le 25 Septembre au ſoir, par rapport à *Canſeau*, ce qui étant ajoûté à l'eſtime de la route depuis *Louiſbourg* juſqu'à ce mouillage, me fait déduire de cette route le giſement de *Canſeau*, relativement à *Louiſbourg*, à 17 lieues au ſud-oueſt quart d'oueſt 2 degrés & demi oueſt.

Nous attendîmes pendant pluſieurs jours un vent favorable pour partir, ce qui n'arriva que le 19 Octobre au matin ; il vint à l'oueſt petit frais, le temps clair, mais avec ce vent on ne pouvoit ſortir par la petite paſſe du nord oueſt par où nous étions entrés, & le Pilote-côtier ne connoiſſoit point les autres ; cependant, pour profiter du beau temps, ſi rare dans cette ſaiſon, nous appareillâmes, & à meſure que le bâtiment faiſoit route à petites voiles pour ſortir par la grande paſſe, je fus avec le canot ſonder au devant de lui.



CARTE PARTICULIERE
des Costes du Sud Est
DE L'ISLE ROYALE
depuis l'Isle à Guion jusques à la Pierre à fusil.

Levée par ordre du ROY en 1750 et 1751 par M. DE CHABERT

Remarques

* *Le Centre de cet Asterique marque un Point dont la Latitude et la Longitude ont été determinées par des Observations Astronomiques.*

† *Le Pied de cette Croix désigne un Point dont la Hauteur du Pole a été observée astronomiquement.*

Point où le Meridien est coupé par le Parallelle d'un Lieu dont la Hauteur du Pole a été observée.

PARTIE DE L'ISLE ROYALE

BAYE DE GABARUS

Presqu'Isle des Goulins

Presqu'Isle du Gouverneur

Pointe de Gabarus

Grande Cormorandière

I. a Guion

Pointe Blanche

Pointe Plate

Port de Louisbourg

Ville

le Fanal

Cap Noir

Isle de l'Entrée

I. aux Chevreds

Montagne qui sert de Reconnoissance

Port du Petit Lorembec

Cap du Petit Lorembec

Cap du grand Lorembec

Batture de Lorembec

Port de la Baleine

I. aux Cannes

Batture ou s'est perdu le Chameau

I. de Portenove

Batture

Menadou

Pointe du Nord Ouest

Passage de Menadou

ISLE DE SCATARI

Pointe du Nord Est

Les Cormorandieres

I. de la Tremblade

Pointe à la Flouride

Pointe du Sud Ouest

BAYE DE MIRÉ

Baye de Morienne

C. Percé

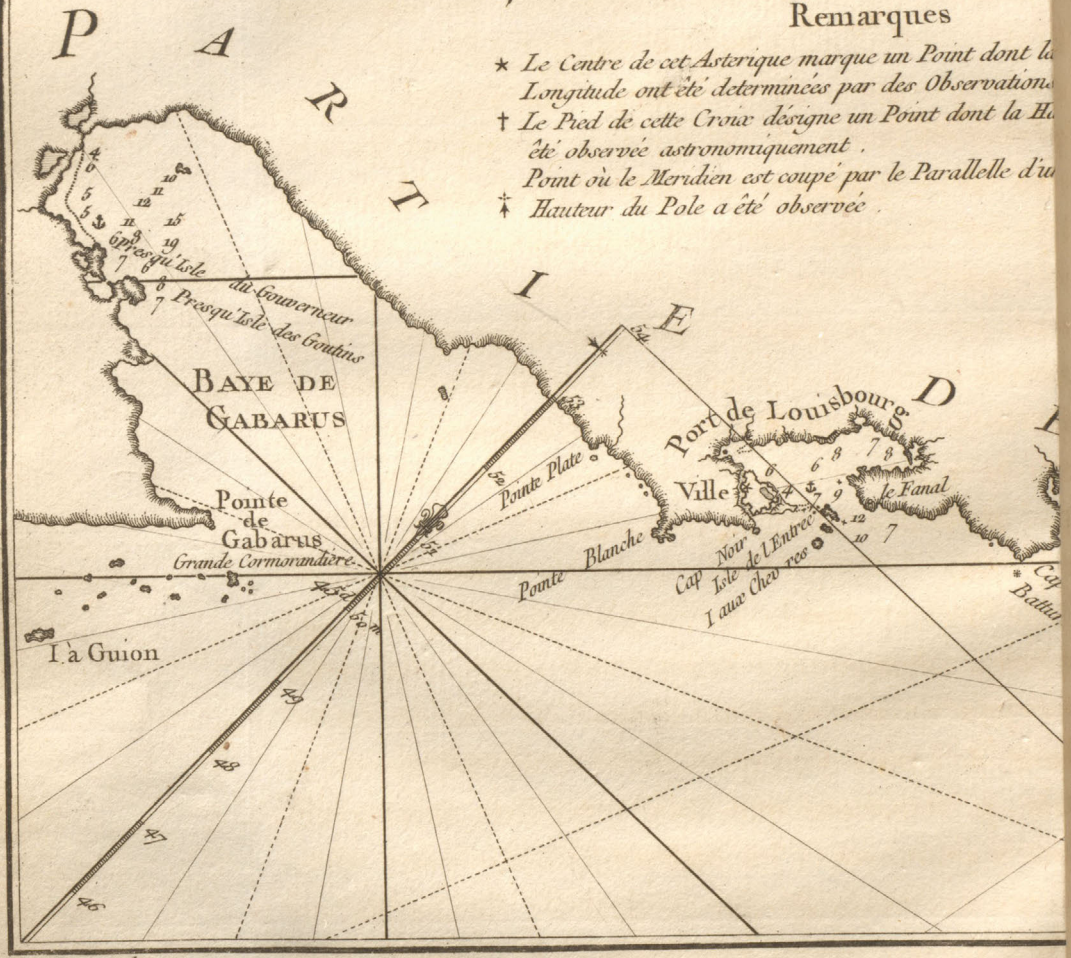
la Pierre à fusil

Cap de Morienne

Fanal

Dheulland Sculp

CARTE PARTICUL
des Costes du Sud
DE L'ISLE ROY
depuis l'Isle à Guion jusques à la P
Levée par ordre du ROY en 1750 et 1751 p



Dheulland Sculp

A 11 heures, nous fûmes hors de la rade, & fîmes route pour *Louiſbourg* dont nous étions encore à 6 lieues à 7 heures un quart du ſoir, lorſque nous découvrîmes le feu de la tour qui eſt à l'entrée de ce port; il ſervit à diriger le reſte de notre route, & nous arrivâmes à 11 heures du ſoir.

Cette route fut un nouveau moyen de connoître la poſition de *Canſeau*, eu égard à *Louiſbourg*, & me donna ſa diſtance de 18 lieues au ſud-oueſt 0 degrés 30 minutes ſud.

Je m'étois encore propoſé d'aller avant l'hiver à l'iſle de *Scatari*, dont j'avois à obſerver la latitude, ainſi que la diſtance & l'air de vent de ſa pointe du nord-eſt à *Louiſbourg*; mais la ſaiſon étoit trop avancée pour y aller avec le bateau, je le deſarmai & pris le parti d'y paſſer dans une chaloupe de pêche avec le quart-de-cercle ſeulement & les inſtrumens pour lever des cartes; je m'embarquai le 27 Octobre au matin.

En paſſant auprès de l'iſlot nommé *Portenove*, qui eſt à environ deux lieues à l'eſt quart de nord-eſt quelques degrés nord de la tour du fanal de *Louiſbourg*, & à près d'un quart de lieue de diſtance de la côte, je remarquai que ſa ſituation étoit avantageuſe pour y commencer les opérations d'une carte particulière des côtes du ſud-eſt de l'iſle *Royale*, depuis l'iſle à *Guion*, qui eſt à deux lieues & demie au ſud-oueſt quart de ſud de *Louiſbourg*, juſqu'à *Scatari*.

Par-là, la poſition de la pointe du nord-eſt de l'iſle de *Scatari*, eu égard à *Louiſbourg*, devoit être déterminée avec une préciſion qu'on ne ſauroit ſe promettre des relèvemens faits à la mer, & d'une ou de pluſieurs routes de navigation trop petites pour être exactes, ſur-tout dans un endroit où il y a beaucoup de courans.

La mer étoit encore fort agitée des gros vents qui avoient régné les jours précédens, & l'accès de cet iſlot, difficile dans tous les temps, fut regardé par le patron & les matelots comme abſolument impoſſible; je parvins cependant, après quelques tentatives, à y débarquer, & j'y fis l'opération que je m'étois propoſée, dont l'évènement répondit à mon eſpérance.

Mais ce ne fut point ſans m'expoſer au danger le plus évident; les ſecouſſes que donnoit à la chaloupe la grande agitation de la mer, rompirent le cablot qui la tenoit amarrée; elle fut jetée au large, & je me trouvai *dégradé* ſur ce rocher dans une inquiétude bien naturelle, puiſque deux hommes ſeuls étoient reſtés dans la chaloupe, & qu'ayant eu moi-même avec plus de monde des peines infinies pour aborder, je devois peu compter ſur un ſecours d'autant plus foible que la violence du vent augmentoit toûjours: dans cette ſituation, pour peu qu'elle dût ſubſiſter, le défaut de vivres, l'impoſſibilité de trouver un abri contre les briſans, & de réſiſter au froid, tout concouroit à juſtifier ma crainte; mais les efforts

ſinguliers des deux matelots la diſſipèrent, au bout d'une heure d'attente, ils abordèrent enfin, & je me rembarquai.

Je fus ſonder autour de la roche ſous l'eau qui eſt entre *Portenove* & la côte, & ſur laquelle s'étoit perdue la flûte *le Chameau;* la mer y briſe de tous les temps, l'on trouve 35 braſſes à deux cables de diſtance vers l'eſt de cette roche, 6 à 8 braſſes à un demi-cable du même côté, & ſeulement 4 braſſes entr'elle & *Portenove:* je continuai enſuite ma route pour *Scatari*, où j'arrivai à 4 heures du ſoir.

Cette iſle, de figure à peu près triangulaire, a environ deux lieues de longueur eſt & oueſt, elle eſt ſéparée de l'iſle *Royale* par un bras de mer d'un tiers de lieue de large, qu'on appelle le paſſage de *Menadou* du nom d'un petit port qui eſt vis-à-vis; il peut y paſſer des vaiſſeaux de guerre qui n'ont à craindre que les battures du côté de l'iſle *Royale*, on les évite en rangeant celui de *Scatari*, qui n'eſt point dangereux. Le reſte des côtes autour de *Scatari* ne l'eſt pas non plus, tout vaiſſeau peut en approcher à un quart de lieue: il n'y a de danger que devant la pointe nommée *la Flouride*, auprès & du côté de l'eſt de celle du ſud-oueſt, où eſt une batture de roches, encore n'avance-t-elle qu'à 2 ou 3 cables en dehors de cette pointe; & devant la petite iſle de *la Tremblade*, où il y a une autre batture qui ne s'étend qu'à deux cables au large, au bout de laquelle

on trouve tout à coup 8 braſſes ; l'on voit de tout temps des briſans ſur l'une & l'autre de ces battures.

L'iſle de *la Tremblade* eſt ſituée à la côte du ſud-eſt de celle de *Scatari*, entre la pointe du ſud-oueſt & celle du nord-eſt ; elle a 4 cables de longueur eſt & oueſt, & forme dans cet endroit un petit port où il ne peut tenir qu'un ou deux bâtimens de 100 tonneaux au plus, l'entrée en eſt même périlleuſe ; il y a d'ailleurs quelques anſes autour de l'iſle où les habitans ſont établis pour la pêche, mais ils y trouvent à peine un abri pour leurs chaloupes lorſqu'il fait mauvais temps.

Les deux iſlots ou rochers noirs de la pointe du nord-eſt de *Scatari*, dont j'ai parlé en décrivant les reconnoiſſances de cette iſle, ſont nommés dans quelques cartes *Cormorandières*, & par les habitans, *iſlots de la gueule d'enfer*, à cauſe qu'ils appellent ainſi le petit intervalle qui les ſépare de la pointe du nord-eſt par lequel ils paſſent avec des chaloupes, quoiqu'il y ait des roches où la mer briſe beaucoup.

On peut ſans riſque approcher de très-près ces iſlots du côté du large avec les plus gros vaiſſeaux ; car indépendamment de ce que les habitans m'avoient aſſuré qu'il y a 7 à 8 braſſes preſque au point de les toucher, j'y ai ſondé moi-même & trouvé 20 braſſes à la diſtance de moins d'un cable.

Le ſol de l'iſle de *Scatari* eſt couvert de mouſſe encore plus légère que dans aucun autre endroit de

ce pays, on y enfonce preſque par-tout, & ſouvent cette mouſſe ne fait que couvrir l'eau qui l'a produite: on y trouve un grand ruiſſeau, pluſieurs petits, & des barachois, ſur-tout dans la partie orientale.

En arrivant à *Scatari*, je débarquai au petit port qui eſt derrière l'iſle de *la Tremblade*, je me logeai avec mes inſtrumens dans la cabane d'un des habitans, & comme je remarquai que la conſtruction intérieure de ces cabanes ne me permettoit pas d'y prendre des hauteurs méridiennes, je fis dreſſer ma tente; mais le temps ſe couvrit bien-tôt entièrement, & il fit pendant la nuit un grand coup de vent qui paſſa du ſud au nord-oueſt; la tente fut renverſée, ce qui m'eſt arrivé encore pluſieurs fois pendant mon ſéjour à *Scatari*; la chaloupe qui m'avoit amené fut crevée dans la nuit par la groſſe mer, & par conſéquent miſe hors d'état de me tranſporter aux différens endroits où je devois pourſuivre les opérations de la carte que j'avois commencée à *Portenove*.

Le lendemain 28 le ciel ſe découvrit par intervalles, je montai le quart-de-cercle, mais comme le temps m'empêchoit encore de rétablir la tente, ce fut en plein air que j'obſervai la hauteur méridienne du Soleil, autant que le gros vent qui continuoit me le permit. Je fis le jour ſuivant une pareille obſervation, & quoiqu'accompagnée des mêmes difficultés, le réſultat s'en accorda avec celui de la précédente; je n'étois cependant point aſſez certain de la latitude

que l'un & l'autre m'avoient donnée, pour négliger les occaſions de la confirmer, auſſi employai-je le ſéjour que des opérations importantes pour la continuation de la carte m'obligeoient de faire dans cette iſle, à réitérer en même temps les obſervations de latitude.

Les mauvais temps qui ſurvinrent m'y arrêtèrent bien plus que je n'aurois voulu, mais ce retardement me procura, malgré l'obſcurité preſque continuelle du ciel, quelques momens utiles, que je ſaiſis pour aſſurer par pluſieurs hauteurs méridiennes du Soleil & d'étoiles, la latitude de 46 degrés une minute & demie.

La conformité que j'ai déjà trouvée à *Louiſbourg*, entre ſa véritable latitude & celle marquée ſur la carte du Dépôt, ſe rencontra pareillement comme on devoit l'attendre de la proximité des deux endroits.

Je vérifiai le quart-de-cercle qui n'avoit pû l'être à *Canſeau*, & il ne me reſta point de doute ſur l'exactitude des obſervations que j'y avois faites, puiſque je ne trouvois aucun changement dans l'état de l'inſtrument depuis que je l'avois examiné au détroit de *Fronſac*.

J'obſervai la déclinaiſon de l'aimant, ſelon la méthode que j'avois ſuivie à *Canſeau*, je la trouvai de 16 degrés & demi nord-oueſt.

Les opérations relatives à ma carte eurent le même ſuccès que celles de latitude, quoique les obſtacles fuſſent auſſi grands, & me donnèrent non ſeulement

les poſitions des points principaux de l'iſle de *Scatari*, & les détails d'une grande partie de ſes côtes, mais encore celle de l'iſle nommée *la Pierre à fuſil*, du cap *Percé*, & de la pointe de *Moriène*, qui ſont ſur la côte de l'iſle *Royale*, au nord de *Scatari*.

Je m'embarquai avec une apparence de beau temps dans une chaloupe qui devoit partir pour *Louiſbourg*, mais un changement ſubit nous obligea de relâcher & nous retint encore deux jours; enfin, le vent qui depuis mon arrivée étoit continuellement au nord-oueſt ayant varié au nord, nous repartîmes.

Je paſſai fort près de l'iſle de *Portenove* pour ſonder du côté du large, comme je l'avois fait du côté de terre en allant, & je trouvai 15 à 17 braſſes à l'extrémité des briſans, qui s'étendent à 2 ou 3 cables de cet iſlot.

Sur la route de *Portenove* à *Louiſbourg*, on trouve les ports de *la Baleine* & du *petit Lorembec*, dont l'accès eſt difficile; ils ne ſont propres que pour de petits bâtimens & des établiſſemens de pêche qui y ſont en grand nombre. Je débarquai à celui du *petit Lorembec*, pour faire ſur le plus haut du cap qui eſt à l'entrée une opération, par laquelle je plaçai ſur ma carte particulière une montagne ſituée derrière ce port, laquelle ſert de reconnoiſſance à l'atterrage des vaiſſeaux, & toutes les pointes depuis celle de *la Baleine* juſqu'à l'entrée de *Louiſbourg*, ainſi que le clocher du fort de cette ville.

D'après cette dernière poſition, je dreſſai l'échelle de la carte, tant ſur la différence des latitudes obſervées à *Louiſbourg* & à *Scatari*, que ſur une baſe de 513 toiſes que j'avois meſurée dans cette iſle; l'échelle ſe trouva la même par l'un & l'autre de ces moyens.

Je découvris alors avec étonnement par ma carte, que *Louiſbourg* n'eſt qu'à 5 lieues de la pointe du nord-eſt de *Scatari* au ſud-oueſt quart d'oueſt un degré ſud, au lieu de 12 lieues à l'oueſt ſud-oueſt, qu'on trouvoit ſur la carte du Dépôt; erreur bien conſidérable dans un ſi petit intervalle, & dont la connoiſſance aura ſon application par la ſuite.

Je cherchai à découvrir, en continuant ma route, la roche ſituée à environ 2 ou 3 cables du cap du *grand Lorembec*, ſur laquelle avoit autrefois échoué une frégate du Roi; mais on ne l'aperçoit que dans l'extrême agitation de la mer. J'entrai enfin à *Louiſbourg*, où je devois paſſer l'hiver.

Séjour

Séjour à Louiſbourg.

L'HISTOIRE & la deſcription de l'iſle *Royale* ne ſont point de mon ſujet, pluſieurs Ecrivains ont rendu compte des mœurs de ſes premiers habitans, de la forme de ſon gouvernement actuel, de l'avantage de ſa ſituation par rapport au *Canada*, de ſon utilité par l'abondance de la pêche de la morue ſur ſes côtes, & des objets de curioſité qu'elle renferme.

On peut conſulter principalement à cet égard, la Deſcription des côtes de l'Amérique ſeptentrionale, par M. *Denys*, (Paris, 1672); l'Hiſtoire de la nouvelle France du P. *de Charlevoix*, (Paris, 1744), & le détail intéreſſant qu'en donne M. *de Ulloa*, Capitaine de Vaiſſeau de Sa Majeſté Catholique, à la fin de ſa Relation du voyage du Pérou pour la meſure de la Terre, (en Eſpagnol, Madrid, 1748; & en François, Amſterdam, 1752).

Je me renfermerai donc dans les termes qui m'étoient preſcrits; j'avois principalement à fixer avec exactitude la longitude de *Louiſbourg*, ſoit pour en faciliter l'abord aux Vaiſſeaux qui viennent dans ce port, ſoit afin que dans la conſtruction des cartes on pût partir de ce point pour placer tous les autres des côtes de cette partie de l'Amérique ſeptentrionale dans leurs véritables méridiens, ce qui dépendoit de la juſte détermination de celui-ci.

Louiſbourg étoit le lieu le plus avantageuſement ſitué pour cela; il eſt le centre du pays où je devois opérer, ainſi ſuppoſé que je ne parvinſſe pas à en aſſurer chacune des extrémités de la même manière, on ne pouvoit pas craindre d'erreur conſidérable en les concluant de ce point fixe.

D'ailleurs ſa proximité de la principale entrée du golfe de *Saint-Laurent*, ne laiſſoit aucun doute ſur la poſition de cette entrée, & par conſéquent ſur le trajet que les Vaiſſeaux qui vont de France à *Quebec* ont à faire. Cet endroit peut en être regardé comme le terme, le reſte de leur navigation dans le golfe & dans le fleuve n'étant proprement qu'un *cabotage*.

Je me propoſai donc de faire dans le cours de l'hiver les obſervations de tout genre qui pourroient ſe préſenter, afin qu'en comparant les réſultats de celles qui me paroîtroient les plus déciſives, leur accord fût une preuve de l'exactitude des différentes méthodes, & m'aſſurât cette longitude d'une manière invariable.

Ce fut le plus grand objet de mon travail; quelques remarques ſur la température du climat, des obſervations ſuivies ſur les marées de ce lieu, & diverſes opérations de géométrie pratique, n'ont fait que remplir les loiſirs que ces premières occupations m'ont laiſſés. Cet ordre que j'ai ſuivi dans l'emploi de mon temps va régler auſſi le compte que j'en dois rendre.

J'ai déjà dit que je n'avois trouvé dans la ville aucune maiſon où l'on pût commodément obſerver, la rigueur du froid ne me permettoit cependant plus de travailler en plein air ; je pris le parti de faire conſtruire ſur le flanc méridional du baſtion du Roi, auprès duquel j'étois logé, une cabane de charpente couverte de planches, pour me ſervir d'obſervatoire.

En attendant qu'elle fût prête, je profitai de l'offre obligeante que me fit M. *Seguin*, Contrôleur de la Marine dans cette Colonie, de monter les inſtrumens dans la maiſon qu'il occupoit ſur la place, ſachant que je la trouvois la moins mal diſpoſée pour y faire quelques obſervations s'il s'en préſentoit dans cet intervalle.

J'eus dès-lors ſoin de prévoir tous les phénomènes propres à déterminer la longitude ; la Carte du Zodiaque publiée à *Londres* par *Senex*, me fut pour cela d'un grand ſecours, en me faiſant connoître quand il devoit y avoir quelque éclipſe ou appulſe d'étoile par la Lune, qui ne fût point annoncée dans la Connoiſſance des Temps, ni dans les Éphémérides, je m'aſſurois ainſi journellement de l'état du ciel.

Ce n'eſt que de cette attention, & de la longueur de l'hiver qui eſt de plus de ſix mois dans ce pays, que je pouvois eſpérer du ſuccès, à en juger & par les vingt jours du mois d'Août que j'avois été à *Louiſbourg* ſans avoir occaſion de faire aucune

obſervation de ce genre, & par ce qu'on m'annonçoit généralement dans la ville, que je devois m'attendre à des temps encore pires que dans l'été.

Mais ſi je craignois d'un côté que les momens favorables à mes obſervations ne fuſſent rares, je me voyois de l'autre avec ſatisfaction dans la ſaiſon où les phénomènes intéreſſans pour moi l'étoient le moins.

Jupiter, encore loin de ſa conjonction au Soleil, offroit des éclipſes de ſes ſatellites les plus ſûres qu'on pût obſerver, d'autant mieux que la déclinaiſon de cette planète étant boréale, la dégageoit longtemps des vapeurs de l'atmoſphère qui peuvent rendre ces ſortes d'obſervations douteuſes, & ſur-tout dans ce pays.

La Lune, alors dans ſes grandes déclinaiſons du même ſens, lorſqu'elle étoit pleine, devoit être ſur l'horizon pendant toute la nuit, & me fournir de fréquentes occaſions d'obſerver ſon lieu.

Je commençai à prendre des hauteurs correſpondantes du Soleil, & je répétai la même opération tous les jours de temps clair, pour me bien aſſurer de la marche de la pendule, & me trouver toûjours en état de ſavoir l'heure à chaque obſervation que j'aurois faite: l'aſſiduité de ce ſoin, ſouvent ſuperflue dans tout autre pays, & très-pénible dans celui-ci, étoit cependant indiſpenſable, parce que le froid exceſſif arrêtoit ſouvent la pendule, quoique ſon mouvement fût d'ailleurs bon & uniforme.

La gelée & la neige avoient commencé dès le 2 Novembre pendant mon ſéjour à *Scatari*, & continuoient depuis mon retour à *Louiſbourg;* il y avoit cependant encore des variétés, & le dégel ſuccédoit au froid, mais le ciel ne ceſſoit point d'être couvert; il s'éclaircit enfin le 15 Novembre au matin, je pris des hauteurs correſpondantes du Soleil, & je me préparois à obſerver vers la fin de la nuit ſuivante, le lieu de la Lune, en la comparant à l'étoile *H* ou πρωπὺς, proche le pied boréal de *Caſtor*, dont la la Carte du Zodiaque indiquoit une appulſe, mais le ciel ſe recouvrit à ſix heures du ſoir.

Il ne changea point juſqu'au 16 au ſoir, qu'il commença de s'éclaircir, & me fit eſpérer de voir une autre occultation de l'étoile ζ au genou de *Pollux*, par la Lune, annoncée pour cette nuit. Je ſuivis de bonne heure ces aſtres avec la lunette, & dans les intervalles que me laiſſoient les nuages amenés continuellement par le vent de ſud-oueſt, je vis la Lune approcher de l'étoile juſqu'à 11 heures que le ciel fut entièrement couvert; la Lune reparut enſuite à une heure 8 minutes après minuit, mais l'étoile étoit éclipſée: il ne me reſtoit donc plus qu'à attendre l'émerſion; la clarté du ciel ſe ſoûtint, & je l'obſervai.

Je travaillai à accompagner cette obſervation d'une autre, d'après une méthode différente, qu'on peut utilement employer dans pluſieurs occaſions, & qui dans celle-ci pouvoit non ſeulement me confirmer

l'obſervation déjà faite, mais encore me découvrir d'autres élémens qui me diſpenſeroient de recourir dans les calculs à la théorie.

Pour cela, connoiſſant l'heure, je calai de mon mieux le quart-de-cercle dans le plan du méridien, à peu près à la hauteur où la Lune & l'étoile devoient y paſſer, afin d'obſerver la différence de temps entre le paſſage de l'étoile & celui du ſecond bord de la Lune par un même fil vertical, & d'en déduire l'aſcenſion droite de la Lune, de même que je devois connoître ſa déclinaiſon en la concluant de la différence de hauteur entre le bord inférieur & l'étoile, par le moyen du micromètre.

Ce n'eſt, comme on le ſait, que dans le méridien qu'on peut aiſément avec un quart-de-cercle comparer la Lune à une étoile, tout à la fois en aſcenſion droite & en déclinaiſon, parce que c'eſt le ſeul temps où la Lune n'a point de parallaxe d'aſcenſion droite, & que celle de déclinaiſon étant la même que celle de hauteur, eſt plus facile à trouver, puiſqu'on a pris la hauteur de la Lune.

Il eſt vrai que ſi le quart-de-cercle n'étoit pas exactement dirigé dans le méridien, le temps écoulé entre les paſſages par le fil vertical ne donneroit plus la différence d'aſcenſion droite, puiſqu'elle n'auroit pas été meſurée dans un cercle parallèle à l'équateur, & qu'alors il faudroit avoir égard au changement que l'aſcenſion droite éprouveroit par cette différence,

à moins cependant que d'après des ſoins dont le ſuccès eſt preſque aſſuré, l'éloignement du méridien n'excédât pas une minute d'heure, dans ce cas la correction pourroit être négligée, ſur-tout ſi la Lune étoit peu élevée ſur l'horizon, ce qui rendroit le changement moins conſidérable.

Un nuage fort épais qui couvrit l'étoile & la Lune au moment où elles commençoient à entrer dans la lunette de l'inſtrument, rendit ce préparatif infructueux.

Le lendemain je pris encore des hauteurs; ainſi bien aſſuré de l'heure, je le fus de la bonté de mon obſervation : la correſpondante du lieu de la Lune avoit été obſervée ce jour-là à *Paris* à ſon paſſage au méridien par M. *le Monnier*, d'une manière auſſi complette que je pouvois l'eſpérer; il ne m'a donc rien manqué pour en aſſurer le calcul, & le réſultat m'a donné le méridien de *Louiſbourg* à l'occident de celui de *Paris*, de 4 heures 9 minutes & demie.

Le temps me fut enſuite conſtamment contraire pendant un mois; deux éclipſes du premier ſatellite de Jupiter du 11 & du 15 de Décembre, celle totale de Lune du 12 du même mois, & pluſieurs autres phénomènes arrivèrent inutilement, le ciel étoit toûjours couvert.

Ce fut alors que je rendis compte au Miniſtre & à M. *de la Galiſſoniere* de mon travail, & j'en dreſſai un Mémoire extrait de mon journal, que j'envoyai par les derniers bâtimens.

La navigation du cabotage étoit ceſſée depuis long-temps, & même le petit nombre de Vaiſſeaux qui partoient encore pour la France ou pour les iſles de l'Amérique, ſaiſiſſoient un vent propre à les éloigner promptement des côtes, que les mauvais temps continuels rendoient très-périlleuſes.

Le ciel s'éclaircit enfin le 19 de Décembre, & je pourſuivis mes opérations ; nous meſurâmes le 20 au matin, M. *de Diziers* & moi, avec le quart-de-cercle, l'angle de diſtance entre le bord éclairé de la Lune & celui du Soleil qui en étoit le plus proche : cette obſervation fut répétée trois fois avec ſoin & par un très-beau temps, mais quoiqu'elle fût propre à donner la longitude, c'étoit par d'autres plus déciſives, telles que celle du 16 Novembre, que je voulois déterminer la ſituation de *Louiſbourg*, & je ne fis celle-ci que par précaution, pour y avoir recours au défaut des autres que je recherchois, ou pour me mettre à portée de vérifier le degré d'exactitude de cette méthode.

Le ſoir du même jour, j'obſervai l'émerſion du premier ſatellite de Jupiter, le temps étoit alors couvert à *Paris*, où cette éclipſe auroit été viſible ; mais l'obſervation correſpondante en fut faite à *Madrid* par le P. *Vendlingen*, & en la comparant avec la mienne, on trouve le méridien de *Louiſbourg* à 4 heures 8 minutes & demie de diſtance de celui de *Paris*.

L'heure

L'heure de mes deux obſervations fut exactement conclue par des hauteurs priſes avant & après le jour où elles furent faites ; je me hâtai d'en tranſcrire les détails pour profiter du dernier vaiſſeau qui partit pour la France le 29 de Décembre, & l'hiver déjà commencé ne nous laiſſa plus d'eſpérance d'en voir arriver avant quatre mois.

Le ciel couvert m'empêcha de profiter des objets d'obſervations qui ſe préſentèrent enſuite juſqu'au 10 de Janvier 1751, mais il s'éclaircit ce jour-là par intervalles : j'eus des hauteurs correſpondantes du Soleil, il tomba encore de la neige dans l'après-midi, mais la ſoirée fut parfaitement belle, & j'obſervai une ſeconde occultation de l'étoile ζ au genou de *Pollux* par la Lune, dont j'eus l'immerſion avec toute l'exactitude poſſible.

J'attendis l'émerſion avec beaucoup d'attention, mais la grande hauteur de la Lune, jointe à la diſpoſition ingrate de l'endroit où j'obſervois, m'obligeoit de me tenir couché par terre. Cette attitude que le froid exceſſif rendoit encore plus gênante, & la vive clarté de la planète, m'empêchèrent de voir ſortir l'étoile de ſon diſque, & elle en étoit déjà aſſez éloignée quand je l'aperçûs.

L'heure fut aſſurée par les hauteurs du Soleil que je pris encore le lendemain, dans les intervalles où la neige diſcontinuoit, & où l'on apercevoit cet aſtre au travers des nuages légers.

Il pleuvoit à *Paris* le 10 de Janvier, jour de mon obſervation, mais ce jour même le paſſage de la Lune au méridien fut obſervé à *Marſeille* par le P. *Pezenas* Jéſuite, Profeſſeur d'Hydrographie, il l'avoit d'ailleurs été la veille à *Paris* par M. *le Monnier*, & à Londres par M. *Bradley*, il le fut encore le 11 par ce célèbre Aſtronome Anglois; & tout concourt à découvrir dans les tables les mêmes erreurs qui ſe vérifient en effet, ſoit qu'on les évalue par rapport au jour de l'occultation, d'après celles qui ont été reconnues aux jours antérieur & poſtérieur, ſoit que l'on faſſe uſage de l'obſervation de *Marſeille*.

Les erreurs des tables ainſi confirmées m'ont mis en état de déduire la diſtance du méridien de *Louiſbourg* à celui de *Paris*, de 4 heures 8 minutes cinq ſixièmes.

Ces deux occultations ſont bien ſuffiſantes pour aſſurer déciſivement le méridien de *Louiſbourg*, en prenant entre leurs réſultats un milieu, auquel on peut d'autant mieux s'arrêter, qu'il n'y a que deux tiers de minute de différence entre eux; l'éclipſe du premier ſatellite en confirme encore la certitude, ainſi nous conclurrons que le méridien de *Louiſbourg* eſt à l'occident de celui de *Paris* de 4 heures 9 minutes ou ſa longitude de 62 degrés un quart.

La carte de l'océan occidental du Dépôt marquoit la longitude de cette ville de 61 degrés 00 minutes, ainſi l'on voit que malgré la correction employée

dans la conſtruction de cette carte, il y avoit encore une erreur d'un degré & un quart dont *Louiſbourg* y étoit placé trop à l'orient.

Le défaut de la même carte, que les opérations géométriques nous ont fait précédemment reconnoître dans la diſtance de cette ville à *Scatari*, y rendoit l'erreur plus grande dans la poſition de cette iſle que dans celle de *Louiſbourg*, de plus d'un demi-degré.

En effet, la longitude de la pointe du nord-eſt de *Scatari* déduite de celle de *Louiſbourg*, ſuivant le véritable giſement de ces deux lieux, pris ſur ma carte particulière, eſt de 61 degrés 57 minutes, au lieu de 60 degrés 10 minutes dont on la trouvoit ſur la carte du Dépôt; c'eſt-à-dire que l'erreur de cette dernière carte dans la poſition de *Scatari* étoit d'un degré trois quarts de longitude, ce qui vaut 24 à 25 lieues ſur ce parallèle.

La route de France à l'iſle *Royale*, dont nous avions différé juſqu'à préſent l'examen, étoit trop courte de cette même quantité, puiſque les points d'arrivée par eſtime, & celui du relèvement de *Scatari* le 9 Août à midi, ſe rencontrant ſur cette carte, leur longitude étoit la même.

Pour étendre cette correction à toutes les parties de la route qui l'exigent, il faut auſſi, ſoit pour rectifier la poſition de l'acore de l'eſt du grand banc ſur la même carte, ſoit pour y placer le banc *le bonnet*

flamand, augmenter la longitude des points d'atterrage à chacun de ces deux bancs, à proportion de l'erreur totale de la route, & de leur éloignement du point de départ de *Breſt*; & l'on trouve dès-lors que l'acore de l'eſt du grand banc par la latitude du point où nous y ſommes entrés, étoit à 50 degrés 34 minutes de longitude occidentale du méridien de *Paris*, & que notre point d'arrivée ſur le banc *le bonnet flamand* étoit par la longitude de 47 degrés 15 minutes.

L'erreur que nous avons reconnue dans la totalité de la route, eſt ſi légère par rapport à l'étendue de la traverſée, qu'il ne ſeroit pas étonnant qu'elle provînt d'un défaut d'eſtime; cependant, comme elle ſe rencontroit auſſi dans la carte, & conſéquemment dans les routes des meilleurs Navigateurs, il y a plus d'apparence qu'elle procède d'une cauſe étrangère dont ils ont tous également éprouvé l'effet, & cette cauſe une fois ſuppoſée, il reſteroit encore à décider ſi c'eſt la contrariété de la groſſe mer dans cette traverſée, ou le courant dont nous avons parlé, qui porte un peu vers l'eſt.

Quoi qu'il en ſoit, ſans vouloir adopter à cet égard aucune opinion, nous nous ſommes bornés à les indiquer l'une & l'autre, & à propoſer deux réflexions qu'elles font naître.

La première, que dans le cas même où la réalité & l'eſpèce de cette cauſe ſeroient aſſurées, elle ne demanderoit pas une correction journalière, puiſque

l'effet en eſt d'autant moins dangereux que l'atterrage eſt d'ailleurs annoncé par la ſonde.

La ſeconde, que ces accidens particuliers influent ſi peu dans cette route, qu'on rejetteroit mal-à-propos ſur eux une erreur plus conſidérable.

On préfère ordinairement l'uſage des routes de navigation à celui des obſervations aſtronomiques, pour déterminer la ſituation de deux lieux fort voiſins; cependant l'on ne doit pas attendre moins de préciſion du dernier de ces moyens, lorſque les obſervations faites dans les deux lieux ſont de la nature de celles qui ont ſervi à fixer les poſitions de *Louiſbourg* & de *Canſeau*; j'en vais donner un exemple, où l'on trouve une nouvelle preuve de la bonté de ces obſervations dans le degré d'exactitude qu'elles ont au deſſus des routes, & de la bonté des routes dans l'accord de leurs réſultats avec celui des obſervations.

En effet, la détermination de *Louiſbourg* & de *Canſeau* en latitude & longitude, me donne la ſituation reſpective de ces deux lieux dans la ligne nord-eſt, 6 degrés & demi eſt, & ſud-oueſt 6 degrés & demi oueſt, & 18 lieues de diſtance entre eux.

Ce réſultat confirme la diſtance trouvée la même par les routes des 25 Septembre & 19 Octobre; il donne d'ailleurs un air de vent qui décide ſur ceux de ces deux routes, puiſqu'il ſe trouve exactement moyen entre eux.

Le 12 Janvier au ſoir, j'obſervai l'émerſion du premier ſatellite de Jupiter, avec toute la préciſion que je pouvois deſirer; le mauvais temps empêcha d'en avoir la correſpondante à *Paris*, & je ne ſache pas qu'on l'ait vûe ailleurs : M. *Maraldi* a tâché d'y ſuppléer, en comparant à mon obſervation le calcul des tables corrigées de l'erreur qu'il y avoit reconnue, duquel il tire la diſtance du méridien de *Louiſbourg* de 4 heures 9 minutes.

Enfin, le 23 du même mois, j'obſervai le ſoir l'émerſion du ſecond ſatellite de Jupiter, dont j'ignore auſſi que la correſpondante ait été obſervée en Europe : la diſtance des deux méridiens a été recherchée de la même manière que dans l'obſervation précédente, & trouvée de 4 heures 7 minutes cinq ſixièmes.

Les réſultats ſeuls de ces deux dernières obſervations, déduits de la façon dont on l'a dit, pourroient malgré leur conformité n'être pas trouvés ſuffiſans pour décider avec ſûreté la longitude de *Louiſbourg;* mais comme cette longitude eſt déjà conſtatée, leur accord avec la détermination que nous avons donnée, ne fait plus qu'en confirmer la certitude.

Les mauvais temps qui juſqu'alors avoient été mêlés d'intervalles dont je profitois pour obſerver, ne diſcontinuèrent plus qu'à la fin de l'hiver, les coups de vent devinrent encore plus fréquens & plus violens, ſur-tout de la partie du ſud, le ciel

fût preſque toûjours obſcurci par les nuages, les brouillards, les pluies & les neiges : la gelée, qui ne ceſſoit point depuis le commencement de l'année, ne formoit qu'un corps dur de la terre & des eaux qui l'avoient couverte & pénétrée, & la neige ne ſe fondoit plus ſur ce terrein propre à la conſerver. Toute eſpèce de commerce avoit diſparu depuis la même époque, & la ville ne préſentoit qu'un tableau de triſteſſe, bien différent du ſpectacle que le concours des Navigateurs y procuroit pendant l'été.

Un météore peu connu dans nos climats, nommé *Poudrerie* par les habitans du pays, donnoit encore à cette ſaiſon un caractère plus affreux ; c'eſt une ſorte de neige d'une extrême ſubtilité, qui s'inſinue dans les lieux dont la clôture paroît la plus exacte ; elle s'y introduit par les moindres intervalles que laiſſe le maſtic dont les vitrages ſont enduits, & cet effet ſingulier lui a fait, mal-à-propos, attribuer par quelques perſonnes la propriété de pénétrer les pores du verre : elle ſemble moins tomber ſur la terre, qu'être horizontalement emportée par l'impétuoſité du vent, qui en accumule quelquefois des monceaux auprès des murailles & des éminences oppoſées à ſon cours ; & comme ſouvent elle ne permet, ni de diſtinguer dans les rues les objets les plus voiſins, ni même d'ouvrir les yeux qui en ſeroient bleſſés, l'on peut à peine s'y conduire.

Deux rapports aſſez frappans déterminent à penſer

que la *Poudrerie* de même que la neige, dont elle eſt vrai-ſemblablement la matière primitive, eſt formée d'une brume congelée.

Premièrement, la vûe s'étend alors auſſi peu, & même moins loin que dans les temps de la brume la plus épaiſſe, la congélation des vapeurs qui la compoſent ajoûtant à leur denſité.

Secondement, l'élévation de l'une & de l'autre dans l'atmoſphère eſt à peu près égale, ne formant chacune près de la ſurface de la terre qu'un voile aſſez mince, au-delà duquel on diſtingue quelquefois le Soleil, lorſqu'il eſt à une certaine hauteur.

D'après ces détails, il eſt aiſé de ſentir combien d'accidens particuliers ſe joignent au froid, d'ailleurs exceſſif en ce pays; mais l'on n'a pas moins lieu de s'étonner d'abord de l'extrême différence qu'on éprouve à cet égard entre cette iſle, même la plus grande partie de l'Amérique ſeptentrionale, & les lieux dont la latitude eſt correſpondante dans le continent oppoſé; il ne faut cependant, pour faire ceſſer la ſurpriſe, que jeter ſur cette partie de l'Amérique une vûe générale: inculte, preſque inhabitée, elle eſt couverte de lacs glacés pendant pluſieurs mois; d'épaiſſes forêts la rendent impénétrable aux rayons du Soleil. A ces raiſons on peut ajoûter, par rapport à l'iſle *Royale* en particulier, qu'indépendamment des lacs dont elle eſt pareillement coupée, elle renferme dans ſon centre un bras de mer conſidérable,

gelé

gelé quelquefois en entier, & dont le froid ſe répand immédiatement ſur toute l'iſle qui l'environne.

Le temps que me laiſſa l'interruption du travail aſtronomique, fut employé à faire des obſervations ſuivies du flux & du reflux de la mer. Je commençai le 2 Janvier à remarquer, à l'aide d'une montre bien réglée, l'heure & la minute de la haute & de la baſſe mer, je connus ſon élévation & ſon abaiſſement dans les mêmes temps, par le moyen d'une échelle diviſée en pieds & pouces, que j'avois tracée le long d'un pilotis de la calle voiſine de l'Intendance, en commençant de compter depuis le terrein qui n'eſt jamais à ſec au pied de ce pilotis.

Cette place étoit la plus convenable que je puſſe choiſir dans le port, elle touchoit à la ville, & l'agitation de la mer s'y faiſoit peu ſentir; cependant comme elle étoit au-delà des portes, je n'y pouvois obſerver les marées de la nuit, ce qui me privoit de pluſieurs comparaiſons que j'en aurois pû faire avec celles du jour.

Je continuai aſſidument ces obſervations juſqu'au 26 Avril, en faiſant attention aux vents qui régnoient; il ſeroit ſuperflu de les rapporter toutes ici, je me contenterai de rendre compte de celles dont dépend l'établiſſement des marées de *Louiſbourg*, & de quelques remarques à cet égard.

La mer eſt long-temps étale dans ce port, elle reſte pour l'ordinaire une demi-heure, & quelquefois

une heure entière, dans le même état ; dans cette incertitude j'ai choiſi, pour établir le temps de la marée, le milieu entre le moment où elle ceſſoit de monter, & celui où elle ceſſoit de deſcendre, & réciproquement pour la baſſe mer.

L'heure de la marée n'a pas été exactement la même tous les jours des nouvelles & des pleines Lunes, pendant les trois mois qu'ont duré ces obſervations; la différence de la plus prompte à la plus tardive a même été de près d'une heure, mais on ſait que cette différence eſt pareille dans nos ports de France lorſque, indépendamment des autres cauſes dont nous parlerons bien-tôt, l'heure de la conjonction ou de l'oppoſition ne concourt pas avec l'heure de la haute mer ; j'en fixe cependant l'établiſſement à 7 heures un quart, milieu entre les deux termes extrêmes, d'autant que la pluſpart des intermédiaires approchent fort de ce milieu.

La plus grande différence de hauteur que j'aie trouvée à la ſurface de l'eau, au temps de la pleine & de la baſſe mer d'un même jour, a été de 5 pieds 8 pouces ; elle eſt arrivée le ſur-lendemain de la nouvelle Lune de l'équinoxe du printemps, jour auquel on devoit d'autant mieux l'attendre, que la Lune & le Soleil ſe rencontrant à l'équateur, leurs actions étoient réunies, car cette planète étoit auſſi périgée. Toutes ces circonſtances tendant à augmenter l'effet de la marée, on peut regarder

la différence de la hauteur à l'abaiſſement de ce jour, comme la plus grande qui arrive dans ce port.

La plus petite a été d'un pied 7 pouces, le ſurlendemain de la quadrature qui ſuivit la nouvelle Lune de l'équinoxe ; j'ai d'ailleurs remarqué qu'elle a toûjours été beaucoup plus grande aux conjonctions & aux oppoſitions qu'aux quadratures, qu'elle augmentoit depuis les quadratures juſqu'aux nouvelles ou pleines Lunes, & décroiſſoit enſuite.

Il eſt vrai qu'on ne trouvoit pas toûjours une parfaite uniformité dans les progrès de ce changement, mais quand le défaut étoit le plus ſenſible, il étoit rare qu'on n'en diſtinguât pas viſiblement la cauſe : la plus fréquente étoit le vent, lorſqu'il ſouffloit ſucceſſivement dans le même jour du côté de terre & du côté du large, & que par ces variations il concouroit ou s'oppoſoit à l'élévation de la haute mer, & à l'abaiſſement qui la ſuivoit.

J'examinois encore les hauteurs de l'eau d'une autre manière, qui me faiſoit juger des différentes altérations que le vent cauſoit aux marées.

Je prenois le milieu entre les hauteurs où s'étoit trouvée la ſurface de l'eau à la pleine & à la baſſe mer du même jour, & ce milieu je l'appellois *le niveau de la mer ;* enſuite comparant les niveaux de tous les jours, & prenant encore un milieu entre eux, je regardois la hauteur de ce niveau moyen comme celle où ſeroit toûjours la mer dans ce port

s'il n'y avoit point de marées. Je n'ignore pas cependant, que la hauteur de ce niveau moyen ne puiſſe varier dans les différentes phaſes de la Lune ; mais la différence qui n'eſt jamais fort grande, doit être encore plus petite dans un pays comme celui-ci où la Mer monte peu, & où par conſéquent le vent, quoique le même, doit produire relativement un plus grand effet.

De là, toutes les fois que le niveau de la mer avoit ſurpaſſé cette hauteur moyenne, ou qu'il avoit été inférieur, je diſtinguois le principe de cette augmentation ou diminution d'eau d'avec celui de la marée ; car l'action dont elle dépend, quelle qu'elle ſoit, ne pouvant produire qu'un effet égal dans le flux & dans le reflux, on ne pouvoit imputer la différence qu'au vent du large, ou à celui de terre. En effet, j'ai le plus ſouvent remarqué que c'étoit à la continuation du vent, ou à un coup de vent de l'un de ces deux côtés, qu'on devoit l'attribuer, puiſque d'ailleurs le rétabliſſement du niveau moyen ſuivoit aſſez les calmes & les vents variables.

C'étoit encore pendant ces mêmes vents du large ou de terre, que l'heure de la marée anticipoit ou retardoit communément ſur celle où on l'auroit attendue, en l'établiſſant ſuivant la loi de ſon retardement ordinaire.

Enfin, quoique les marées ne ſoient pas à beaucoup près ſi conſidérables à *Louiſbourg* que dans les

ports de France, & qu'ainſi les cauſes en ſoient d'autant plus difficiles à diſtinguer que les effets ſont moins ſenſibles, on y reconnoît cependant, comme par-tout ailleurs, un rapport aſſez exact entre les mouvemens de la mer & ceux de la Lune, les variations y répondent preſque toûjours aux différentes ſituations de cette planète & du Soleil à l'égard de la Terre. Les vents même, qui dérangent ſouvent l'ordre auquel on s'attendoit, m'ont paru en quelque ſorte aſſujétis à des règles. La Lune à l'équateur & dans ſa moindre diſtance de la terre, occaſionnoit ordinairement des vents plus forts que dans les limites de ſa déclinaiſon & ſa plus grande diſtance : il m'a paru auſſi pluſieurs fois que les effets de la Lune devenoient plus ſenſibles aux approches du paſſage de cette planète par le méridien.

Ces remarques font préſumer un rapport entre les vents & les différentes ſituations de la Lune ; mais, pour établir des conjectures ſur des expériences de cette eſpèce, il faudroit qu'elles fuſſent plus continuées que celles-ci, & faites à la fois dans divers pays de l'un & de l'autre hémiſphère, il y a lieu de penſer qu'alors la comparaiſon en pourroit être utile au progrès de la théorie des vents, peut-être même que les exceptions qu'ils paroiſſent former aux loix généralement reçûes, par rapport aux marées, pourroient être prévûes.

J'achevai pendant le mois de Mars de lever la

carte des côtes du ſud-eſt de l'iſle *Royale*, par une ſtation à la pointe *blanche*, & une autre à la pointe *plate*, qui aſſurèrent la poſition de l'iſle à *Guion*, celle de la pointe de *Gabarus* & de la groſſe *Cormorandière* voiſine de cette pointe; par-là je fus en état de lier avec les triangles de cette carte, ceux du plan particulier de la baie de *Gabarus*, levé au mois de Septembre 1750.

Le peu d'étendue de la baſe meſurée à *Scatari*, & de l'arc du méridien, compris entre les parallèles de cette iſle & de *Louiſbourg*, me faiſoient craindre que l'échelle déduite par les deux moyens manquât d'exactitude, malgré la conformité apparente des échelles qu'avoient donnée l'un & l'autre.

Le terrein conſidérable qui ſéparoit le lieu où fut faite la ſtation de la pointe *plate*, & le clocher du fort de *Louiſbourg*, me parut propre à vérifier cette échelle; il s'y rencontroit cependant du côté de la pointe *plate* quelques hauteurs couvertes de petits ſapins ou de brouſſailles aſſez difficiles à meſurer, mais le ſurplus, qui formoit la plus grande partie, eſt une plaine couverte d'étangs & de marais qui auroient été autant d'obſtacles dans une autre ſaiſon, & qui glacés dans celle-ci contribuoient à rendre plus exacte la meſure de cette nouvelle baſe. Nous la meſurâmes, M. *de Diziers* & moi, chacun de notre côté, nous répétâmes même cette opération, & les réſultats ne différèrent que de quatre toiſes

ſur 1665, longueur dont fut trouvée la baſe.

Cette différence eſt nulle par rapport à la diſtance, mais elle achève de convaincre qu'il eſt impoſſible d'éviter de petits défauts en meſurant une baſe avec un ſimple cordeau, quoique nous nous ſoyons toûjours alignés avec ſoin; c'eſt ce que j'ai déjà dit, lorſque j'ai comparé ces défauts à ceux qu'on peut craindre dans les obſervations des hauteurs des aſtres, qu'on emploie pour trouver l'échelle d'une pareille carte. La nouvelle échelle qui réſulta de nos opérations fut égale à celle que nous avions déjà, il ne reſta donc plus de doute ſur ſon exactitude.

Depuis la fin du mois de Février, on voyoit de temps en temps répandues en divers endroits de la mer du côté du large, des glaces qui commençoient à ſe détacher, du fleuve ou des ports du golfe de *Saint-Laurent*, mais la mer en fut couverte à perte de vûe dans les premiers jours d'Avril: ce ſpectacle ſingulier étoit accompagné d'un bruit affreux que faiſoient ces glaçons, en s'entre-choquant ou en ſe briſant ſur le rivage.

On aſſure qu'il y a des années où ces glaces demeurent autour de la côte pendant des mois entiers, mais la plus grande partie de celles-ci diſparut au bout de trois jours: il ne faut cependant que les avoir vûes pour concevoir le danger que court un vaiſſeau qu'elles entourent, lorſqu'il aborde trop tôt ces côtes au printemps. Il y a quelques années qu'on

en vit périr un par cette cauſe, à l'entrée même du port, ſans qu'il fut poſſible de lui donner aucun ſecours.

Indépendamment de ces glaçons, qui entrèrent auſſi dans le port, la mer y étoit déjà priſe au point de porter les voitures en quelques endroits, tels que le fond voiſin de la ville du côté de l'oueſt; on y a vû la gelée s'étendre à la plus grande partie dans les années où le froid étoit beaucoup plus rigoureux, mais jamais au total, comme il arrive preſque toûjours au port *Dauphin*, & aux autres de la côte du nord-eſt de l'iſle, qui ne ſont point expoſés comme celui-ci à toute l'impétuoſité de la mer du large.

Quelques jours ſéreins que nous eûmes au commencement d'Avril, nous procurèrent de nouveaux objets d'obſervations. Celles des éclipſes des ſatellites de Jupiter n'étoient plus praticables alors, à cauſe de la proximité de cette planète au Soleil; je ne fus donc plus occupé que des obſervations de la Lune.

Le 5 Avril au ſoir, nous en meſurâmes, M. *de Diziers* & moi, avec le quart-de-cercle, pluſieurs diſtances aux étoiles *Procyon* & *cœur de l'Hydre:* le 17 au matin, je meſurai avec le micromètre adapté à la lunette de ſix pieds & demi, une diſtance de l'étoile ξ du Capricorne, qui étoit proche de la Lune; enfin le 21 au matin, des diſtances de cette planète au Soleil, encore avec le quart-de-cercle, & de concert avec M. *de Diziers.*

Les

Les temps ceſſèrent enſuite d'être favorables pour obſerver, mais ils alloient bien-tôt le devenir à la navigation. Je ne deſirois plus qu'un bâtiment pour recommencer de bonne heure les opérations le long des côtes, & me rendre, s'il étoit poſſible, au cap *de Sable* avant le 8 de Juin, afin d'y obſerver l'éclipſe de Lune; le premier qui arriva de France le 7 de Mai étoit une goëlette * marchande dont je profitai: le temps néceſſaire pour débarquer ſon chargement & la radouber, m'empêcha d'en jouir avant le 26; je fus cependant prêt à partir le 2 Juin.

Les maladies du ſieur *Fouquet* qui ne diſcontinuoient point depuis le commencement de l'hiver, le mirent hors d'état de s'embarquer.

* Bâtiment dont on ſe ſert en Amérique, il eſt de la même grandeur qu'un bateau tel que nous l'avons déjà déſigné, & n'en diffère qu'en ce qu'il a deux mâts.

Troiſième ſortie.

Le 4 de Juin à midi, nous mîmes à la voile avec un petit vent d'eſt-nord-eſt, & fîmes route pour le cap *de ſable ;* il n'y avoit guère d'apparence que nous puſſions y arriver pour le temps de l'éclipſe, mais nous eſpérions que la fin de la lunaiſon nous y procureroit quelqu'autre obſervation de longitude.

Comme ce cap tient le milieu entre *Louiſbourg* & *Boſton* déjà déterminés, qu'il forme l'ouverture de la baie Françoiſe, & qu'il eſt ſitué à l'extrémité de l'Acadie, cette obſervation devoit être un nouveau moyen d'éclaircir les doutes où l'on étoit ſur l'étendue de ſes côtes, indépendamment de la recherche que je devois en faire par des routes de navigation.

Il m'étoit d'ailleurs preſcrit d'obſerver la latitude de ce cap, & de faire aux environs différentes opérations géométriques. Je me propoſois enſuite une nouvelle tentative vers l'iſle *de Sable*, dans la plus belle ſaiſon où l'on pût la faire.

Le vent favorable avec lequel nous avions commencé notre route ceſſa le ſoir du jour même de notre départ, il fut ſuivi le lendemain du vent, de ſud-oueſt accompagné d'une brume épaiſſe ; ce vent, quoique contraire, étoit modéré ; mais dans la crainte de trop approcher de la terre vers *Canſeau*, je

ſuſpendis la route juſqu'au retour du temps clair.

Cette crainte étoit juſtifiée par le naufrage auquel avoit été expoſée, dans la baie Françoiſe en 1746, la frégate du Roi *la Sirène*, ſur laquelle j'étois embarqué ; il n'avoit point eu d'autre cauſe que la confiance donnée au pilote côtier, qui malgré l'épaiſſeur de la brume nous avoit engagés de courir vers la terre, en s'attribuant une prétendue connoiſſance de la profondeur & de la qualité du fond. La nature de la miſſion dont nous étions chargés nous ayant forcés d'adhérer à cet avis, nous échouâmes ſur la côte entre le *Port Royal* & l'iſle *Longue ;* le peu de vent qu'il faiſoit nous permit cependant de remettre la frégate à flot & ſans avarie, quoiqu'elle fût *déjaugée* de 4 pieds ſur des roches.

La brume ſe diſſipa le 6 au matin, nous approchâmes de la terre, & n'en étant qu'à deux lieues, le pilote côtier, quoique le meilleur de la Colonie, ſe trompa dans ſa reconnoiſſance, il prit pour les iſles *Michaux* à l'iſle *Royale*, devant leſquelles nous devions être par notre point, & étions effectivement, les iſles de *Mocodome* à la côte de l'*Acadie :* il prétendit en être sûr, & rejeta ſur un courant imaginaire l'erreur de dix lieues que nous aurions eue, mais nous fûmes détrompés par le rapport d'un bâtiment qui ſortoit du port *Touloufe.*

Le vent de ſud-oueſt continua le 6 & le 7, j'employai ces deux jours à gagner le travers de *Canſeau,*

& à éprouver le bâtiment: je reconnus qu'il dérivoit beaucoup, mais la beauté de la saison rendoit ce défaut moins dangereux, quoiqu'il me fût le plus nuisible dans l'obligation où j'étois de prolonger les côtes de fort près pour en connoître les détails.

Le 8 de Juin à la pointe du jour, le vent vint à l'est-nord-est petit frais, le temps clair; nous étions à cinq ou six lieues au sud des isles de *Canseau*; je portai vers elles, & m'en approchai beaucoup avant de commencer la route le long de la côte de l'*Acadie*, afin de partir d'un relèvement bien sûr que je fis à 7 heures. L'isle aux *Pommes*, l'une de celles qui forment le port de *Canseau*, restoit au nord-quart-de nord-est de la bousſole, & la pointe de la petite isle qui avec l'isle aux *Pommes* forme la grande passe, au nord 5 degrés est, à la distance d'une lieue.

Je fis dès-lors gouverner à l'ouest quart de sud-ouest de la bousſole, air de vent suivant lequel la terre que je voulois côtoyer me paroissoit courir; ensuite, à mesure que nous avancions dans cette route, je relevai l'entrée des ports, les caps & les isles les plus remarquables, j'estimai la distance à laquelle nous en étions, lorsqu'ils restoient dans la ligne perpendiculaire à la route, temps où j'en faisois les relèvemens; & comme je connoissois le point du bâtiment à chacun d'eux par l'estime du chemin, ces opérations me mettoient à portée de déduire la direction & la distance respectives de ces lieux principaux, de

même que la route totale devoit me donner le giſement des extrémités de la côte entière de l'*Acadie*, & ſon étendue.

Mais, pour être fondé à faire à ces objets l'application de mes routes, je crois devoir rendre compte de mes ſoins pour en aſſurer l'exactitude, elle dépendoit,

1.° De l'eſtime du chemin. Les précautions que j'ai déjà indiquées à l'égard de la meſure & de l'uſage du loch, doivent aſſez répondre de l'attention ſingulière dont je les ai accompagnées ici, pour bien évaluer tout ce qui pouvoit altérer ſon rapport; & comme la meſure imparfaite du temps écoulé occaſionneroit des défauts toûjours ſenſibles dans des routes courtes, ſur-tout ſi l'on faiſoit beaucoup de chemin, je me ſervois de ma montre, afin de ne pas négliger les minutes.

2.° De l'air de vent. Il demandoit de ma part beaucoup d'exactitude dans l'eſtime de la dérive, lorſque nous courions au plus près du vent, & de la part du timonier, quand le vent étoit arrière ou largue, afin que les élans ou écarts de la route qu'il lui étoit preſcrit de ſuivre, fuſſent du moins égaux de part & d'autre, s'ils ne pouvoient être abſolument évités; c'eſt à quoi je veillois continuellement; & pour prévenir autant qu'il ſe pouvoit ce défaut, je combinois chaque route, de manière que le timonier eût toûjours à tenir le cap à l'une des 32 pointes

de la roſe de la bouſſole, étant à préſumer qu'il s'en écarteroit bien moins qu'il ne l'auroit fait du milieu, ou de telle autre partie de l'eſpace compris entre deux pointes, à laquelle on lui auroit aſſigné de gouverner.

J'ai toûjours été en état de convertir ſûrement l'air de vent de la bouſſole en celui du monde, par le nombre des obſervations de la déclinaiſon de l'aimant, faites le long des côtes parcourues.

Enfin, j'avois eu ſoin de vérifier ſi l'habitacle étoit cloué ou attaché ſur le pont, de manière que ſes côtés fuſſent parallèles à la longueur du bâtiment. Sa poſition détermine pour l'ordinaire celle des boëtes quarrées des bouſſoles dans les retranchemens qui y ſont pratiqués pour les recevoir; & l'oubli de cette attention a ſouvent fait attribuer mal-à-propos au défaut des bouſſoles, la différence trouvée entre l'air de vent auquel on avoit cru gouverner, & celui qui réſultoit, ſoit de la route faite dans le même temps par d'autres vaiſſeaux, ſoit de l'atterrage ſur un cap bien déterminé, ſoit enfin des erreurs particulières en latitude.

3.° De l'eſtime de la diſtance à laquelle on jugeoit être de terre aux points de relèvement, au commencement & à la fin de la route. Comme l'erreur dans laquelle on peut tomber eſt moins à craindre dans une petite diſtance que dans une grande, j'approchois beaucoup de la terre pour faire ces deux

relèvemens, lorſqu'il n'y avoit pas de dangers.

J'avois encore ſoin de relever au même air de vent les deux points de la terre où je commençois & terminois la route, & d'obſerver l'égalité des deux diſtances de la côte : par là, la ligne de la route étoit parallèle & égale à celle de la direction & de l'éloignement de ces points.

Le temps me ſecondoit parfaitement dans l'exécution de ce que je viens d'expoſer : notre chemin étoit d'une à deux lieues par heure, & la mer belle. Si j'avois pû deſirer quelque circonſtance plus avantageuſe, ç'auroit été un vent qui ſoufflât toûjours à ſix pointes de celle où j'avois à gouverner ; car ſi l'on connoît bien à quel point le bâtiment où l'on eſt approche de la ligne du vent, lorſqu'on eſt au plus près, l'eſtime de la route eſt alors plus ſûre que ſi l'on avoit navigué vent arrière ou largue : on n'a pas à craindre les élans dans l'air de vent que l'on a couru, le timonier tenant plus aiſément le vaiſſeau dans la même direction, & la dérive dont il faut dégager la route n'eſt point un obſtacle, puiſqu'on peut l'obſerver avec préciſion ; mais, pour que cette direction du plus près ſoit plus avantageuſe que toute autre pour l'eſtime d'une route de navigation, il faut que le vent ne varie point de l'endroit où il eſt néceſſaire qu'il ſoit pour la route que l'on veut faire, & c'eſt ce que l'on ne peut guère eſpérer que dans un parage tel que celui des iſles *Antilles*, où le vent demeure

aſſez conſtamment, comme l'on vient de le dire, par rapport à ceux qui ont à naviguer vers le ſud-ſud-eſt ou le nord-nord-eſt.

Le premier port devant lequel nous paſſâmes vers les huit heures & demie, eſt *Martingau*, éloigné d'environ deux lieues & un tiers de la grande paſſe de celui de *Canſeau*. Quoique je n'y ſois pas entré, je crois toûjours utile de rapporter ce que pluſieurs habitans m'en ont appris, ainſi que de quelques autres ports de l'*Acadie*, afin d'en donner une première idée à ceux qui voudroient y entrer pour les mieux connoître.

On dit que le port de *Martingau* eſt bon pour toute ſorte de vaiſſeaux: il eſt formé dans un enfoncement de la côte, couvert par deux iſles fort reconnoiſſables, ſituées eſt & oueſt; celle qui eſt du côté de l'Eſt eſt la plus grande, elle eſt haute, couverte de bois, & ſon extrémité vers le ſud-oueſt baſſe & blanche; l'autre iſle moins haute & plus enfoncée dans le port, eſt verte dans la partie ſupérieure, & blanche au bas dans toute ſon étendue: l'entrée de ce port, qui eſt entre ces deux iſles, paroît aſſez large & facile; le mouillage eſt derrière la plus petite.

Nous trouvâmes à près de ſix lieues de *Martingau* le port de *Mocodome*, devant lequel, à une lieue au large, ſont les iſles de ce nom & la batture de roches qui briſe à demi-lieue en dehors de ces iſles, du côté du ſud-oueſt. On prétend qu'à plus d'une lieue au

au large de cette batture, ſe trouve un haut fond dangereux dans les gros temps.

Nous vîmes enſuite le cap *Sainte-Marie*, où commence la baie de *toutes les iſles*; elle s'étend juſqu'au cap *Théodore*, qui en eſt à environ dix-huit lieues. La multitude de ces iſles les rend très-difficiles à reconnoître, on en diſtingue cependant quelques-unes, & les pratiques y connoiſſent pluſieurs bons ports, entr'autres celui du *Caſtor*, où mouilla en 1746 la frégate du Roi la *Renommée*; tout le reſte de la côte de l'*Acadie* eſt bordé d'ailleurs d'une infinité de petites iſles, dont il n'eſt guère poſſible de faire une exacte énumération.

Le ciel ſerein pendant l'après-midi me promettoit une nuit pareille, pour l'obſervation de l'éclipſe de Lune qui devoit arriver. Je m'y préparai par la recherche de l'heure, avec ma montre à ſecondes, au moyen de quelques hauteurs du Soleil.

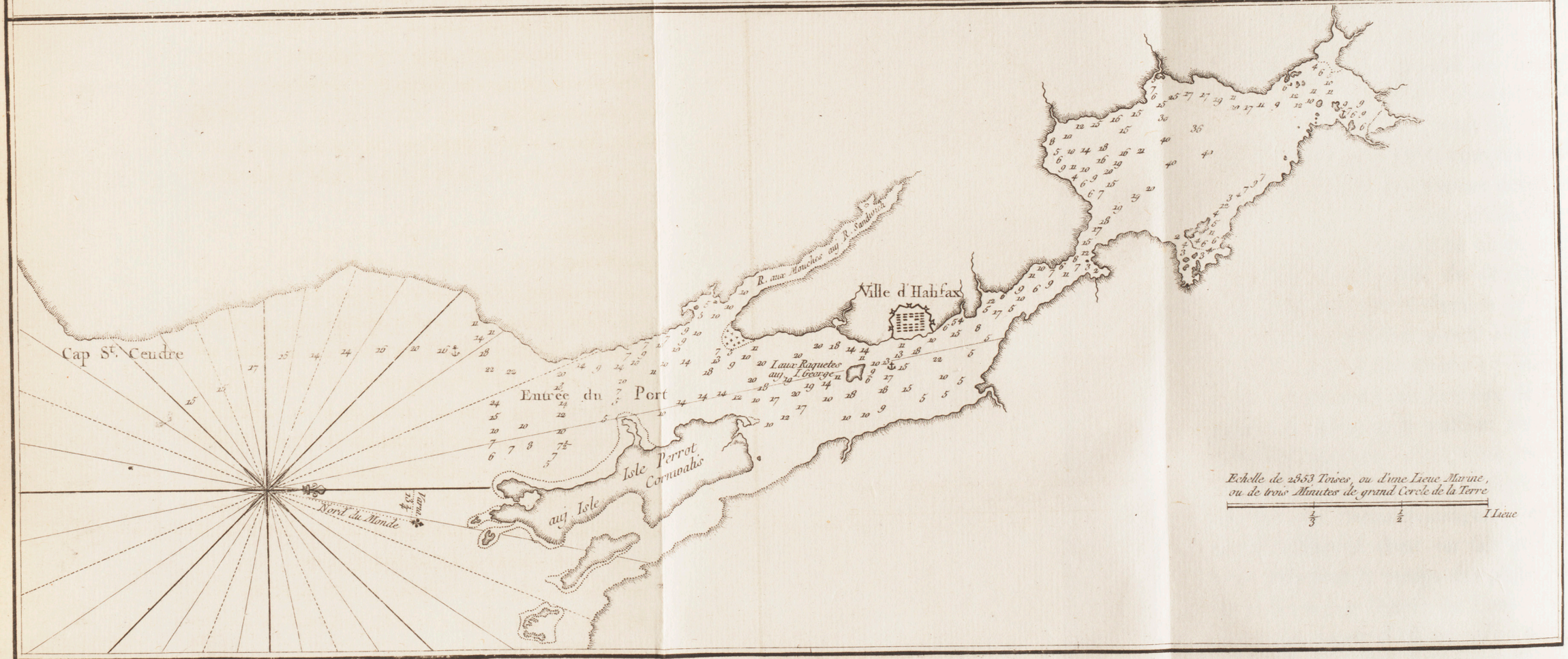
Je ne pouvois pas les prendre avec le quartier de réflexion, à cauſe que l'horizon de la mer au deſſous du Soleil étoit caché par la côte; mais celui du côté oppoſé étoit bien net, ainſi j'y ſuppléai par un quartier Anglois ordinaire, avec lequel furent priſes trois hauteurs vers les quatre heures & un quart, temps avantageux, car le Soleil baiſſoit alors fort vîte. J'écrivis l'heure de la montre à l'inſtant de chaque hauteur, & leur calcul dont les réſultats les plus éloignés ne différoient que de 20 ſecondes, fait

voir qu'elle avançoit exactement de 11 minutes.

J'obſervai enſuite la fin de l'éclipſe avec une lunette d'approche d'environ quatre pieds de longueur, & l'heure que marqua la montre étant corrigée, tant de la quantité dont j'avois trouvé qu'elle avançoit à l'heure des hauteurs, que du temps qui répondoit au changement de méridien, par le chemin que nous avions fait depuis du côté de l'oueſt, me fit connoître l'heure vraie de l'obſervation, & par conſéquent la longitude du point où nous étions, de 63 degrés 52 minutes, par la comparaiſon de cette heure avec celle où ce phénomène devoit arriver à Paris, ſuivant le livre de la Connoiſſance des Temps.

A la vérité, la longitude de ce point étant aujourd'hui déduite de celle du détroit de *Fronſac*, on trouve qu'elle étoit réellement de 64 degrés 46 minutes, & que l'obſervation la faiſoit trop petite de 54 minutes, qui valent environ 13 lieues ſur ce parallèle; mais ne ſeroit-on pas heureux de connoître la longitude du point d'un vaiſſeau avec cette préciſion, lorſqu'on approche d'une côte, après avoir fait une longue route? D'ailleurs, puiſque cette obſervation eſt une des moins avantageuſes qu'on puiſſe faire, par la difficulté dont on ſait qu'il eſt de décider avec préciſion le temps des phaſes, & ſur-tout celle de la fin d'une éclipſe de Lune, à plus forte raiſon ai-je été fondé d'aſſurer qu'on doit obtenir autant d'exactitude de la meſure des diſtances de la Lune

PLAN DU PORT DE CHIBOUCTOU
à la Coste de l'Acadie
Levé en 1746. par M. DE CHABERT.



Dheulland Sculp.

UCTOU

T.

Echelle de 2853 Toises, ou d'une Lieue Marine, ou de trois Minutes de grand Cercle de la Terre

$\frac{1}{3}$ $\frac{1}{2}$ *1 Lieue*

au Soleil, ou aux étoiles en mer, & bien plus encore des occultations.

Au coucher du Soleil nous obſervâmes la variation de l'aimant, qui fut trouvée de 14 degrés nord-oueſt: la terre derrière laquelle cet aſtre ſe coucha, empêchoit qu'on ne le vît tout-à-fait à l'horizon; mais comme elle étoit fort baſſe, l'amplitude obſervée n'en éprouvoit point de différence ſenſible.

En gouvernant à l'oueſt quart de ſud-oueſt de la bouſſole, nous avions prolongé la côte à la diſtance d'une à deux lieues; mais le ſoir nous portâmes à l'oueſt-ſud-oueſt pendant quelques heures, tant pour éviter pluſieurs iſles qui paroiſſoient avancer au large, que pour être un peu moins près de la terre pendant la nuit, puiſqu'on ne pouvoit alors faire aucune remarque.

Le 9, à la pointe du jour, j'aperçûs devant nous le cap *Saint-Cendre*, nous étions à 3 ou 4 lieues au large de la côte. Je fis gouverner à l'oueſt quart de nord-oueſt, afin de la rapprocher; au lever du Soleil nous obſervâmes encore la variation de l'aimant, qui fut trouvée comme la veille de 14 degrés nord-oueſt: le vent d'eſt-nord-eſt étoit fort diminué, à peine faiſions-nous une lieue par heure, il s'affoiblit toûjours, & étant arrivés à 11 heures devant l'entrée du port de *Chibouctou*, à la diſtance d'une lieue un tiers vers le ſud du cap *Saint-Cendre*, nous demeurâmes tout-à-fait en calme.

Le nom de ce cap eſt écrit *Sincembre*, ou d'une

manière approchante ſur les cartes, mais le peu d'uniformité qu'on voit entr'elles ſur cette orthographe, & la reſſemblance des différens noms qu'on y trouve avec celui de *Saint-Cendre*, village voiſin de *la Rochelle*, fait penſer que c'eſt ainſi qu'il a été premièrement appelé par quelque navigateur qui étoit de ce lieu.

Le cap *Saint-Cendre* eſt aiſé à reconnoître par pluſieurs falaiſes blanches, & par quelques iſlots & briſans qui en ſont à un quart de lieue vers le ſud-oueſt; ce cap forme du côté de l'eſt l'enfoncement de la côte, où ſe trouve le port de *Chibouctou*, le plus beau de toute l'*Acadie*.

J'y avois été en 1746, & j'en avois levé le plan où toutes les pointes, même les moindres ſinuoſités avoient été exactement tracées, ainſi que les poſitions des dangers & des ruiſſeaux où l'on peut faire de l'eau; le point du cap *Saint-Cendre*, qui eſt l'atterage de ce port, y étoit auſſi fixé, & ce travail étoit accompagné de plus de 300 ſondes.

Je rapporte ici ce plan, où l'on verra qu'un grand nombre de vaiſſeaux peut mouiller en ſûreté dans le port de *Chibouctou*, dont la tenue eſt d'ailleurs très-bonne, le fond étant preſque par-tout de vaſe noire; le terrein eſt couvert de bois, & on y trouve, ainſi que dans preſque tous les ports de cette côte, des arbres propres à faire des mâts de hunes pour les vaiſſeaux, mais la qualité du bois n'étant pas bonne, ils durent peu & ne peuvent ſervir que de reſſource,

Depuis que ce plan a été levé, les Anglois y ont fait un établiſſement, & la ville qu'ils y ont bâtie ſe nomme *Halifax.*

Il faut, en entrant dans ce port, ranger la côte du côté du cap *Saint-Cendre*, qui eſt fort ſaine depuis le cap juſqu'au port, & ſe défier d'un bas fond qui avance beaucoup au large au ſud de l'iſle *Perrot*, aujourd'hui *Cornwalis.*

Je pris hauteur à midi avec le quartier de réflexion, & trouvai la latitude du point du bâtiment, de 44 degrés 28 minutes, dont j'ai déduit celle du cap *Saint-Cendre*, de 44 degrés 32 minutes.

L'après midi, il s'éleva un vent contraire qui continua pendant deux jours, en variant de l'oueſt au ſud-oueſt petit frais, ſouvent calme & par fois accompagné d'orage; nous louvoyâmes & gagnâmes le cap de *la Hève*, mais par une route ſi compoſée & ſi interrompue qu'elle ne pouvoit guère être exacte.

Le 11, à une heure après midi, nous étions au ſud-eſt de la bouſſole, & à la diſtance de deux lieues du cap de *la Hève*, le vent revint au nord-eſt petit frais, nous partîmes de ce relèvement pour continuer la route vers le cap de *Sable;* après avoir fait deux lieues & demie à l'oueſt quart de nord-oueſt de la bouſſole pour rapprocher la terre, nous fûmes par le travers de l'entrée du port *Maltois.*

Ce port n'eſt bon que pour des frégates; il a ſon entrée entre la terre ferme du coté de l'oueſt & une

iſle peu élevée, couverte de ſapins, & dont l'extrémité du côté du ſud-oueſt eſt baſſe & ſans arbres; on paſſe au milieu de cette ouverture, laiſſant l'iſle à ſtribord; le fond y eſt de 7 à 8 braſſes, il eſt de 5 à 6 à un cable de terre dans le fond du port du côté de l'oueſt, où l'on ne craint aucun vent; mais pour parvenir à ce mouillage il faut traverſer une partie du port, où il n'y a que 16 à 17 pieds d'eau de baſſe mer, encore n'eſt-ce que dans un chenal peu large, & l'on échoue pour peu qu'on s'en écarte, ſans cependant courir aucun riſque, le fond étant par-tout de vaſe molle.

Nous étions entrés dans ce port en 1746 ſur la frégate *la Sirène;* la ſonde avoit déterminé la route que nous devions tenir pour ſuivre le chenal, nous nous étions trouvés d'abord du côté du nord vers de petites iſles noires, & delà vers l'oueſt au mouillage que je viens d'indiquer: on peut faire dans ce port de très-bonne eau.

Il nous fallut depuis le travers du port *Maltois* gouverner au ſud-oueſt quart d'oueſt, & même au ſud-oueſt de la bouſſole, pour prolonger la côte; je reconnus par là que dans cet endroit elle couroit beaucoup plus vers le ſud que ne l'indiquoit la carte du Dépôt.

Nous paſſâmes enſuite devant le port *Roſſignol,* on dit que toutes ſortes de vaiſſeaux peuvent y entrer, qu'il eſt à l'embouchûre d'une grande rivière, derrière

la petite iſle qui le couvre en partie. Cette iſle ne peut être vûe que de deux lieues de diſtance, à cauſe que les terres devant leſquelles elle ſe trouve étant aſſez hautes, empêchent de la diſtinguer; on la reconnoît à deux hauteurs qui ſont couvertes de ſapins: on paſſe à l'oueſt de l'iſle pour entrer dans le port, où le fond eſt de 7 à 8 braſſes, on peut même mouiller dans l'embouchûre de la rivière, où l'on eſt tout-à-fait à couvert.

Le vent avoit varié vers le ſud-eſt & étoit fort foible, il ſe ſoûtint cependant toute la nuit. Au coucher du Soleil nous étions devant l'iſle aux *Cannes*, vis-à-vis le port *au Mouton*, où il ne peut entrer que de petits bâtimens, de même qu'au port à l'*Ours*, devant lequel nous paſſâmes pendant la nuit.

Le 12 au point du jour, nous étions par le travers de l'iſle *aux Hérons*, nous trouvâmes enſuite le port *Joly* inacceſſible aux grands bâtimens, & bien-tôt après le port *Razoir:* ce dernier port, ſuivant le témoignage unanime des habitans, eſt grand & fort bon pour toute ſorte de vaiſſeaux; il y a devant une iſle de demi-lieue de longueur, ſéparée de la terre ferme du côté de l'oueſt par un intervalle qui paroît fauſſement une paſſe. L'extrémité Eſt de cette iſle eſt un cap qui, avec la terre ferme du côté de l'eſt, forme la véritable entrée de 4 à 5 cables de largeur.

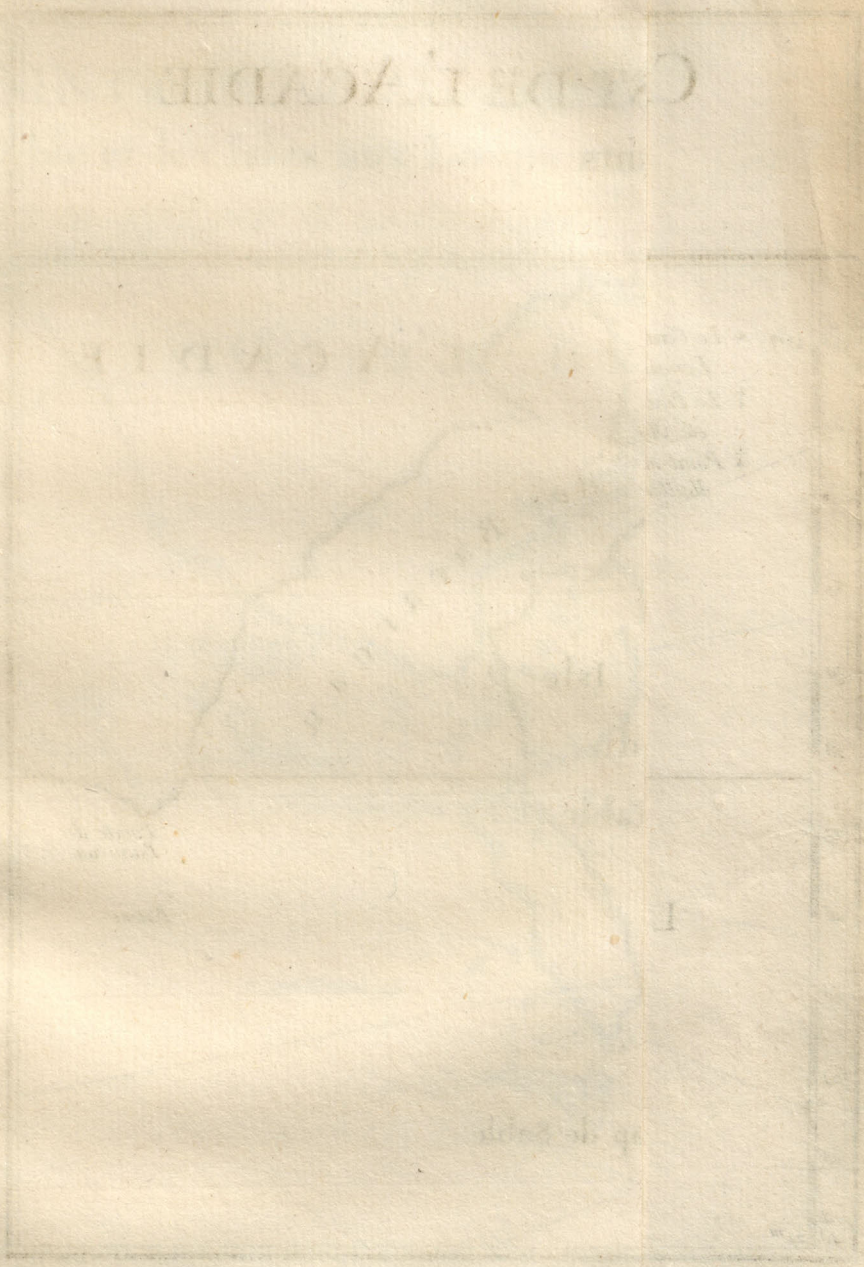
En y arrivant, il faut ranger l'iſle d'aſſez près, à cauſe d'une roche ſous l'eau qui eſt dans la paſſe au

milieu de ſa largeur. Au bout du nord de cette iſle, c'eſt-à-dire, en dedans du port, ſe trouve une grave qui tient à l'iſle, & derrière laquelle eſt le mouillage ordinaire, par les 8 à 10 braſſes fond de vaſe: l'on peut cependant mouiller dans le reſte du port avec la même quantité d'eau, ſi ce n'eſt dans l'enfoncement du côté de l'oueſt, où le fond eſt plat, & où l'on peut faire de l'eau; enfin, on peut y louvoyer.

On aſſure qu'à demi-lieue du port *Razoir*, au ſud quart de ſud-eſt de la bouſſole, on trouve un haut fond qui ne briſe que lorſque la mer eſt fort agitée, & qu'à deux lieues & demie au ſud-eſt de la bouſſole de ce port, & à plus d'une lieue & demie au large du port *Joli*, il y a une batture de roche qui briſe quelquefois, & qui découvre de baſſe mer.

Nous paſſâmes enſuite devant une iſle blanche, qui eſt entre le port *Razoir* & le port *Rochelois*; nous vîmes l'entrée de ce dernier port, où étoit autrefois un mouillage derrière des dunes de ſable jointes à l'iſle qui eſt à l'entrée, mais la mer les a renverſées, & l'on n'y peut plus entrer.

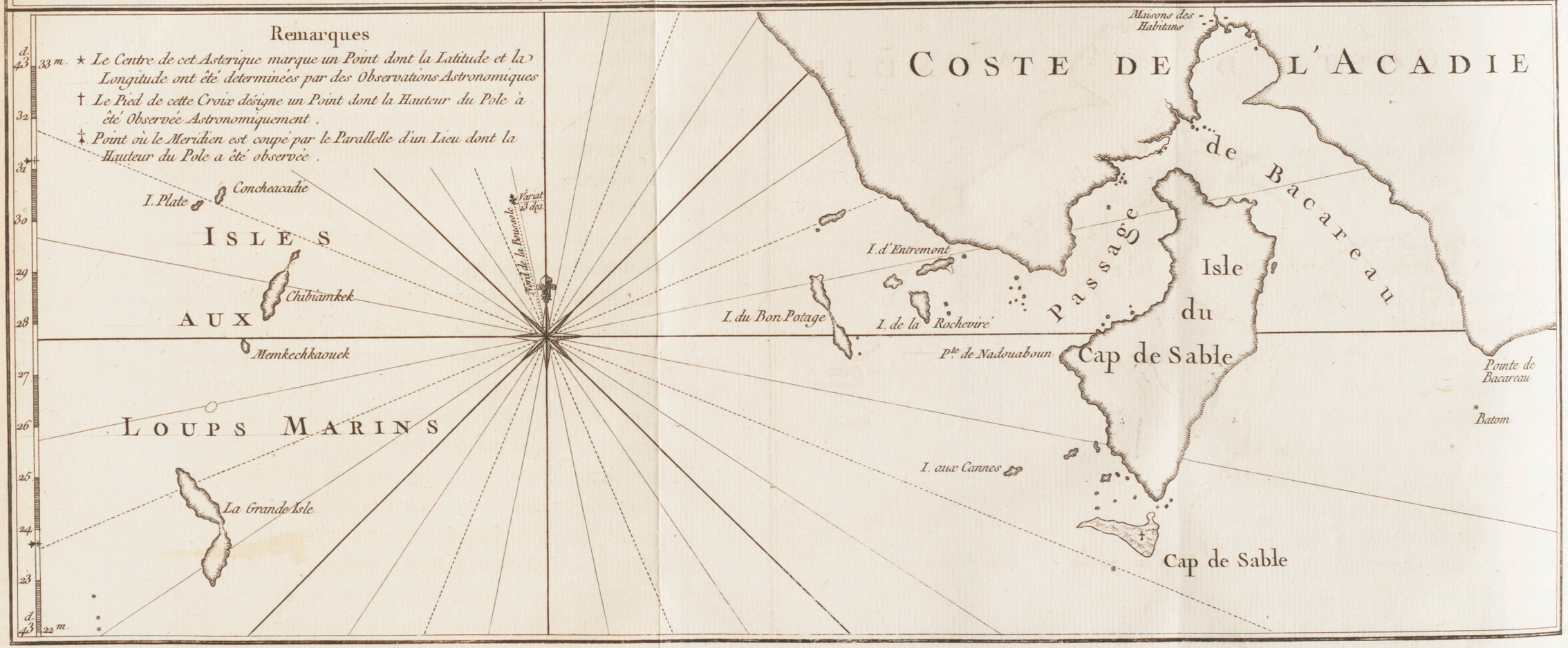
Le vent fut très-foible tout le matin, & continuant de varier toûjours davantage vers le ſud, nous empêcha de doubler le cap *Nègre*; il ſurvint même de la brume, mais ces obſtacles ne ſubſiſtèrent que juſqu'à deux heures après midi, temps auquel la brume ſe diſſipa. Le vent revint à l'eſt bon frais, nous continuâmes la route & paſſâmes à trois quarts de lieue



CARTE PARTICULIERE DE LA POINTE DU SUD-OUEST DE L'ACADIE

qui comprend l'Isle du Cap de Sable et les Isles aux Loups marins.

Levée par Ordre du ROY en 1751 par M. DE CHABERT

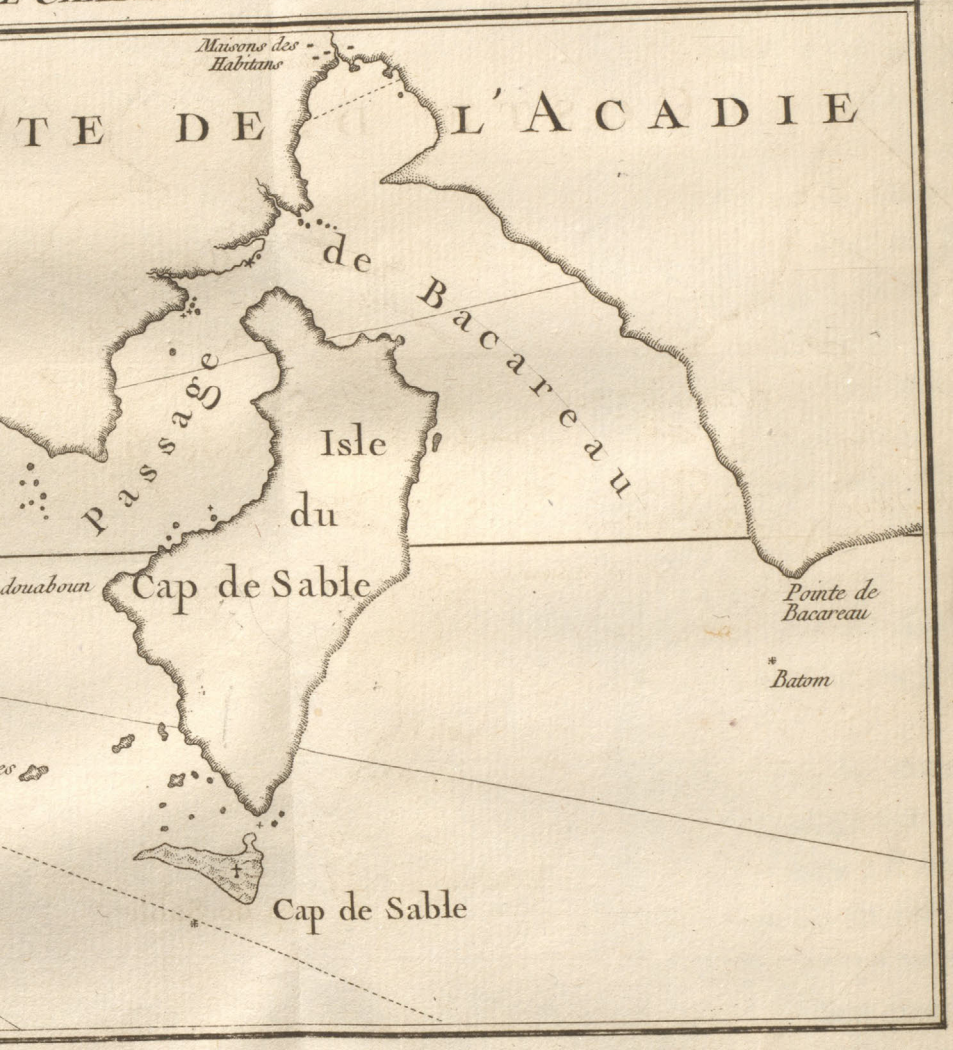


Dheulland Sculp.

UD-OUEST DE L'ACADIE

x Loups marins .

E CHABERT



à l'eſt du cap *Nègre;* il eſt aſſez élevé, & l'on peut l'approcher ſans danger; il forme l'extrémité ſud d'une iſle du même nom, derrière laquelle eſt un mouillage pour de petits bâtimens: il y en a un pareil au port *la Tour,* qui eſt dans l'enfoncement que forme la côte à l'oueſt du cap *Nègre,* & ce port eſt entouré de rochers qui paroiſſent en rendre l'entrée difficile.

Enfin je terminai la route à 4 ou 5 cables de terre devant la pointe de *Bacareau,* à laquelle finit l'enfoncement du port *la Tour,* & commence le paſſage de *Bacareau* entre la terre ferme & l'iſle du cap de *Sable;* il n'y a que de petits bâtimens qui puiſſent y paſſer, encore faut-il en être bon pratique: nous y mouillâmes à cinq heures & demie du ſoir.

La brume, qui recommença & dura pendant deux jours, ſuſpendit nos travaux; elle ſe diſſipa le 15, le même jour les tentes furent dreſſées, & les inſtrumens montés à une pointe du rivage de la terre ferme, dans l'endroit le plus étroit du paſſage; mais le ciel fut preſque continuellement couvert pendant trois jours, je pris cependant quelques hauteurs méridiennes du Soleil & d'étoiles, qui donnèrent la latitude de 43 degrés 31 minutes un quart.

Le 18 à trois heures du matin, le ciel étant ſerein, nous meſurâmes, M. *de Diziers* & moi, des diſtances de la Lune à l'étoile α de *Pégaſe* ou *Markab,* & enſuite au Soleil, dans le temps que la Lune étoit à peu près

au méridien : je pris le même jour des hauteurs correſpondantes du Soleil, j'en eus encore le 20; par ce moyen l'heure des obſervations des diſtances fut exactement connue, & celles du Soleil étant calculées d'après les tables corrigées ſur une autre obſervation du lieu de la Lune, faite à *Paris* le même jour par M. *le Monnier*, ont donné la longitude du paſſage de *Bacareau*, de 68 degrés un quart.

Les obſervations des diſtances de la Lune au Soleil ou aux étoiles, ſont en été d'un ſecours d'autant plus grand pour déduire les longitudes géographiques, que cette ſaiſon permet moins l'uſage des autres; car la briéveté des nuits empêche de profiter ſouvent des occultations & des éclipſes des ſatellites de Jupiter, & ſi l'on obſerve quelqu'une de ces dernières, il n'y a guère lieu d'en eſpérer la correſpondante, pour peu que le méridien du lieu ſoit éloigné d'Europe. C'eſt d'ailleurs dans cette ſaiſon que les obſervations des diſtances de la Lune au Soleil ſont les plus ſûres, parce que la déclinaiſon de la Lune ſe trouvant ſeptentrionale comme celle du Soleil aux jours propres à ces obſervations, on a plus de temps pour les faire, & moins d'erreur à craindre de la parallaxe & de la réfraction de la Lune, cette planète étant plus élevée ſur l'horizon.

L'utilité de ces obſervations s'eſt ſur-tout vérifiée dans l'occaſion préſente, où elles étoient les ſeules

praticables, & la conformité de leurs réſultats dont les plus éloignés n'ont différé que d'un tiers de degré dans la longitude cherchée, prouve la préciſion à laquelle on peut atteindre dans l'opération. Cependant, en faiſant même abſtraction de l'erreur des tables du Soleil à craindre de plus dans le calcul, lorſqu'on n'a pas les moyens de s'en aſſurer, il s'en faut bien qu'on regarde ici ces ſortes d'obſervations comme auſſi déciſives pour connoître la longitude des lieux, que celles des occultations, lorſque le point du limbe de la Lune eſt connu. La raiſon en eſt évidente, les occultations s'obſervant avec une ſimple lunette, n'exigent point la connoiſſance des diviſions d'un inſtrument; d'ailleurs l'exactitude des inſtans d'immerſion ou d'émerſion qui en fait le caractère, ne ſe trouve pas tout-à-fait ici, par l'incertitude où l'on eſt d'avoir pointé au même inſtant dans deux lunettes vers les deux aſtres.

On tâche d'y ſuppléer en répétant pluſieurs fois l'opération, mais la difficulté d'y réuſſir une ſeule fait connoître combien cette reſſource eſt pénible: en effet, le ſuccès dépend d'une certaine diſpoſition de l'inſtrument, qui n'eſt pas toûjours facile à ſaiſir. Il faut avouer cependant qu'à l'égard des diſtances des objets terreſtres, les difficultés ſont levées par la méthode que donne M. *Bouguer* *, pour placer ſûrement l'inſtrument dans leur plan; mais il faut une

* Voyez la figure de la Terre, (Paris, 1749) *page 74 & ſuivantes.*

longue habitude pour appliquer avec le même ſuccès cette théorie aux objets céleſtes, qui ſont continuellement en mouvement, & dont les plans ſont ſujets à une infinité de variations; d'ailleurs la ſtructure des genoux qui ſoûtiennent les quarts-de-cercle eſt encore ſi imparfaite, que ſouvent ils fléchiſſent au moment déciſif, ce qui fait perdre le fruit de la méthode de ce célèbre Académicien.

Je crois devoir ajoûter à ces conſidérations ſur l'inſtrument, qu'il y avoit au foyer des lunettes de mon quart-de-cercle, des fils de ſoie, dont la fineſſe un peu plus avantageuſe dans la meſure des diſtances pendant le jour, me devenoit très-préjudiciable pendant la nuit, par l'impoſſibilité de les voir & d'éclairer les fils pour peu qu'il fît de vent; je regrettois alors de n'y avoir point des fils d'argent, au moyen deſquels on peut ſe paſſer d'éclairer, car on juge l'inſtant où une étoile paſſe derrière des fils de cette eſpèce, par celui où leur épaiſſeur en dérobe la lumière.

D'après les petites incertitudes qui peuvent naître, comme nous l'avons remarqué, de la nature même des obſervations des diſtances, nous ne nous en rapporterons pas à ces ſeules obſervations pour conclurre la longitude du cap de *Sable*, d'autant qu'une diſtance telle que la longueur de la côte de l'*Acadie* dont il s'agit, ne doit pas moins ſe décider par des routes de navigation, lorſqu'elles ſont accompagnées

de circonſtances favorables ; mais l'on attendra, pour comparer ces deux moyens, qu'une ſeconde route faite en retournant, ait rectifié ce qu'on croyoit défectueux dans la première.

Le 23 je fus au cap de *Sable*, c'eſt-à-dire, à la pointe la plus méridionale de l'iſle à laquelle ce cap donne ſon nom. Cette iſle a environ deux lieues & demie nord & ſud, & deux tiers de lieue eſt & oueſt; elle eſt coupée près de ſon extrémité vers le ſud par un bras de mer où des chaloupes peuvent paſſer, & qui la diviſe en deux parties, dont la plus grande au nord de cette ſéparation eſt couverte de bois; il n'y en a point dans la petite, elle eſt toute de ſable blanc & très-fin, qui forme cependant une chaîne de collines aſſez élevées, de figure à peu près ſemblable à des priſmes triangulaires couchés, les cimes en étant fort aigues & les pentes très-rapides : on m'a aſſuré que leur élévation varie au gré des vents, qui déplacent ſucceſſivement le ſable & le tranſportent de l'une à l'autre.

C'eſt-là que j'obſervai la hauteur méridienne du Soleil avec le quart-de-cercle, qui me donna la latitude du cap de *Sable* de 43 degrés 23 minutes trois quarts. On le trouvoit placé par 43 degrés 50 minutes ſur la carte du Dépôt, c'eſt-à-dire, 26 minutes trop au nord, erreur extraordinaire, & qu'il étoit d'autant plus important de découvrir, que celle de 12 minutes déjà reconnue ſur la même carte dans la latitude

de *Canſeau* étant dans le ſens oppoſé, le giſement de la côte de l'*Acadie* ſe trouve conſidérablement changé par les deux corrections.

Il ne manquoit plus aux opérations que j'avois à faire aux environs du cap de *Sable*, que de connoître le giſement & la diſtance des iſles *aux loups marins*, eu égard à ce cap, & par conſéquent leur latitude : je ne pouvois y parvenir plus ſûrement qu'en levant, comme je l'ai fait, une carte particulière de cette extrémité de l'*Acadie*, qui comprend l'iſle de ce cap, celles *aux loups marins* & le paſſage de *Bacareau.*

La différence de la latitude obſervée à ce paſſage, & de celle obſervée à la pointe du cap, ſervit d'échelle à cette carte; j'en déduiſis la différence en longitude ſeulement de 30 ſecondes, dont la pointe du cap eſt à l'occident de l'endroit du paſſage où avoient été faites les obſervations aſtronomiques, & je trouvai que l'extrémité ſud de la plus méridionale des iſles *aux loups marins* eſt ſituée à l'oueſt 2 degrés ſud, & à la diſtance de cinq lieues de la pointe du cap de *Sable.*

Les iſles compriſes ſous ce nom ſont au nombre de cinq dans un eſpace de deux lieues & demie, les habitans du pays les diſtinguent chacune par des noms particuliers, tels qu'ils ſont écrits ſur cette carte. Il y en a deux qui ſont aſſez grandes & élevées, la principale eſt celle dont j'ai cité la poſition, eu égard à la pointe du cap de *Sable*, ſa longueur eſt d'une

lieue, celle de la ſeconde un peu moindre, les trois autres ſont petites.

Suivant les habitans les plus expérimentés, il faut, lorſqu'on entre dans la baie *Françoiſe* ou qu'on en ſort, paſſer au moins à deux lieues & demie au large de la grande iſle, pour éviter des battures de roches qui briſent & qui ſont à deux lieues au ſud-eſt quart d'eſt de ſa pointe du ſud-oueſt. Il y en a d'autres dans la partie de l'oueſt de la même pointe de cette iſle, qui briſent également & qui s'étendent à trois quarts de lieue au large; mais ſoit qu'on ne pût pas doubler ces battures, ſoit qu'on voulût abréger la route, les plus gros vaiſſeaux peuvent, au rapport de ces mêmes habitans, paſſer entre la grande iſle & la petite nommée *Memkechkaouek*, qui en eſt à trois quarts de lieue au nord-eſt quart de nord, en obſervant de ranger l'une ou l'autre des deux iſles, à cauſe d'un haut fond de roches ſur lequel il n'y a que trois braſſes & demie d'eau de baſſe mer, qui eſt au milieu du chenal: on préfère cependant de ranger la grande iſle.

Il faut paſſer au moins à deux lieues & demie de diſtance du cap de *Sable*, pour éviter les battures qui avancent au large, & dont il eſt entouré depuis le ſud-ſud-eſt de la bouſſole de la pointe du cap, juſques au ſud-oueſt ou ſud-oueſt quart d'oueſt: on en trouve encore une dangereuſe nommée *Brezil*, à trois lieues & demie de diſtance de la pointe du

cap, & au ſud-eſt quart d'eſt de la bouſſole, ainſi que je l'ai relevée moi-même pendant que j'y étois; elle briſe & découvre de baſſe mer.

Je m'occupai pendant trois jours à la ſuite des opérations de la carte, commencées le 23 à la pointe du cap, & dans leſquelles je fus ſouvent arrêté par l'effet du *mirage*. C'eſt ainſi que pluſieurs marins appellent un changement qui, quelquefois ſe fait en apparence dans l'aſpect des côtes un peu éloignées, parce qu'ils l'attribuent à la réflexion du ciel, qui ſe peignant dans la mer au deſſous de la côte, fait paroître cette côte comme élevée dans le ciel. Ce même phénomène ſemble bien plûtôt venir de la grande réfraction à laquelle ſont ſujets les objets vûs à travers des vapeurs fort denſes: cette denſité n'étant point égale dans toute l'étendue d'une côte, les rayons diverſement briſés la rendent méconnoiſſable. C'eſt la raiſon qu'en a donné feu M. *Maraldi*, dans les Mémoires de l'Académie de l'année 1722.

La variation de l'aimant fut connue de 13 degrés nord-oueſt, par l'amplitude que j'obſervai au coucher du Soleil, étant à terre ſur l'une des iſles qui ſont entre celles *aux loups marins* & le *paſſage*.

Enfin l'heure des marées dans le *paſſage* fut établie par l'obſervation de la pleine mer du 23, jour de la nouvelle Lune, qui fut trouvée à 8 heures un quart. La plus grande différence de hauteur de l'eau de la pleine

pleine à la baſſe mer arriva le 26, & fut de 8 pieds 10 pouces & demi.

Quoique cette nouvelle Lune fût une de celles de l'année où les marées ſont les moins grandes, on voit qu'elles l'ont été bien plus ici qu'à *Louiſbourg* dans la ſaiſon oppoſée; cette augmentation s'aperçoit encore davantage dans la baie *Françoiſe*, car on aſſure que dans le port qui eſt au fond de cette baie, nommé *Chignitou* ou *Beaubaſſin*, la différence de hauteur de l'eau de la pleine à la baſſe mer, eſt de 60 à 70 pieds dans les *grandes malines*. La figure des côtes, qui forment un enfoncement étroit, en découvre aſſez la raiſon : j'avertirai cependant que la marée n'eſt ſi ſenſible que dans le fond de cette baie, car je ne l'ai trouvée que de 8 pieds le 4 Novembre, vingt-deuxième jour de la Lune, dans le port *Royal*, où nous fûmes avec la *Sirène* en 1746; ainſi l'on voit que cette petite quantité de pieds ne peut pas cauſer dans le goulet de l'entrée de ce port, un courant aſſez rapide pour obliger les vaiſſeaux d'y entrer ou d'en ſortir la poupe la première, avec un vent contraire à ce courant, comme des voyageurs l'ont prétendu, ſans doute ſur des Mémoires peu fidèles.

Il eſt à propos de rapporter ici que par deux obſervations exactes & faites de beau temps ſur la même frégate près du port *Royal*, la latitude de l'entrée de ce port eſt de 44 degrés 51 minutes, c'eſt-à-dire,

15 minutes plus ſud que dans la carte du Dépôt*, & que par une autre obſervation faite avec un temps également favorable en vûe de l'iſle *Longue*, cette iſle eſt par 44 degrés 16 minutes, plus ſud de 32 minutes que ſur la même carte.

Les différences que découvrent ces obſervations ſont une ſuite de l'erreur déjà reconnue dans la latitude du cap de *Sable*, elles montrent encore que la côte du port *Royal* à l'iſle *Longue* court davantage vers le ſud.

Le 1^er^ de Juillet, le vent étant venu au ſud-oueſt, favorable pour notre départ du cap de *Sable*, nous mîmes à la voile à midi, & commençâmes du relèvement que nous fîmes en paſſant vis-à-vis la pointe de *Bacareau*, une ſeconde route le long de l'*Acadie*, en retournant vers *Canſeau*. A un tiers de lieue au ſud-eſt de cette pointe, eſt une batture de roche nommée *Batom*, elle briſe & on en peut paſſer fort près.

Le 2, à 6 heures du matin, nous étions devant le cap de *la Hève* le plus remarquable de toute la côte: il eſt aſſez élevé, & la terre en eſt fort coupée & rougeâtre; il eſt formé par la pointe du ſud de l'iſle *Ronde* à l'entrée du port de *la Hève*, l'un des meilleurs de cette côte, ſuivant un rapport aſſez général. Je n'y ſuis point entré, mais il ne me paroît pas comparable à *Chibouctou*, ni en grandeur, ni pour la quantité de fond, à en juger par le plan tiré du Dépôt qu'on en trouve

* C'eſt toûjours celle de 1742 que l'on cite.

dans l'Ouvrage du P. *de Charlevoix ;* il eſt cependant certain qu'il y eſt entré pluſieurs fois des vaiſſeaux de guerre. L'entrée de ce port eſt, ſuivant le même plan, entre l'iſle *Ronde* & la petite iſle *Marot.*

En continuant la route, nous prolongeâmes la terre, elle forme un enfoncement qu'on ne trouve pas ſur la carte du Dépôt, & dont *la Hève* & le cap *Saint-Cendre* ſont les extrémités ; nous vîmes au commencement de cet enfoncement à une lieue vers l'eſt de *la Hève,* l'entrée du port *de Mirligueche* qui n'eſt propre que pour de petits bâtimens, enſuite pluſieurs iſles dont une, remarquable par ſa hauteur, eſt appelée l'iſle *au porc épic,* enfin l'entrée du port de *Sainte-Marguerite* ſitué à 5 lieues du cap *Saint-Cendre.*

D'après le témoignage des habitans, ce port eſt fort grand & beau, on y peut faire de l'eau, le fond y eſt de ſable *vaſard,* & de 50 braſſes au milieu, mais on peut mouiller par 20 braſſes & même moins, en approchant du rivage du côté de l'oueſt ou de celui de l'eſt dans le fond du port, qui eſt préférable.

Pour y entrer en venant du large, on gouverne d'abord entre l'iſle du *porc épic* & une autre iſle qui eſt à l'entrée de ce port, comme ſi l'on vouloit paſſer entre cette dernière iſle & la terre du côté de l'oueſt ; mais comme il n'y a point de paſſe de ce côté, il faut quand on eſt parvenu au point d'ouvrir la véritable entrée qui eſt entre cette même iſle & la terre qui lui reſte vers l'eſt, faire route pour entrer en rangeant

un peu plus l'iſle que le côté de terre où l'on craint qu'il n'y ait des hauts fonds ; cette entrée a environ demi-lieue de largeur, & on y trouve 30 braſſes.

La diſtance & le giſement des caps de la *Hève* & de *Saint-Cendre*, qu'on n'avoit pû, en allant, connoître avec aſſez de préciſion, furent vérifiés avec le vent favorable qui continua encore de l'être juſqu'au cap *Théodore* ; il devint contraire enſuite dans l'intervalle du cap *Théodore* à *Canſeau*, & l'on ne pût faire aucun uſage de l'eſtime de ce reſte de la route ; mais la route faite en allant, partie de celle du retour, & les obſervations aſtronomiques, ſuffiſent parfaitement pour déduire la longueur & le giſement de la côte de l'*Acadie*.

En effet, ayant choiſi dans l'une & l'autre route les parties que j'avois lieu de juger plus exactes, & y ajoûtant la diſtance & le giſement, tant du point du relèvement du 8 Juin au matin, aux ruines du fort de *Canſeau*, pris ſur la carte particulière du détroit de *Fronſac*, que du relèvement devant la pointe de *Bacareau* au cap de *Sable*, ſur la carte de l'iſle & des environs de ce cap, on trouve que le réſultat des routes ne diffère que d'environ 4 lieues dans la diſtance, & ſeulement de 2 degrés dans le giſement avec le réſultat des obſervations, de ſorte que s'arrêtant au milieu de ces différentes quantités, on conclud que le cap de *Sable* eſt à l'oueſt ſud-oueſt 8 degrés ſud, diſtance de 76 lieues du fort de *Canſeau*, & par

la longitude qui en réſulte, de 67 degrés 50 minutes à l'occident du méridien de *Paris*.

Il ſuit de cette détermination, que la côte de *l'Acadie* étoit trop étendue ſur la carte du Dépôt, d'environ 24 lieues ou à peu près le quart de ſa longueur, ce qui paroît venir en partie de ce que *Boſton* y étant placé dans ſon véritable méridien, & *Louiſbourg* trop à l'orient d'un degré un quart, comme nous l'avons déjà reconnu, il y avoit trop de diſtance entre eux; il falloit donc néceſſairement que celles de tous les lieux ſitués entre ces deux villes fuſſent auſſi trop grandes. Ce défaut avoit peut-être encore ſa ſource dans les cartes manuſcrites de l'*Acadie*, qui ont ſervi de baſe pour tracer ces côtes dans la carte de l'océan occidental.

Le 3 au lever du Soleil, étant à trois ou quatre lieues au large de la baie de toutes les iſles, la variation fut obſervée de 14 degrés nord-oueſt.

Le 5 à 4 heures & demie du matin, le vent vint à l'oueſt petit frais, nous étions devant *Martingau*, la pointe ſud-oueſt de la grande iſle de ce port fut relevée au nord-nord-oueſt 2 degrés nord à la diſtance d'environ trois quarts de lieue, & nous fîmes route pour l'iſle de *Sable*. Le cap fut mis d'abord au ſud de la bouſſole, pour nous tenir au vent & en état de gagner l'iſle, ſi le vent varioit au ſud-oueſt; effectivement à 2 heures après midi il fut à l'oueſt quart de ſud-oueſt, & inſenſiblement juſqu'au ſud-oueſt quart d'oueſt, à meſure que nous avancions dans notre

route. A 4 heures après midi, nous arrivâmes au ſud-ſud-eſt, & à 5 ne découvrant point l'iſle devant nous, comme nous l'attendions ſuivant ſa latitude dans la pluſpart des cartes, le rumb de vent que nous avions couru, & le chemin que nous avions fait, nous arrivâmes au ſud-eſt quart d'eſt, enfin nous découvrîmes l'iſle à 6 heures du ſoir au ſud-eſt.

Elle paroît baſſe avec des mondrains de diſtance en diſtance, qui étant, ſuivant le rapport qu'on m'en a fait, abſolument de ſable fin, ainſi que toute l'iſle, changent de figure & de place au gré des vents, de même que nous l'avons dit de ceux de la pointe du cap de *Sable*.

Nous continuâmes d'approcher de l'iſle juſqu'à l'entrée de la nuit; nous voyions alors à demi-lieue les briſans de la pointe de l'Oueſt, & cette pointe reſtoit au ſud quart de ſud-eſt un degré eſt de la bouſſole, à une lieue au plus: nous ſondâmes dans cet endroit, & trouvâmes 21 braſſes fond de ſable fin & brun.

La route fut arrêtée au relèvement de ce point d'arrivée, & la poſition de la pointe de l'Oueſt de l'iſle de *Sable* conclue à vingt-cinq lieues un tiers au Sud-Sud-Eſt un degré & demi Eſt de la pointe ſud-oueſt de la grande iſle de *Martingau*.

Cette détermination doit être regardée comme auſſi exacte qu'on peut l'eſpérer d'une route de navigation; la mer étoit belle, le vent modéré & aſſez égal, le chemin avoit toûjours été d'une à deux

lieuës par heure. La ſituation de *Martingau* point de départ, quoique déduite de celle de *Canſeau* par une route de navigation, ne pouvoit manquer de l'être exactement, vû la proximité de ces deux points; ainſi, de la latitude de l'iſle de *Martingau* de 45 degrés 15 minutes, réſulte celle de la pointe de l'iſle de *Sable* de 44 degrés 6 minutes.

On déduit encore de l'eſtime du chemin de cette route, la diſtance d'un peu plus de trois lieues dont nous étions de l'iſle de *Sable*, lorſque nous la découvrîmes du haut du mât par un temps ſerein; il eſt aiſé de juger par là de la diſtance à laquelle on peut la découvrir d'un vaiſſeau.

Après avoir fait le relèvement, nous commençâmes à courir de petites bordées afin de nous entretenir dans la poſition où nous étions, en attendant le retour du jour pour deſcendre à terre, y obſerver la latitude & reconnoître l'étendue de l'iſle: je comptois ſonder enſuite aux environs, & terminer ces opérations par une route de cette iſle à *Louiſbourg*. Le temps qui étoit aſſez beau m'en faiſoit eſpérer le ſuccès, mais bien-tôt le ciel s'embruma, le vent qui devint gros frais au ſud-oueſt & ſud-ſud-oueſt, & la mer groſſe nous éloignèrent malgré nous de l'iſle; nous fûmes pendant trois jours à la cape, & le 9 la brume s'étant diſſipée, mais le vent & la mer continuant d'être les mêmes que les jours précédens, je pris le parti de renoncer à retourner à l'iſle de

Sable, pour ne pas riſquer de perdre beaucoup de temps en navigations inutiles, en attendant l'occaſion de l'aborder, d'autant que je ſavois par des Anglois qui pêchent ordinairement autour de cette iſle, que les occaſions ſont très-rares, & qu'ils trouvent à peine dans tout l'été un jour propre à y deſcendre.

Je fus reconnoître la terre aux iſles *Michaux*, je prolongeai la côte de fort près, juſqu'à l'iſle à *Guion*, afin d'achever de connoître le détail de toute la côte du ſud de l'iſle *Royale* par celui de cet intervalle.

On aſſure qu'il y a mouillage pour les vaiſſeaux à l'abri de quelques iſles qui ſont entre l'iſle *Madame* & le port *Toulouſe*, mais on n'en trouve aucun depuis ce port juſqu'à *Gabarus:* il y a ſeulement derrière l'iſle du *Saint-Eſprit* & à la pointe *Fourché*, des anſes propres pour des chaloupes, & quelques habitans y font la pêche; la plus grande des iſles *Michaux* & celle du *Saint-Eſprit* tiennent à la terre par des graves, elles ſont petites l'une & l'autre; la première eſt de terre rougeâtre, on voit auprès d'elle à un quart de lieue du côté de l'eſt, deux iſlots ou rochers hors de l'eau; la ſeconde eſt couverte de bois, on voit entre ces deux iſles à une lieue & demie de l'iſle *Michaux*, le cap *Banchereau* qui forme l'entrée de la grande rivière.

A un mille au ſud-oueſt de la bouſſole de l'iſle du *Saint-Eſprit*, eſt une roche ſous l'eau nommée *Malvoiſine*,

Malvoiſine, elle eſt dangereuſe, mais on en voit les briſans : on peut paſſer entre elle & l'iſle. Pluſieurs falaiſes blanches ſe voient le long de la côte entre l'iſle du *Saint-Eſprit* & la pointe *Fourché*, & à trois quarts de lieue de cette pointe au ſud-eſt 5 degrés ſud de la bouſſole, eſt une roche ſous l'eau qui briſe rarement, on la nomme le *Mulot*.

Entre la pointe *Fourché* & l'iſle à *Guion*, à peu près en ligne droite de ces deux points, ſont deux rochers aſſez élevés au deſſus de l'eau. L'iſle à *Guion* eſt baſſe, elle a environ un quart de lieue de longueur eſt & oueſt : il y a entre elle & la groſſe *Cormorandière* de la pointe de *Gabarus*, une douzaine de rochers qui paroiſſent hors de l'eau : on peut ſans danger en paſſer aſſez près.

Je relâchai enſuite à *Louiſbourg*, où je trouvai des lettres de la Cour, qui lors de mon départ n'y étoient point encore arrivées ; elles me preſcrivoient de retourner en France, après avoir achevé dans le reſte de l'été le ſurplus des opérations que ma miſſion avoit pour objet ; je n'attendis qu'un vent favorable pour y parvenir dans une dernière ſortie, en parcourant la côte de l'eſt de l'iſle *Royale*, & celle du ſud, de l'iſle de *Terre-neuve*. J'appris en même temps qu'il avoit été fait en Europe, pluſieurs obſervations qui ſe trouvoient correſpondantes de celles que j'avois envoyées par les derniers bâtimens.

Quatrième ſortie.

NOUS partîmes de *Louiſbourg* le 21 Juillet au matin, avec le vent de ſud-oueſt petit frais; nous nous rendîmes auprès des iſlots de la pointe du nord-eſt de *Scatari*, & le plus gros des deux reſtant à l'oueſt à moins d'un cable de diſtance, nous partîmes de ce point pour faire route vers l'iſle *Saint-Paul*, ſuivant le plan que je m'étois propoſé en prolongeant la côte de l'eſt de l'iſle *Royale*.

A deux heures après midi, nous étions par le travers & du côté de l'eſt de la *Pierre-à-fuſil*, petite iſle qui eſt à environ trois quarts de lieue à l'eſt du cap *Percé*. On peut paſſer entre elle & le cap, puiſqu'on aſſure qu'il y a 20 braſſes de fond au milieu du paſſage: la figure de cette iſle a aſſez de rapport au nom qu'on lui donne; elle eſt élevée & coupée à pic du côté de l'oueſt, & vient enſuite en pente juſqu'à la pointe de l'eſt qui eſt fort baſſe, & où les chaloupes peuvent aborder; elle a environ quatre cables de longueur eſt & oüeſt, & peu de largeur: on dit qu'il y a des battures à chacune de ſes extrémités, mais elles n'avancent guère au large, puiſqu'on prétend que celle de l'eſt s'étend le plus loin, & que, ayant ſondé à quatre cables de diſtance de la pointe de l'iſle de ce côté, nous trouvâmes 15 braſſes de fond.

La ſituation de la *Pierre-à-fuſil* qui réſulta de

l'eſtime depuis la grande *Cormorandière* de *Scatari*, fut exactement égale à celle qui m'étoit déjà connue par les opérations de la carte particulière des côtes du ſud-eſt de l'iſle *Royale*, de même que le giſement du cap *Percé* & de celui de *Morienne*, que je relevai lorſque nous fûmes dans la ligne de ces deux caps.

On trouve ſur la côte de l'eſt de l'iſle *Royale*, la baie de *Miré*, celle de *Morienne* & celle de l'*Indienne*. Il y a du charbon de terre en abondance dans cette dernière, au fond de laquelle eſt un petit port pour des bâtimens d'environ cent vingt tonneaux. Au nord de celle-là eſt la baie des *Eſpagnols*, où toutes ſortes de vaiſſeaux peuvent mouiller. L'iſle de *la Boularderie* forme enſuite la grande & la petite entrée de *Labrador*, d'aſſez gros vaiſſeaux peuvent mouiller dans la grande entrée qui eſt au nord de l'iſle, le paſſage par l'entrée du côté du ſud n'eſt praticable que pour de très-petits bâtimens.

On trouve enſuite le port *Dauphin* qui eſt très-beau, il y peut entrer un nombre infini de vaiſſeaux de toute grandeur; il eſt précédé de la grande baie de *Sainte-Anne*, couverte du côté du ſud-eſt par les deux iſles *Ciboux* & le cap *Dauphin*, & du côté du nord par la côte qui court au nord-nord-eſt 4 degrés nord dans la même direction juſqu'au cap *Enfumé*, diſtant de ſept lieues de l'entrée du port *Dauphin*.

Le cap *Enfumé* eſt très-remarquable, non ſeulement par ſa grande hauteur, mais encore par deux

falaiſes fort blanches qui ſont du côté du ſud-oueſt de la pointe de ce cap: on nomme ces deux falaiſes les *voiles du cap Enfumé.*

Les côtes de l'iſle *Royale* au nord de ce cap ſont toutes fort élevées : on trouve à une lieue & demie de ce côté la baie de *Niganiche*, où peuvent mouiller de petits bâtimens à l'abri de l'iſle d'*Orléans;* mais ils n'y ſont point en ſûreté par les gros vents de ſud-eſt, non plus qu'à la baie d'*Aſpé*, qui eſt entre celle de *Niganiche* & le cap de *Nord* de l'iſle *Royale.*

Le 21 au ſoir, le vent de ſud-oueſt ceſſa, il fit un orage auquel ſuccéda le calme. Notre eſtime fut ſi interrompue, que la route depuis la *Pierre-à-fuſil* juſqu'au cap de *Nord* ne put ſervir à la connoiſſance d'aucun détail de la figure de la côte, n'étant parvenus devant ce cap le 23 au ſoir qu'à la faveur du courant qui portoit alors dans le golfe de *Saint-Laurent*, ou de quelques riſées de vent qui ſe faiſoient ſentir par intervalles pendant le calme.

Du 23 au 25 au ſoir, le vent fut gros frais à l'eſt-ſud-eſt temps de brume & de pluie, nous demeurâmes à la cape durant cet intervalle, & fûmes portés par la dérive en dedans du golfe.

Le temps s'éclaircit enſuite, & nous aperçûmes le cap de *Nord* qui nous reſtoit au ſud-ſud-eſt, à la diſtance de ſix lieues.

Ce cap, qui eſt fort élevé, paroît ſous la même figure, ſoit qu'on le regarde du côté du nord ou

de celui du ſud; la montagne qui le forme eſt une preſqu'iſle qui tient à l'iſle *Royale* par un terrein bas.

La variation de la bouſſole fut obſervée dans cet endroit de 16 degrés un tiers nord-oueſt.

Le 26 au matin, le vent étoit foible à l'oueſt-ſud-oueſt, le ciel ſerein; j'approchai de l'iſle *Saint-Paul*, & je deſcendis avec le quart-de-cercle à la côte du ſud-eſt de cette iſle, où j'obſervai la hauteur méridienne du Soleil, qui donna la latitude de 47 degrés 11 minutes & demie: on la trouvoit exactement la même ſur la carte du Dépôt. Je relevai de cet endroit le cap de *Nord* à l'oueſt-ſud-oueſt 4 degrés ſud de la bouſſole.

L'iſle *Saint-Paul* a une lieue à peu près de longueur nord-eſt quart d'eſt, & ſud-oueſt quart d'oueſt; elle eſt haute & preſque à pic du côté du ſud-oueſt, elle va enſuite en pente juſque vers les deux tiers de ſa longueur, où elle eſt aſſez baſſe; les pêcheurs abordent quelquefois dans cet endroit avec leurs chaloupes: enfin elle eſt terminée du côté du nord-eſt par une colline moins élevée que celles de l'extrémité oppoſée.

Pendant que je faiſois à terre cette obſervation, M. *de Diziers* s'approcha avec la goëlette de l'endroit de l'iſle où il m'avoit vû débarquer, afin de faciliter mon retour à bord; il paſſa entre le cap de *Nord* & l'iſle *Saint-Paul* dont la diſtance eſt de 4 lieues, il y trouva 125 braſſes de fond au milieu de l'eſpace;

& moi, en approchant de l'iſle, je trouvai plus de 40 braſſes à un cable de terre : on prétend qu'il y a autant de fond tout autour de l'iſle, de même qu'auprès du cap de *Nord.*

Le vent calma tout-à-fait à 4 heures du ſoir, & il s'éleva peu à peu du côté du nord-oueſt un orage qui dura une grande partie de la nuit avec beaucoup d'éclairs & de tonnerre, peu de pluie & ſans le moindre vent.

Le 27, nous louvoyâmes tout le jour à trois ou quatre lieues au ſud de l'iſle *Saint-Paul,* avec le vent à l'eſt preſque calme & le ciel orageux. En effet, l'orage pareil à celui qu'il y avoit eu la veille recommença pendant la nuit ſuivante, & fut diſſipé le 28 au matin par une grande pluie qui continua tout le jour. Le vent étoit au nord-eſt bon frais, contraire à la route que j'avois à faire de l'iſle *Saint-Paul* au cap de *Raye ;* d'ailleurs, loin de gagner du chemin en louvoyant, nous en perdions par l'effet du courant qui portoit avec force dans le ſud, & qui pendant la nuit nous avoit fait faire environ ſix lieues de ce côté.

Nous étions alors par le travers de *Niganiche,* je relâchai au port *Dauphin* pour y attendre le retour du vent favorable, il continua le 29 au nord-eſt ; j'obſervai avec le quart-de-cercle la hauteur méridienne du Soleil aux ruines du fort, ſur le rivage du ſud de l'entrée du port, dont je déduiſis la latitude

de 46 degrés 21 minutes. Ce lieu étoit marqué 10 minutes trop au nord ſur la carte du Dépôt.

Le 30 au matin, le vent étant venu au ſud-ſud-oueſt le temps clair, je partis du port *Dauphin*, & par une route exacte je connus la diſtance de ſon entrée à la pointe du nord-eſt de l'iſle *Saint-Paul*, de dix-ſept lieues trois quarts, au Nord quart de Nord-Eſt 5 degrés Eſt. En prolongeant les côtes qui ſont entre ces deux lieux, je fis pluſieurs remarques dont je me ſuis ſervi dans la conſtruction de la carte dreſſée ſur mes obſervations. Il ne me manquoit donc ſur toute la côte de l'eſt de l'iſle *Royale* que la partie depuis la *Pierre-à-fuſil* juſqu'au port *Dauphin*, je l'ai tracée d'après la comparaiſon que j'ai faite de pluſieurs cartes manuſcrites de l'iſle *Royale*, avec d'autant plus de certitude, que la diſtance totale de l'iſle de *Scatari* à l'iſle *Saint-Paul* eſt parfaitement connue, puiſque ces iſles étant ſituées preſque nord & ſud, on la trouve dans leur différence en latitude, & que d'ailleurs, pour le giſement, on ſait par les habitans du pays que la *Pierre-à-fuſil* eſt à peu près dans la ligne nord & ſud de la bouſſole avec le cap de *Nord*.

A huit heures du ſoir, nous partîmes de la pointe du nord-eſt de l'iſle *Saint-Paul*, pour aller au cap de *Raye*, auprès duquel nous arrivâmes le lendemain matin 31 Juillet, & de l'eſtime de la route ont été déduits le giſement de ces deux points au nord-eſt 5 degrés eſt, & leur diſtance de quinze lieues un tiers.

Je fis ſonder à deux lieues au ſud-oueſt du cap de *Raye*, où l'on ne trouva pas le fond à 180 braſſes, mais à une lieue au nord-oueſt quart de nord, il fut de 60 braſſes, & de 28 à un quart de lieue : j'étois aſſuré, avant de l'éprouver, qu'il y a ſonde auprès du cap de *Raye*, n'ignorant pas que les chaloupes viennent y pêcher; ainſi, quoiqu'il me fût preſcrit d'y ſonder, je ne le fis que dans les momens où j'étois d'ailleurs obligé d'interrompre la route ; en effet, j'avois pour principal objet la juſteſſe de l'eſtime, qui ne peut manquer d'être altérée par les fréquentes interruptions des routes.

Le vent ayant paſſé alors au ſud-ſud-eſt, contraire à la route que j'avois à faire le long de la côte de *Terre-neuve*, je relâchai à un petit port derrière une iſle voiſine de la côte, à trois lieues deux tiers au nord quart de nord-oueſt de la pointe du cap de *Raye*, comme je l'ai reconnu par l'eſtime de deux routes : on peut juger de la petiteſſe de ce port par la longueur de l'iſle qui le forme, qui n'a que 600 toiſes ; il n'y a de fond que pour des vaiſſeaux marchands, encore échouent-ils à demi-marée, mais ils y ſont parfaitement en ſûreté & amarrés à terre.

J'obſervai le même jour ſur l'iſle, la hauteur méridienne du Soleil avec le quart-de-cercle, qui donna la latitude de 47 degrés 52 minutes & demie, dont je déduis celle du cap de *Raye* de 47 degrés 41 minutes & demie. On la trouvoit exacte à très-peu de

de choſe près ſur la carte du Dépôt : la détermination de la latitude de ce cap acheva de conſtater la ſituation des extrémités de cette entrée principale du golfe de *Saint-Laurent*.

Le premier Août nous eûmes encore un orage qui ſe fit peu ſentir dans le port où nous étions, mais qui étoit conſidérable du côté du golfe, où ils paroiſſent fréquens dans cette ſaiſon.

Le 2 au matin nous ſortîmes de ce port avec le vent au nord-oueſt, & commençâmes de la pointe du cap de *Raye* la route vers les iſles de *Saint-Pierre*. Les terres de la côte du ſud de l'iſle de *Terre-neuve* ſont généralement hautes, ſur-tout vers le cap de *Raye*, mais les montagnes ne s'étendent pas juſqu'à la mer, elles ſont communément bordées de terreins bas qui forment la côte à environ une à deux lieues du pied des montagnes. On découvre ce cap de plus de dix lieues de diſtance, & il eſt très-remarquable lorſqu'on vient du côté du ſud-eſt, par une cime de montagne faite en cône, que l'on voit comme iſolée en dehors du reſte des terres : il y paroît pluſieurs de ces cimes lorſqu'on vient du côté du nord, mais de quelque côté qu'on l'aperçoive, on ne ſauroit le méconnoître à la ſituation des terres, qui forment dans cet endroit la pointe ſud-oueſt de l'iſle de *Terre-neuve*.

A environ deux lieues & demie de la pointe du cap de *Raye*, nous vîmes l'entrée du port *aux Baſques* du côté de l'eſt de l'iſle d'*Amiens*. Il me paroît bien

ouvert aux vents de ſud-eſt, cependant on dit qu'il y a mouillage pour des vaiſſeaux de guerre, à l'abri d'un iſlot qui eſt dans le fond.

Le ſoir, étant devant le cap de *la Hune*, nous obſervâmes la variation de la bouſſole de 16 degrés & demi nord-oueſt.

Notre route fut contrariée par le vent qui paſſa au nord-eſt le 3 au matin, & fut ſuivi du calme, qui nous obligea de la terminer par un relèvement à la diſtance de deux à trois lieues de la pointe ſud de l'iſle *Miquelon*, la plus grande des iſles de *Saint-Pierre*; j'en ai déduit la ſituation de cette pointe à l'eſt-ſud-eſt 3 degrés 3 quarts eſt, à la diſtance de 42 lieues & demie du cap de *Raye*.

L'iſle *Miquelon* a environ cinq lieues de longueur nord & ſud, & une lieue & demie de largeur, & l'iſle de *Saint-Pierre* au ſud de celle-là a deux lieues de longueur dans le même ſens.

Le 4 nous paſſâmes entre ces deux iſles que ſépare un intervalle de trois quarts de lieue, au milieu duquel on trouve 50 braſſes, & par-tout aſſez de fond pour les plus gros vaiſſeaux: nous laiſſâmes à bas-bord l'iſle *Verte* qui eſt peu élevée, & à ſtribord une petite iſle, mais fort haute & preſque à pic de tous les côtés, qu'on nomme *le Colombier;* elle eſt très-proche de la pointe du nord-eſt de l'iſle de *Saint-Pierre*, qu'elle fait reconnoître lorſqu'on vient du côté du ſud-eſt: on trouve 50 braſſes à un cable de diſtance.

Nous fûmes enſuite devant l'entrée du port qui eſt du côté de l'eſt de l'iſle de *Saint-Pierre*, pluſieurs petites iſles en défendent le mouillage de la mer du large du côté du ſud-eſt : il m'a paru bon & propre à toutes ſortes de vaiſſeaux. On en trouve un plan dans le 4^e^ Livre du Pilote Anglois, ouvrage imprimé à Londres en 1732, que j'ai déjà cité à la page 39.

Nous étions à deux cables de terre devant l'entrée de ce port, & l'iſle *du Colombier* nous reſtoit au nord-oueſt quart d'oueſt de la bouſſole, avec environ 50 braſſes de fond dans cet endroit, lorſqu'à deux heures après midi un vent petit frais s'éleva à l'oueſt-ſud-oueſt : nous fîmes route de ce point vers le cap *Sainte-Marie*, devant lequel nous arrivâmes le lendemain, & ſa poſition fut déduite à la diſtance de vingt-quatre lieues à l'eſt un degré ſud de l'entrée du port de l'iſle de *Saint-Pierre.*

On remarque ſur la côte, à dix lieues à l'eſt quart de nord-eſt du même port, une haute montagne fort reconnoiſſable, qu'on nomme le *Chapeau-rouge*, devant laquelle la variation de la bouſſole fut encore obſervée de 16 degrés nord-oueſt. Cette montagne & le cap *Sainte-Marie* dont la diſtance eſt de 14 lieues, forment l'ouverture de la baie de *Plaiſance*, le port de ce nom eſt à environ 12 lieues vers le nord du cap *Sainte-Marie ;* on en trouve la deſcription & le plan dans l'ouvrage du P. *de Charlevoix.*

Le 6, il fit calme tout le jour. Je m'embarquai dans le canot pour reconnoître la baſſe ou danger qui eſt du côté du ſud du cap *Sainte-Marie*, je la trouvai au ſud quart de ſud-oueſt 3 degrés ſud de ce cap, & au ſud-oueſt quart d'oueſt 2 degrés ſud de la pointe qui en eſt à environ deux lieues du côté de l'eſt: c'eſt à cette pointe que commence l'ouverture de la baie de *Sainte-Marie.*

La baſſe eſt formée par deux roches qui occupent un eſpace d'environ trois cables dans la direction ſud-eſt & nord-oueſt; elles n'excèdent la ſurface de l'eau que de 3 pieds, & ſont couvertes à chaque inſtant par les briſans de la mer qu'on voit rejaillir très-haut. Je ſondai autour, on y trouve par-tout 15 à 17 braſſes à demi-cable de diſtance, excepté le côté du ſud-eſt, où il n'y a que 7 braſſes juſques à environ deux cables: je ſondai même entre les deux roches dont l'intervalle n'eſt que d'environ un cable, & j'y trouvai 15 à 16 braſſes; par conſéquent un vaiſſeau qui, jeté ſur cette baſſe dans un temps de brume & ſur le point d'y périr, ne ſeroit plus à temps de l'éviter, auroit encore la reſſource de paſſer entre les deux roches. Je jugeai la diſtance de ce danger au cap *Sainte-Marie* de deux lieues & demie.

On voit dans un eſpace de trois cables, à deux lieues & demie au nord-eſt quart d'eſt 5 degrés nord de cette baſſe, cinq rochers qui giſſent entre eux ſud-eſt & nord-oueſt, dont ſeulement deux aſſez

élevés paroiſſent lorſqu'il fait mauvais temps, on les nomme *le Taureau* & *la Vache;* le plus gros, qui eſt en même temps le plus ſud, eſt au ſud-eſt quart d'eſt du cap *Sainte-Marie*, & à l'oueſt-ſud-oueſt 5 degrés ſud de la pointe à laquelle commence la baie de ce nom.

Je ſondai auſſi autour de ces rochers, & je trouvai à demi-cable de diſtance 12 à 15 braſſes du côté du ſud, 8 à 9 tant aux autres côtés qu'au milieu de l'intervalle d'environ demi-lieue qu'il y a entre ces rochers & la côte. Les vaiſſeaux peuvent y paſſer, en ſe défiant toutefois de quelques battures qu'on voit briſer le long de la côte. On auroit encore la reſſource de pouvoir paſſer entre les deux plus gros de ces rochers, dans le cas où l'on s'y trouveroit engagé; le fond eſt de 8 braſſes au milieu de l'intervalle. Enfin je ſondai devant le cap *Sainte-Marie*, à un tiers de lieue duquel je trouvai 15 à 18 braſſes, enſuite la même quantité de fond depuis ce cap juſqu'aux rochers *le Taureau* & *la Vache*, & 20 à 25 braſſes de ces rochers à la baſſe.

Etant dans le canot auprès de ces rochers, je remarquai lorſqu'on ne nageoit point, qu'un courant aſſez rapide le portoit au ſud-eſt; la goëlette l'avoit également éprouvé pendant tout le jour, & nous nous trouvâmes le 7 au ſoir devant le cap de *Pene.*

Nous reconnoiſſions du côté de l'eſt de ce cap, l'enfoncement où ſe trouve le port des *Trépaſſés*,

aux indices ſuivant leſquels il eſt déſigné dans le 4.e livre du Pilote Anglois ; & ſur l'idée avantageuſe qu'en donnoit ce livre, la proximité de ce port au cap de *Raze* m'avoit décidé d'y aller déterminer la longitude. Le vent vint alors à l'eſt-ſud-eſt petit frais, nous étions à une lieue ſous le vent du cap de *Pene*, nous louvoyâmes toute la nuit ſans pouvoir rien gagner, le courant ne nous favoriſoit apparemment plus. Un coup de vent du même côté nous éloigna enſuite de la côte, & nous ne nous en rapprochâmes que le 10 au ſoir avec le vent à l'oueſt petit frais.

Nous fûmes ſeulement près du cap de *Pene* au coucher du Soleil, le temps étoit beau, & la manière d'entrer dans le port des *Trépaſſés*, très-bien décrite dans le même livre, & accompagnée d'un plan de ce port, parut ſi aiſée, que nous n'attendîmes pas au lendemain pour y entrer. Nous rangeâmes de fort près la côte élevée, qui ſuit la même direction depuis le cap de *Pene* juſque dans le port, & nous mouillâmes à 9 heures du ſoir par les 7 braſſes, lorſque nous aperçûmes que nous étions en dedans de la pointe de *Poule*.

Le 11 au matin, la goëlette entra davantage dans le port, & vint au bon mouillage qui eſt vis-à-vis les maiſons des habitans & les établiſſemens de pêche. Je deſcendis à terre, & le même jour j'y montai mes tentes & inſtrumens auprès & du côté du ſud des

maiſons, dans l'endroit qui me fut indiqué par un des Juges de paix du lieu, que j'avois informé du motif qui m'y amenoit; je vérifiai le quart-de-cercle qui n'avoit pû l'être au cap de *Sable*, & qui fut toûjours trouvé dans le même état.

Je n'avois point encore pû obſerver par les temps de brume & de pluie qui ne diſcontinuoient point, lorſque M. *Drake*, Capitaine de la frégate *le Boſton* de 30 canons, arriva le 18; il étoit détaché du port *Saint-Jean*, chef-lieu des Anglois ſur la côte de l'eſt de *Terre-neuve*, ſur la fauſſe nouvelle que ſon Commandant avoit eue, qu'une frégate Françoiſe de guerre étoit aux *Trépaſſés*; il avoit ordre de faire donner à cette prétendue frégate les ſecours dont elle auroit beſoin, & de l'obliger à en ſortir tout de ſuite, ſuivant l'uſage réciproque des deux Nations dans les Colonies, & conformément aux Traités.

A la vûe de mon bâtiment, M. *Drake* reconnut que ſon Commandant avoit été mal informé: je lui communiquai mon inſtruction du Roi, dont l'objet lui parut trop utile à tous les Navigateurs, pour qu'il ne lui coûtât pas de troubler mon travail ſuivant l'ordre qu'il avoit reçû. Il prit cependant ſur lui de laiſſer ſubſiſter l'établiſſement de mes inſtrumens, tant que le vent s'oppoſeroit à ſon départ, afin que je puſſe faire quelque obſervation de longitude, s'il s'en préſentoit durant cet intervalle.

Mais le ciel ne ſe découvrit preſque jamais, j'eus

pourtant trois hauteurs méridiennes du Soleil qui donnèrent la latitude de 46 degrés 43 minutes & demie; j'en ai déduit celle du cap de *Pene* de 46 degrés 31 minutes, & celle du cap de *Raze* de 46 degrés 34 minutes, ſuivant les diſtances de leurs parallèles avec celui du lieu où j'obſervois dans le port, priſes ſur la carte du Dépôt, & que j'avois reconnu exactes.

Ces latitudes étant comparées à celles qu'on trouvoit à ces caps ſur la même carte, on voit qu'ils y étoient placés trop nord, l'un de 14, & l'autre de 16 minutes; ce défaut venoit des Navigateurs, aux obſervations deſquels on s'étoit conformé, ſur l'aſſurance qu'ils avoient donnée de leur exactitude, & c'eſt en quoi la différence paroît encore plus extraordinaire; Ce n'eſt pas qu'on veuille exiger des hauteurs méridiennes priſes à la mer, pour déduire la latitude des caps dont on eſt en vûe, l'exactitude des obſervations faites à terre avec un excellent inſtrument: mais il n'en eſt pas moins vrai que l'erreur dont il eſt ici queſtion, n'a pû être produite par la réunion même des défauts qui peuvent échapper en pareil cas aux ſoins de celui qui obſerve à la mer.

En effet, l'incertitude que peut laiſſer ſur la hauteur l'inſtrument qu'on ſuppoſe éprouvé, ne ſauroit être que de peu de minutes; le mouvement du vaiſſeau n'a pas dû y influer davantage, par l'état favorable de la mer, dont ces obſervations ont été

ſans

ſans doute accompagnées ; enfin il n'y a pas lieu d'attribuer plus d'effet à l'erreur qu'on auroit commiſe dans la diſtance du lieu dont on avoit déduit la latitude, car cette erreur eſt peu ſenſible dans le cas même où elle influe le plus dans la déduction, c'eſt-à-dire, quand le vaiſſeau ſe trouve au nord ou au ſud du point de la terre auquel on rapporte l'obſervation, & elle décroît à meſure que la direction du bâtiment approche de la ligne eſt & oueſt, où elle eſt tout-à-fait nulle ; ce qu'il eſt bon de remarquer, afin de ſe mettre autant qu'il eſt poſſible dans cette dernière poſition vis-à-vis d'un cap dont on veut déterminer la latitude de cette manière.

On eſt donc obligé de chercher encore la cauſe de la différence, dans des défauts où des Pilotes ne devroient pas naturellement tomber ; il y en a cependant pluſieurs qui négligent de corriger la hauteur obſervée, de la quantité de minutes qui convient à l'élévation de l'œil de l'Obſervateur ſur le niveau de la mer, & qui emploient toûjours la déclinaiſon du Soleil telle qu'ils la trouvent pour midi dans les tables dont ils ſe ſervent, ſans tenir compte du changement qu'y produit la différence du méridien où ſe trouve le vaiſſeau, à celui pour lequel ces tables ſont calculées ; ce qui peut cauſer une erreur conſidérable au temps des équinoxes, ſi l'on eſt ſous un méridien éloigné de celui des tables.

L'effet de ces omiſſions ne ſe compenſe pas

toûjours, comme le prétendent les Pilotes peu éclairés qui y tombent; & lorſqu'elles portent dans le même ſens, on voit qu'elles peuvent cauſer un grand changement à la latitude.

La correction que nous venons de faire à la carte du Dépôt dans la latitude des caps de *Pene* & de *Raze*, ſembleroit devoir s'étendre à la latitude du cap *Sainte-Marie*, ayant été déterminée de la même manière que les deux autres & par les mêmes Navigateurs, ſi, par un relèvement que j'ai fait près du cap de *Pene*, je n'avois reconnu que le cap *Sainte-Marie* en eſt au nord-oueſt quart d'oueſt 5 degrés nord, & à la diſtance jugée de 9 à 10 lieues; ce qui montre que la latitude du cap *Sainte-Marie* eſt telle qu'on la trouvoit ſur la carte, & ſeulement à 4 ou 5 minutes près la même qui réſulte des routes depuis le cap de *Raye* juſques au cap *Sainte-Marie:* par conſéquent les latitudes des côtes qui ſont entre eux, ſont confirmées par ces routes qui les donnent pareilles à la carte, & qui n'y indiquent d'ailleurs d'autre correction eſſentielle, dans l'intervalle entre ces deux caps, que l'augmentation de 6 à 7 lieues dans la diſtance du cap de *Raye* aux iſles de *Saint-Pierre*.

La ſuite d'obſervations de la déclinaiſon de l'aimant que j'avois faite, ſoit à terre dans pluſieurs endroits, ou à la mer le long des côtes, & par leſquelles je l'avois vû augmenter depuis 13 degrés

au cap de *Sable*, juſqu'à 16 devant le *Chapeau rouge*, m'avoit déjà prouvé qu'elle eſt mal à propos indiquée de 22 à 23 degrés dans le 4.e livre du Pilote Anglois, comme le prétendoient auſſi beaucoup de Navigateurs. Pour m'en aſſurer mieux, je terminai ici cette ſuite par une obſervation bien exacte, qui me donna 16 degrés trois quarts de déclinaiſon nord-oueſt.

On voit ſur la fameuſe carte des variations du Docteur *Halley*, inſérée dans le même livre, qu'en 1700 cet Aſtronome Anglois l'avoit trouvée au même endroit de 14 à 15 degrés; ce qui montre encore que la variation n'y a jamais été obſervée de 22 degrés, puiſque loin qu'elle fût diminuée, on la trouve au contraire augmentée d'environ 2 degrés du côté du nord-oueſt depuis 1700.

L'heure de la pleine mer fut obſervée le 21, jour de la nouvelle Lune, à 6 heures & demie; enfin, je connoiſſois l'état de ma pendule, & il ne me manquoit plus que l'obſervation de longitude, mais le vent ayant paſſé à l'oueſt le 29 au matin, détermina M. *Drake* à partir; il m'envoya ſon canot pour m'aider à rembarquer mes inſtrumens, & nous appareillâmes l'un & l'autre à trois heures après midi, nous louvoyâmes juſqu'à ce que nous euſſions doublé la pointe de *Poule;* il arriva alors vent arrière vers le cap de *Raze*, & je tins le plus près du vent. Le ciel qui avoit été couvert toutes les nuits précédentes, fut

parfaitement ſerein celle-ci, & la Lune, dont j'aurois meſuré des diſtances à quelque étoile, parut alors inutilement.

Le 30 je fus vers le cap de *Raze*, il eſt peu élevé, & l'on voit un rocher détaché devant lui; j'en étois à demi-lieue au ſud-eſt quart de ſud de la bouſſole le ſoir à huit heures; je trouvai 18 braſſes dans cet endroit, & j'en partis alors avec le vent à l'oueſt-nord-oueſt petit frais, pour aller reconnoître les baſſes de ce cap: je fis route vers elles en ſondant de temps en temps, j'eus le fond de 45 braſſes à douze lieues du cap, & il étoit le même lorſque j'eſtimai le 31 au matin être arrivé à quinze lieues de diſtance au ſud-eſt quart d'eſt corrigé, point auquel je devois trouver ce danger ſuivant la carte du Dépôt, & le rapport que m'en avoient fait pluſieurs Anglois. Je fis de là diverſes routes pour le chercher, ſavoir, au ſud quart de ſud-eſt cinq lieues, enſuite au nord-eſt quart de nord 5 degrés nord trois lieues & demie, enfin au ſud-ſud-eſt 5 degrés eſt trois lieues & demie, & je repris les amures à l'entrée de la nuit, ſans l'avoir trouvé, ni même un fond moindre de 45 braſſes. Le temps ne fut pas propre le lendemain à pourſuivre cette recherche, & comme une plus longue croiſière pour cet objet m'auroit empêché d'arriver à *Louiſbourg* avant le départ des vaiſſeaux du Roi pour la France, je fis route vers ce port le premier Septembre; je fus ſouvent contrarié

par les vents de la partie de l'oueſt, juſqu'à la vûe de *Louiſbourg*, du côté du ſud où j'étois le 10, & enſuite par un gros vent d'eſt-nord-eſt, qui dura deux jours & m'éloigna beaucoup de ce port, où j'arrivai enfin le 12 au ſoir à la faveur d'une petite briſe de vent de ſud-oueſt.

Retour en France.

Je trouvai en arrivant à *Louiſbourg* un ordre pour moi, d'ajoûter aux opérations dont j'avois été chargé, la détermination en longitude de l'iſle de *Saint-Michel*, ou de l'iſle de *Sainte-Marie* aux *Açores*. M. *de la Cluë* Commandant du vaiſſeau du Roi le *Triton*, & de la frégate *la Gratieuſe*, montée par M. *de Saurin-Murat*, devant retourner au port de *Toulon*, avoit eu auſſi ordre de nous recevoir, M. *de Diziers* & moi, ſur ſon vaiſſeau, pour nous débarquer s'il étoit poſſible à quelqu'une de ces iſles, & nous y attendre le temps que nous ſerions obligés d'employer aux obſervations. M. *de la Cluë* avoit en conſéquence retardé ſon départ juſqu'à mon retour, & je m'embarquai le lendemain ſur ſon vaiſſeau.

Il y avoit à *Louiſbourg* un autre vaiſſeau de guerre prêt à partir pour *Rochefort*, ſur lequel paſſoit M. *Desherbiers*, qui avoit été relevé au gouvernement de l'iſle *Royale* par M. le Comte *de Raymond*. Le ſieur *Fouquet* pilote y fut embarqué avec un ordre que je lui donnai, en conſéquence duquel il paſſa enſuite de *Rochefort* à *Breſt*, où il mourut peu de jours après ſon retour.

Nous partîmes de *Louiſbourg* le 14 Septembre, & fîmes route pour les deux iſles *Açores* les plus à l'oueſt, nommées *Corve* & *Flore*, que l'on découvrit le 29.

Etant à ſoixante-dix lieues de ces iſles, trois jours auparavant, on avoit aperçu ſur l'eau quelque choſe de noir, que l'on prit pour des roches, & qui y reſſembloit beaucoup. Pluſieurs goëlans, oiſeaux qui ne s'éloignent point ordinairement de la terre à la diſtance où nous eſtimions en être, & qui voloient autour, augmentoient cette apparence; elle ſubſiſtoit même en regardant cet objet avec des lunettes d'approche, quoique l'on n'en fût guère éloigné que d'un quart de lieue; mais ces idées étoient détruites par le défaut de briſans, qu'une roche au milieu de la mer occaſionne toûjours; on couroit alors vers ce côté au plus près du vent: on vira au plus tôt de bord, & on fit ſignal de danger à la frégate, qui vira auſſi. M. *de la Cluë* envoya enſuite ſon canot dans lequel je fus pour reconnoître le fait, & l'infection m'apprit à meſure que j'en approchois, que c'étoit une baleine pourrie d'une groſſeur monſtrueuſe.

La perſuaſion dans laquelle beaucoup de perſonnes ſeroient certainement reſtées, que nous aurions rencontré une vigie dans cet endroit, ſi l'on ne ſe fût pas aſſuré du contraire, fait penſer que pluſieurs de celles qui ont été marquées dans les cartes, ſur des rapports qui n'avoient pas d'autre fondement, n'exiſtent point, & cauſent tous les jours mal à propos aux Navigateurs des craintes ou des dérangemens dans leurs routes: c'eſt pour cela que dans la Carte

de l'océan occidental, dreſſée au Dépôt en 1742, on ſupprima dans l'intervalle de mer qui ſépare les côtes d'Europe de celles de l'Amérique ſeptentrionale, pluſieurs des prétendues vigies dont on avoit fait mention dans la première édition de cette Carte, publiée en 1737, & je crois que l'on pourroit encore aujourd'hui y étendre la réforme à d'autres dont on n'a guère plus de certitude, ſur-tout à ce qui y eſt repréſenté comme des iſles, que n'ont jamais aperçû les vaiſſeaux qui ont eſtimé en avoir paſſé proche : telles ſont l'iſle *Mayda*, l'iſle *Verte* & l'iſle *Jaquet*. Il y a toute apparence, par rapport à cette dernière, qu'une iſle de glace rencontrée dans l'endroit où elle eſt placée, & où l'on en voit ſouvent, y a donné lieu : on ſait d'ailleurs qu'à la mer, un nuage ſombre à l'horizon eſt ſouvent pris pour une iſle ou pour une côte.

Le jour où l'on découvrit les iſles de *Corve* & *Flore*, on prit hauteur à ſix lieues à l'oueſt-ſud-oueſt de la pointe ſud de l'iſle de *Flore*, dont la latitude marquée de 39 degrés 12 minutes ſur la carte du Dépôt, fut déduite de 39 degrés 27 minutes par la latitude du vaiſſeau trouvée de 39 degrés 20 minutes.

Il ſurvint bien-tôt après un calme qui dura quinze jours, pendant leſquels on ne faiſoit ſouvent pas plus de deux à trois lieues vers les autres iſles où je devois obſerver, & non ſeulement ces jours s'écoulèrent

s'écoulèrent inutilement, dans l'impoſſibilité de les approcher, mais encore nous en étions toûjours plus éloignés par le courant dont ce calme étoit accompagné, & dont on trouvoit journellement par les différences en latitude, que l'effet étoit de jeter vers le ſud, quelquefois juſqu'à huit lieues par vingt-quatre heures.

Nous avions déjà ſenti pluſieurs fois pendant notre navigation depuis l'iſle *Royale*, & de manière à ne pouvoir en douter, l'effet de ce même courant, & vérifié ce que j'en ai dit l'année précédente, lorſque je l'éprouvois ſur la *Mutine :* la plus grande rapidité que nous y trouvions au ſud des *Açores*, en étoit une nouvelle confirmation, puiſque les eaux doivent néceſſairement avoir acquis plus de vîteſſe en paſſant par les intervalles des iſles.

On ſait que lorſque les vaiſſeaux qui naviguent d'Europe à la *Nouvelle France*, paſſent au ſud des *Açores*, ils trouvent ordinairement dans ce parage les mêmes obſtacles dans leur navigation, ſoit de la part du calme, ſoit de la part du courant, & M. *de la Cluë* qui l'avoit éprouvé en 1746 avec l'eſcadre de M. le Duc d'*Enville*, dans laquelle il commandoit un vaiſſeau, ne s'y expoſa cette fois-ci que pour me débarquer à ces iſles : nous fûmes entraînés par le courant juſqu'au 35^{e} degré de latitude, & le vent ne s'étant élevé au ſud-oueſt que le 17 Octobre, M. *de la Cluë* fut obligé par le terme prochain de

ſes vivres, de renoncer à aller à ces iſles, & continua ſa route pour le détroit de *Gibraltar*, que nous paſſâmes le 25. Nous fûmes encore contrariés par le calme ſur la côte d'Eſpagne, juſqu'au 3 Novembre que le vent revint au ſud-oueſt, & nous arrivâmes le 7 à *Toulon*.

SECONDE PARTIE.

Observations astronomiques de Latitude & de Longitude.

LIVRE PREMIER,

Où l'on rend compte des Observations.

CHAPITRE PREMIER.

Vérifications des Instrumens.

QUELQUE précision qu'on ait apportée dans la pratique des observations astronomiques, l'on ne peut répondre de leur exactitude que d'après une connoissance parfaite de l'état des instrumens dont on s'est servi; elle met à portée de rectifier les résultats, où de petites erreurs se seroient introduites, soit par les défectuosités de la fabrique de ces instrumens, soit par les dérangemens qui peuvent survenir dans les différens transports. Il faut donc scrupuleusement s'attacher à les découvrir par des vérifications multipliées, & comme ces vérifications servent de base à la plûpart des opérations, elles tiendront le premier rang parmi celles dont je dois rendre compte.

Le quart-de-cercle est le seul de mes instrumens qui demandât de pareilles vérifications dans chacun des endroits où l'on avoit observé : il en falloit faire de deux sortes ; la première, pour savoir si la lunette fixe étoit exactement parallèle au rayon du commencement de la division, ou de combien elle en étoit écartée, afin d'assurer les observations des hauteurs des astres ; la seconde regardoit la mesure de leurs distances, & consistoit à examiner si l'instrument étant garni de ses deux lunettes, & la ligne de foi de la lunette mobile qui sert d'alidade étant amenée sur le premier point de la division, toutes deux se trouvoient alors dirigées sur le même objet, afin que si l'on trouvoit entre elles une différence de direction, on en corrigeât les angles observés.

Mais dans l'une & l'autre de ces vérifications, la valeur des petites erreurs qu'on pouvoit trouver se mesuroit avec le micromètre qui est adapté à la lunette fixe, ainsi il étoit préalablement nécessaire d'avoir bien établi le nombre de minutes & de secondes qui répondoient aux parties de ce micromètre.

I.

Détermination de la valeur des parties du micromètre.

L'on ne peut mieux déterminer la valeur des parties d'un micromètre, qu'en mesurant sur le terrein avec

toute la préciſion poſſible une baſe, à l'extrémité de laquelle ayant marqué ſur quelque muraille ou ſur une planche perpendiculaire, deux points ou traits éloignés d'un certain nombre de pieds, on dirige vers cet endroit la lunette, dont le verre objectif eſt placé à l'autre extrémité de la baſe; enſuite, faiſant convenir le filet fixe ſur un des deux traits, on tourne la vis du micromètre juſqu'à ce que le filet curſeur convienne en même temps au deuxième trait; alors on voit de combien de révolutions & de parties de l'index les filets ſont écartés, & l'on connoît exactement la valeur de l'angle qu'ils comprennent dans cette poſition, par la réſolution d'un triangle rectiligne rectangle, dont on connoît l'angle droit, & les deux côtés qui le forment, ſavoir, la baſe meſurée, & le petit côté, intervalle des deux traits; le quatrième terme de l'analogie qu'on fait, eſt tangente du nombre de minutes & de ſecondes que vaut l'angle compris entre les filets.

Mais pour exécuter cette opération, il faut trouver un terrein bien uni, & de la longueur au moins de 100 à 200 toiſes, c'eſt ce que les circonſtances ne m'ont jamais offert pendant le voyage.

Au défaut de cette méthode, j'ai meſuré avec le micromètre dans des temps ſereins le diamètre du Soleil, dont les tables donnent la valeur en minutes & ſecondes, & par conſéquent celle des révolutions & parties marquées par l'index. J'avois

calculé sur plusieurs de ces observations, une table de la valeur des parties du micromètre, qui me montra qu'une autre table dont je m'étois servi dans le commencement du voyage, n'étoit pas suffisamment exacte dans les grandes quantités.

Cependant, comme l'erreur à craindre de la part des tables du Soleil pouvoit laisser quelque doute sur cette détermination, j'ai fait à cet égard de nouvelles opérations à mon retour en France, par une base & par la mesure du diamètre du Soleil, dont la valeur a été prise sur un grand micromètre appliqué à une lunette de 8 pieds & demi, avec lequel on l'avoit mesuré en même temps, & dont les parties étoient parfaitement connues: après plusieurs vérifications, j'ai trouvé que 617 parties ou 6 révolutions 17 parties du micromètre valent 22′ 31″, & suivant ce rapport, j'ai calculé la table suivante.

TABLE des Minutes & Secondes qui répondent aux parties du Micromètre du quart-de-cercle.

Parties.	Minutes.	Second.	Fract.	Parties.	Minutes.	Second.	Fract.
$\frac{1}{2}$	0.	1	$\frac{1}{10}$.	50	1.	49	$\frac{5}{10}$.
1	0.	2	$\frac{2}{10}$.	60	2.	11	$\frac{4}{10}$.
2	0.	4	$\frac{4}{10}$.	70	2.	33	$\frac{3}{10}$.
3	0.	6	$\frac{6}{10}$.	80	2.	55	$\frac{2}{10}$.
4	0.	8	$\frac{8}{10}$.	90	3.	17	$\frac{1}{10}$.
5	0.	11.		100	3.	39.	
6	0.	13.		200	7.	17	$\frac{9}{10}$.
7	0.	15	$\frac{3}{10}$.	300	10.	57.	
8	0.	17	$\frac{5}{10}$.	400	14.	35	$\frac{9}{10}$.
9	0.	19	$\frac{7}{10}$.	500	18.	14	$\frac{9}{10}$.
10	0.	21	$\frac{9}{10}$.	600	21.	53	$\frac{8}{10}$.
15	0.	32	$\frac{8}{10}$.	700	25.	32	$\frac{7}{10}$.
20	0.	43	$\frac{7}{10}$.	800	29.	11	$\frac{7}{10}$.
30	1.	5	$\frac{7}{10}$.	900	32.	50	$\frac{7}{10}$.
40	1.	27	$\frac{5}{10}$.	1000	36.	29	$\frac{6}{10}$.

I I.

Premières vérifications, pour connoître la poſition de la lunette fixe du quart-de-cercle, eu égard au premier point de la diviſion.

A Louiſbourg, au mois d'Août 1750.

Je m'attachai à obſerver les étoiles γ à la tête du Dragon, & α à la queue du Cygne, qui paſſoient

près du zénith, afin de connoître l'erreur du quart-de-cercle par deux observations, l'une au nord & l'autre au sud de chacune de ces étoiles : je ne pus voir qu'une fois α du Cygne au méridien, mais je réussis dans cette opération pour γ du Dragon, qui fut observée exactement & avec cet avantage, que passant pendant le crépuscule du soir, il n'étoit pas nécessaire d'éclairer les fils du foyer de la lunette.

Observations de γ du Dragon au Zénith.

Le 22 Août, haut. mérid. de γ du Dragon.	84^{d}	20$'$	0$''$
+ 84 parties du micromètre, qui valent . .	0.	3.	4.
Hauteur au quart-de-cercle, du côté du nord.	84.	23.	04.
Le 27 Août, hauteur méridienne de la même étoile	95.	30.	0.
+ 2 révolutions 34 parties du micromètre =	0.	8.	32 $\frac{2}{5}$.
Au quart-de-cercle du côté du sud . .	95.	38.	32 $\frac{2}{5}$.
Différence entre les deux hauteurs . . .	11.	15.	28 $\frac{2}{5}$.
Moitié de la différence, ou vraie distance de l'étoile au zénith, qu'on auroit dû trouver s'il n'y avoit point d'erreur dans la position de la lunette du quart-de-cercle	5.	37.	44 $\frac{1}{5}$.
Mais du côté du nord, la distance au zénith observée	5.	36.	56.
Donc elle étoit trop petite, ou la hauteur trop grande de	0.	0.	48 $\frac{1}{5}$.
Il en est de même du côté du sud.			
Distance au zénith, ou excédant de la hauteur de 90 degrés	5.	38.	32 $\frac{2}{5}$.
Otant l'excédant que j'aurois dû trouver . .	5.	37.	44 $\frac{1}{5}$.
Il reste	0.	0.	48 $\frac{1}{5}$.

Quantité dont le quart-de-cercle donne les hauteurs trop grandes, c'est-à-dire,

c'eſt-à-dire, que le bout de la lunette du côté du limbe eſt trop en dehors de $48'' \frac{1}{7}$.

Il ne fut pas poſſible de faire ſuivre dans le même temps cette vérification du zénith, par une ſeconde faite à l'horizon par la méthode du renverſement, obſervant alors dans le jardin de M. *Desherbiers* Gouverneur, où la vûe ne s'étendoit qu'à 8 ou 10 toiſes.

Au détroit de Fronſac.

Je tentai de vérifier encore le quart-de-cercle par l'étoile α du Cygne, mais je ne pûs obſerver qu'une fois ſa hauteur méridienne. Je fis la vérification à l'horizon par le renverſement, & il donna à la ſeconde opération l'objet qui avoit été bornoyé, plus élevé de 42 parties du micromètre, dont la moitié 21 parties, qui valent 46", eſt l'erreur dont le quart-de-cercle faiſoit les hauteurs trop grandes.

A l'iſle de Scatari.

Dans l'impoſſibilité de parvenir à mon objet par le moyen d'une étoile près du zénith, ou par celui du renverſement, je tentai de me ſervir de la diſtance de deux étoiles, l'une du côté du nord, & l'autre du côté du ſud du zénith, obſervées de deux manières différentes, ſuivant la méthode rapportée *page 67* de la meſure de la Terre de M. *Picard* *; mais ne pouvant les obſerver que d'une ſeule manière, je ſuppléai au défaut de la ſeconde opération, en évaluant l'erreur

* Voyez le livre intitulé, *Degré du méridien entre Paris & Amiens. Paris, 1740.*

de l'inſtrument par la comparaiſon de la diſtance méridienne obſervée de ces deux étoiles, avec la diſtance des mêmes étoiles, que donne la différence ou la ſomme de leurs déclinaiſons.

On s'eſt ſervi pour cela de l'obſervation de l'étoile polaire du côté du nord, & de celles de Markab du côté du ſud, de la manière ſuivante.

Complément de la hauteur de l'étoile polaire.	41^{d}	55$'$	58$''\frac{1}{3}$.
Complément de la hauteur moyenne entre les trois de Markab	32.	08.	20$\frac{1}{3}$.
Somme des complémens, ou diſtance méridienne des étoiles par le quart-de-cercle . .	74.	04.	18$\frac{2}{3}$.
Déclinaiſon de l'étoile polaire	87.	58.	27.
Déclinaiſon de Markab	13.	52.	23.
Diſtance des étoiles, par la différence de leurs déclinaiſons	74.	06.	04.
Diſtance trouvée par le quart-de-cercle . .	74.	04.	18$\frac{2}{3}$.
Différence	0.	1.	45$\frac{1}{3}$.
Erreur dont le quart-de-cercle fait les hauteurs trop grandes	0.	0.	52$\frac{2}{3}$.

Il faut remarquer que les hauteurs dont on vient de donner les complémens, ſont ſeulement corrigées de l'effet de la réfraction, & que les déclinaiſons ſont apparentes, c'eſt-à-dire, corrigées de l'aberration de la lumière, & priſes du livre des Inſtitutions Aſtronomiques. *Paris, 1746,* où elles ont été reſtituées avec exactitude.

A Louiſbourg, au mois de Mai 1751.

Après avoir paſſé l'hiver dans cette ville ſans avoir

pû, à cauſe des mauvais temps, obſerver deux fois au méridien l'étoile de *la Chèvre*, ou celle γ du Dragon, à peu de jours de diſtance au temps où elles paſſoient pendant le crépuſcule du matin, je vérifiai deux fois le quart-de-cercle par le renverſement, avant d'en repartir au printemps, afin d'aſſurer les obſervations que j'y avois faites: l'erreur fut trouvée une fois de $52'' \frac{1}{2}$, & l'autre de $50'' \frac{3}{10}$, & toûjours dans le même ſens que les précédentes.

Au port des Trépaſſés, dans l'iſle de Terre-neuve.

La vérification par le renverſement fut encore la ſeule praticable; elle donna l'erreur du quart-de-cercle de $54'' \frac{7}{10}$.

Il paroît par toutes ces opérations, que la lunette fixe du quart-de-cercle eſt demeurée conſtamment dans le même état, & que l'on doit regarder $50''$, milieu entre les divers réſultats précédens, comme la véritable erreur, rejetant avec raiſon la petite différence d'environ $4''$ qu'il y a de part ou d'autre, ſur un défaut de préciſion qu'il n'eſt pas poſſible de pouſſer plus loin dans l'uſage de cet inſtrument: ainſi nous appliquerons cette correction ſouſtractive de $50''$ aux obſervations des hauteurs des aſtres, tant dans les endroits où l'on a fait les vérifications que l'on vient de rapporter, que dans ceux où il n'a pas été poſſible d'en faire, n'étant pas naturel d'imaginer que la poſition de la lunette eût changé

dans ces occasions-là seulement, & qu'elle fût revenue ensuite exactement dans le premier état où on l'avoit trouvée d'abord.

Outre l'erreur de la position de la lunette fixe, l'accord des résultats de ces vérifications, par les deux méthodes du zénith & de l'horizon, montre aussi que l'arc du quart-de-cercle est exactement de 90^d.

J'aurois desiré de pouvoir faire plus de vérifications au zénith, les croyant préférables à celles de l'horizon, parce que dans cette dernière on suppose que l'atmosphère n'a pas changé de densité dans l'intervalle des deux opérations, & que dans ces pays on doit faire grande attention à cette considération.

III.

Secondes Vérifications. Le quart-de-cercle étant garni de ses deux lunettes, trouver le défaut de parallélisme qu'il peut y avoir entre elles, lorsque l'on met la ligne de foi sur le point 00^d *de la division.*

J'avois fait cette vérification avant de partir de *Paris*, je l'ai répétée pendant le voyage, toutes les fois que j'ai mesuré des angles, & j'ai toûjours trouvé que la ligne de foi de la lunette de l'alidade étant posée sur le premier point de la division, & le fil qui est au foyer de l'objectif, & au centre du champ de cette lunette, dirigé sur un objet, j'ai trouvé, dis-je, que celui du centre de la lunette fixe ne répondoit pas

au même objet, comme il eût dû arriver ſi les deux lunettes euſſent été exactement parallèles; il s'en falloit d'une révolution 77 parties, qui valent $6' 27'' \frac{3}{5}$, dont j'étois obligé de monter le fil curſeur du micromètre, pour le faire convenir à cet objet.

Ou bien en dirigeant le fil du centre de la lunette fixe ſur l'objet, il falloit, pour faire convenir celui de la lunette de l'alidade, la rapprocher de la lunette fixe de $6' \frac{1}{3}$ à $6' \frac{1}{2}$, ſuivant les tranſverſales de la graduation; ce qui fait voir que la ligne de foi de l'alidade étant arrêtée ſur 00^d, la lunette étoit alors en dedans de ce premier point de la diviſion.

On a donc ajoûté la correction de $6' 27'' \frac{3}{5}$ à tous les angles compris entre les rayons de ces deux lunettes, afin d'avoir leur véritable meſure.

CHAPITRE SECOND.

Obſervations de Latitude.

LA détermination exacte de la latitude des côtes ſur les cartes marines, eſt principalement néceſſaire; car, puiſque l'on peut à la mer trouver la latitude où l'on eſt par des obſervations préciſes, aſſuré du point du vaiſſeau à cet égard, on verroit en conſéquence, lorſqu'on ſeroit auprès des terres, quelle route l'on devroit tenir.

Mais il s'en faut bien que les cartes ſoient exemptes d'erreur, & indépendamment des portions de côtes

fort considérables, qui ne sont encore aujourd'hui tracés que suivant des routes grossières, l'on reconnoît tous les jours qu'il y a beaucoup de caps aux latitudes desquels il ne faut pas se fier, quoiqu'elles soient déduites d'une observation faite sur un vaisseau qui étoit à la vûe de ces caps.

Il seroit donc à desirer qu'on eût des observations de latitude faites à terre le long de toutes les côtes, avec de bons instrumens, & l'on ne sauroit trop les multiplier; car étant susceptibles d'une grande précision, elles suffiroient pour rendre parfaitement dans les moindres détails, les côtes qui sont situées du nord au sud, & dans celles qui ne suivent pas cette direction, elles contribueroient beaucoup à rectifier les moyens géographiques par lesquels on supplée au manque de déterminations de longitude: c'est cette vûe qui m'a conduit dans tous les endroits où j'ai pû m'arrêter, & lorsque j'y ai fait quelque séjour, j'ai répété les observations, afin d'éviter par la détermination de la latitude sur divers résultats, le défaut d'exactitude auquel une seule observation auroit pû m'exposer.

On a pris dans le livre des Institutions Astronomiques, les déclinaisons des étoiles, pour toutes celles qui y sont restituées, les autres ont été deduites des observations qui ont été faites à *Paris;* & lorsque le terrein ne permettoit pas de mesurer des bases assez longues pour donner une échelle proportionnée à l'étendue des cartes que je levois, j'ai fait usage

des différences en latitude, en ayant égard, pour plus de préciſion, à l'aberration en déclinaiſon.

On a ſuivi, pour les déclinaiſons du Soleil, le livre de la Connoiſſance des Temps, pour l'heure de midi des lieux où les obſervations ont été faites, & l'on a tenu compte de la différence de leurs méridiens avec celui de *Paris*. On s'eſt pareillement réglé ſur la table de la Connoiſſance des Temps, pour les réfractions & les parallaxes du Soleil & ſes demi-diamètres.

I.

Obſervations de Latitude, faites à la ville de Louiſbourg.

La première de ces obſervations fut celle de la hauteur méridienne du bord ſupérieur du Soleil, du 20 Août 1750, qui fut au quart-de-cercle	56ᵈ	49′	50″
Moins 76 ½ parties du micromètre, qui valent.	0.	2.	47.
Donc	56.	47.	03.
Mais elle fut douteuſe, à cauſe que le cheveu ne battoit pas exactement ſur le point de la diviſion.			
Erreur de l'inſtrument à ſouſtraire	—	0.	50.
Hauteur apparente du bord ſupérieur . . .	56.	46.	13.
La réfract. moins la parallaxe auſſi à ſouſtraire.	—	0.	33.
Hauteur vraie du bord ſupérieur	56.	45.	40.
Demi-diamètre à ſouſtraire	—	15.	54.
Hauteur vraie du centre du Soleil	56.	29.	46.
Donc ſa diſtance au zénith	33.	30.	14.
La declinaiſon à ajoûter	+12.	23.	52.
Latitude de Louiſbourg	45.	54.	06.

Le même jour la hauteur méridienne de la *claire de l'Aigle* fut au quart-de-cercle	52d	20′	0″
Plus 53 $\frac{1}{2}$ parties = ...	0.	1.	57 $\frac{1}{5}$.
Donc	52.	21.	57 $\frac{1}{5}$.
Erreur de l'inſtrument	—	0.	50.
Hauteur apparente	52.	21.	07 $\frac{1}{5}$.
Réfraction	—	0.	46 $\frac{1}{2}$.
Hauteur vraie	52.	20.	20 $\frac{2}{3}$.
Diſtance au zénith	37.	39.	39 $\frac{1}{3}$.
Déclinaiſon apparente	8.	4.	01 $\frac{1}{3}$.
Latitude	45.	53.	40 $\frac{2}{3}$.

Après les calculs détaillés de ces deux obſervations, qui montrent comment on s'eſt ſervi des divers élémens que l'on a rapportés pour en déduire la latitude, il ſeroit ſuperflu de donner les opérations ſemblables qu'on a faites, pour toutes les autres obſervations ; ainſi l'on ſe contentera de rapporter les hauteurs méridiennes des aſtres, les jours où elles ont été obſervées, & la latitude qui en réſulte.

Cependant, comme la hauteur de l'étoile polaire, qu'on peut prendre à toutes les heures de la nuit, quoiqu'elle ne ſoit pas au méridien, eſt fort utile pour trouver la latitude, je détaillerai encore la manière dont on la déduit d'une obſervation de cette eſpèce.

Le même ſoir, la hauteur apparente de l'étoile polaire fut obſervée à 10h 21′ de la pendule, de	46d	41′	10″ $\frac{1}{2}$.
La réfraction	—	0.	56 $\frac{1}{2}$.
Hauteur vraie	46.	40.	14.

Par

Par des hauteurs correſpondantes du Soleil, priſes pendant pluſieurs jours, la pendule avançoit le 20 Août à midi ſur le temps vrai, de $3' 05'' \frac{2}{3}$, & le 21 de $2' 39''$; ainſi puiſqu'en un jour elle avoit retardé de $26'' \frac{2}{3}$, par conſéquent, en $10^h 17' 54'' \frac{1}{3}$ elle retarda de $11'' \frac{1}{4}$; donc l'heure de l'obſervation fut à $10^h 17' 43''$.

L'aſcenſion droite du Soleil, calculée pour l'heure de l'obſervation, étoit	149[d]	58′	47″
On y ajoûte la valeur du temps écoulé depuis midi, en parties de l'équateur	154.	25.	45.
La ſomme eſt l'aſcenſion droite du milieu du ciel, ou du point de l'équateur, qui étoit alors au méridien	304.	24.	32.
Et le ſupplément de cette ſomme à 360[d], eſt la diſtance du méridien au premier point d'*Ariès*.	55.	35.	28.
A laquelle ajoûtant l'aſcenſion droite de l'étoile polaire (priſe dans le même livre que la déclinaiſon) qui étoit dans ce temps-là . .	10.	40.	40.
On a la valeur de l'angle horaire de l'étoile au méridien	66.	16.	08.
On connoît la diſtance de l'étoile au pole ou complément de la déclinaiſon	2.	1.	53.
Et la diſtance de l'étoile au zénith par l'obſervation	43.	19.	46.

Par la réſolution du triangle ſphérique, dont cet angle & ces deux côtés ſont connus, on trouve le troiſième côté qui eſt

La diſtance du pole au zénith, de	44[d]	06′	51″
Par conſéquent la latitude	45.	53.	09.

Suite des Observations de Latitude à Louisbourg.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude de Louisbourg.
		Degrés. Min. Sec.	*Degrés. Min. Sec.*
1750.			
Août. 21.	Bord supérieur du Soleil . . .	56. 26. 35	45. 53. 48
	α du Serpentaire	56. 53. 05	45. 53. 39
22.	Etoile polaire du côté du nord.	47. 56. 41	45. 53. 44
	Bord supérieur du Soleil . . .	56. 06. 19	45. 53. 56
	α du Serpentaire	56. 53. 05	45. 53. 39
	α à la queue du Cygne . . .	88. 30. 27	45. 53. 39
1751.			
Avril. 6.	Bord supérieur du Soleil . .	50. 52. 13	45. 53. 39
17.	*Idem*	54. 53. 19	45. 53. 34
24.	α luisante de la Lyre, *Wega* . .	82. 41. 06	45. 53. 14
25.	α du Lion, *Regulus*	57. 17. 36	45. 53. 37

II.

A la pointe de la Plâtrière dans l'isle Royale, au nord du détroit de Fronsac.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude de la pointe de la Plâtrière.
1750.			
Septemb. 27	Bord supérieur du Soleil . . .	$42^{d}\ 53'\ 22''$	$45^{d}\ 39'\ 09''$

III.

Au rivage du nord de la grande Anſe du détroit de Fronſac, du côté de l'iſle Royale, où ont été faites les obſervations de Longitude.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude de la grande Anſe.
1750.		*Degrés. Min. Sec.*	*Degrés. Min. Sec.*
Septemb. 29	α claire de l'Aigle	52. 37. 27	45. 37. 24
	α à la queue du Cygne	88. 47. 27	45. 36. 47
Octob. 2.	Bord ſupérieur du Soleil . . .	40. 58. 57	45. 36. 41

IV.

Aux ruines du Fort de Canſeau, ſur la grande iſle de ce port.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude du Fort de Canſeau.
1750.		*Degrés. Min. Sec.*	*Degrés. Min. Sec.*
Octobre 11.	α de Pégaſe. *Markab.*	58. 32. 49	45. 20. 9
12.	α du petit chien. *Procyon* . . .	50. 31. 19	45. 20. 08
12.	Bord ſupérieur du Soleil . . .	37. 25. 46	45. 20. 03

V.

Au port près la pointe du nord-eſt de l'iſle de Scatari, au ſud-eſt de l'iſle Royale.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.			Latitude du port de l'iſle de Scatari.		
		Degrés.	*Min.*	*Sec.*	*Degrés.*	*Min.*	*Sec.*
1750.							
Octobre 28.	Bord ſupérieur du Soleil . . .	:: 31 *	00.	44	:: 46.	01.	52
29.	*Idem*	:: 30.	40.	46	:: 46.	01.	50
29.	α claire de l'Aigle	52.	13.	26	46.	01.	24
Novemb. 1.	α de Pégaſe, *Markab*	57.	51.	26	46.	01.	30
4.	*Idem*	57.	51.	23	46.	01.	32
5.	Bord ſupérieur du Soleil . . .	28.	27.	53	46.	01.	21
	α de Pégaſe, *Markab*	57.	51.	17	46.	01.	38
	Etoile polaire	48.	04.	06	46.	01.	39

V I.

A la pointe ſud de l'iſle du cap de Sable, extrémité occidentale de l'Acadie.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude du cap de Sable.
1751.			
Juin 23.	Bord ſupérieur du Soleil . . .	$70^{d}\ 20'\ 12''$	$43^{d}\ 23'\ 43''$

* *La marque :: ſignifie que l'obſervation a été jugée douteuſe.*

VII.

Au paſſage de Bacareau, au nord de l'iſle du cap de Sable, extrémité occidentale de l'Acadie, où ont été faites les obſervations de Longitude.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude du paſſage de Bacareau, près le cap de Sable.
1751.		*Degrés. Min. Sec.*	*Degrés. Min. Sec.*
Juin 17.	α du Bouvier. *Arcturus* . . .	66. 58. 47	43. 31. 14
18.	Bord ſupérieur du Soleil . . .	70. 11. 25	43. 30. 59
20.	*Idem*	70. 12. 51	43. 31. 23
23.	α luiſante de la lyre. *Wega* . .	85. 03. 26	43. 31. 07
	α claire de l'Aigle	54. 43. 37	43. 31. 04
	α du Cygne, du côté du ſud. .	90. 53. 10	43. 30. 48
26.	Bord ſupérieur du Soleil . . .	70. 08. 33	43. 31. 18
27.	*Idem*	70. 06. 24	43. 31. 16

VIII.

Au rivage du ſud-ſud-eſt de l'iſle Saint-Paul, près l'iſle Royale, à l'entrée du golfe de Saint-Laurent.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude du rivage du ſud-ſud-eſt de l'iſle Saint-Paul.
1751.			
Juillet 26.	Bord ſupérieur du Soleil . . .	62d 33′ 26″	47d 11′ 35″

IX.

Aux ruines de l'ancien Fort, à l'entrée du port Dauphin, dans l'isle Royale.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude de l'entrée du port Dauphin.
1751. Juillet 29.	Bord supérieur du Soleil. . . .	62d 42′ 50″	46d 20′ 58″

X.

A l'isle d'un Petit port, à trois lieues deux tiers au nord du cap de Raye, dans l'isle de Terre-neuve.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude d'un petit port, à 3 lieues deux tiers au nord du cap de Raye.
1751. Juillet 31.	Bord supérieur du Soleil . . .	60d 42′ 18″	47d 52′ 33″

XI.

Au port des Trépassés, près du cap de Raze, dans l'isle de Terre-neuve, & tout proche des établissemens de pêche Anglois.

Mois & Jours.	Astres observés.	Hauteurs méridiennes apparentes.	Latitude des établissemens Anglois, au port des Trépassés.
1751.		*Degrés. Min. Sec.*	*Degrés. Min. Sec.*
Août 17.	Bord supérieur du Soleil . . .	57. 00. 36	46. 43. 27
18.	*Idem*	56. 41. 16	46. 43. 29
20.	*Idem*	56. 02. 03	46. 43. 28

CHAPITRE TROISIE'ME.

Obſervations de Longitude.

SI avec la détermination de la latitude des lieux, l'on avoit encore celle de leur longitude, il ne manqueroit rien pour aſſigner ſur les cartes la véritable poſition de chaque pays; mais ces dernières obſervations ne ſont ni auſſi fréquentes, ni auſſi ſimples que les autres, elles dépendent de phénomènes moins fréquens, demandent plus d'inſtrumens & de connoiſſances, elles ont par conſéquent plus de difficultés & moins d'obſervateurs: d'ailleurs, à moins qu'elles ne ſoient bien déciſives, on ne peut guère s'en promettre des réſultats auſſi exacts, & comme il arrive ſouvent & même le plus communément, qu'elles ne le ſont pas, on ſe contente ordinairement d'en faire dans des lieux dont les méridiens ſont un peu éloignés, afin que l'erreur à craindre ſoit moins ſenſible, en ſe partageant dans leur diſtance.

Ce n'eſt pourtant pas une raiſon de négliger les occaſions qui pourroient ſe préſenter de faire de pareilles obſervations dans un endroit voiſin de celui où l'on en auroit déjà fait, parce que ſuppoſant même qu'elles n'euſſent pas le degré de juſteſſe néceſſaire pour donner la diſtance réelle des deux lieux, du moins elles ſe ſerviroient mutuellement de vérification pour aſſurer la poſition du pays.

Quoique le doute sur la parfaite exactitude des résultats de ces observations rende leur usage moins fréquent dans la construction des cartes, on ne sauroit cependant perfectionner la géographie que par leur moyen, en déterminant dans toute la terre, le long des côtes qui changent de méridiens, la longitude des ports ou caps principaux, de distance en distance, afin d'y rapporter les détails topographiques que l'on a pû recueillir.

Telle étoit aussi par rapport aux côtes de cette partie de l'Amérique septentrionale, l'intention de Sa Majesté, dont les ordres me prescrivoient plusieurs opérations nécessaires pour la connoissance des détails dont j'ai déjà rendu compte; mais l'objet principal de ma mission étant la détermination en longitude de quelques points, à l'orient de *Boston*, où l'on n'en avoit aucune, j'ai tâché de le remplir par les observations suivantes.

I.

Observations de Longitude, faites au détroit de Fronsac, à l'occident de l'isle Royale.

Immersions du premier & du deuxième satellite de Jupiter.

Etant établis à terre à la grande anse du détroit, nous observâmes, M. *de Diziers* & moi, les immersions des deux satellites de Jupiter dans l'ombre de cette planète, qui arrivèrent la nuit du premier au deuxième

deuxième Octobre 1750, lui avec une lunette de dix-huit pieds & moi avec une de quinze.

	Heures de la pendule.		
L'immerſion du ſecond ſatellite fut, ſelon moi, à	11^{h}	56′	40″
Et ſelon M. *de Diziers*, à	11.	56.	45
Il s'éclipſa à la diſtance de Jupiter d'environ un cinquième de ſon diamètre.			
L'immerſion du premier ſatellite fut, ſelon moi, à	2^{h}	10′	36″
Et ſelon M. *de Diziers*, à	2.	10.	23.
Il s'éclipſa fort près du diſque de Jupiter.			

J'obſervai enſuite les hauteurs correſpondantes qui ſuivent de l'étoile α à la mâchoire de la Baleine, & du Soleil, par leſquelles j'ai connu l'état de la pendule, & conclu l'heure vraie.

Hauteurs correſpondantes de l'étoile α de la Baleine, la nuit du premier au deuxième Octobre.

Avant le méridien.	*Hauteurs.*	*Après le méridien.*	*Paſſage au méridien.*
1^{h} 4′ 45″$\frac{1}{2}$	44^{d} 50′	3^{h} 24′ 46″$\frac{1}{4}$	2^{h} 14′ 46″$\frac{1}{4}$
1. 5. 56$\frac{1}{4}$	*Idem* + 1 révolution 50 parties du micromètre.	3. 23. 36	2. 14. 46
1. 16. 52.	45. 40.	3. 12. 41	2. 14. 46$\frac{1}{2}$
1. 18. 21.	*Idem* + 1 rev. 50 p.	3. 11. 10	2. 14. 45$\frac{1}{2}$

Par un milieu entre ces obſervations, la mâchoire de la Baleine a paſſé au méridien à 2^{h} 14′ 46″ de la pendule.

Hauteurs correspondantes de la même étoile, la nuit du trois au quatre.

Avant le méridien.	*Hauteurs.*	*Après le méridien.*	*Passage au méridien.*
$00^h\ 45'\ 4''\frac{3}{4}$	$43^d\ 50' +$ 1 rév. 91 parties.	$3^h\ 27'\ 20''\frac{1}{4}$	$2^h\ 6'\ 12''\frac{1}{2}$
1. 15. 28	46. 00. + 1 rév. 50 parties.	2. 56. 55	2. 6. $11\frac{1}{2}$
1. 19. 57	46. 20.	2. 52. 28	2. 6. $12\frac{1}{2}$
1. 25. $20\frac{1}{2}$	46. 30 + 1 rév. 50 parties.	2. 47. $1\frac{1}{2}$	2. 6. 11

Passage de l'étoile au méridien à $2^h\ 6'\ 12''$ de la pendule.

Hauteurs correspondantes du bord supérieur du Soleil, le 2 Octobre.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au soir.*	*Midi non corrigé.*
$9^h\ 41'\ 45''\frac{1}{4}$	$32^d\ 30'$	$2^h\ 13'\ 32''$	$11^h\ 57'\ 38''\frac{1}{2}$
9. 42. 34	*Idem* + 1 rév. 50 p.	2. 12. 45.	11. 57. $39\frac{1}{2}$
9. 55. $13\frac{1}{4}$	34. 00	2. 00. 2.	11. 57. $37\frac{1}{2}$
9. 56. $5\frac{1}{2}$	*Idem* + 1 rév. 50 p.	1. 59. $10\frac{1}{4}$	11. 57. 38

Midi moyen entre ces observations, non corrigé, fut à . . . . . $11^h\ 57'\ 38''$

Équation pour le changement du Soleil en déclinaison additive . . . . . 0. 0. 19.

Donc midi vrai à . . . . . 11. 57. 57.

Quoique j'eusse observé un plus grand nombre de hauteurs, je ne rapporte que ces quatre qui ont été prises de suite parmi les autres que je supprime pour abréger, puisqu'elles donnoient la même heure: je continuerai de faire de même à l'avenir.

Réduction des heures des obſervations au temps vrai.

Le 2 Octobre au matin, l'étoile α de la Baleine ayant paſſé au méridien à $2^h\ 14'\ 46''$ de la pendule, elle auroit dû paſſer le 4 à $2^h\ 6'\ 54''$, ſi la pendule alloit ſuivant le moyen mouvement, mais elle paſſa à $2^h\ 6'\ 12''$; donc la pendule retardoit de $21''$ par jour.

Le 2 Octobre à midi, la pendule marquoit $11^h\ 57'\ 57''$, elle retardoit par conſéquent de $2'\ 03''$; or ſi on ajoûte à $21''$, retardement de la pendule trouvé ci-deſſus, le retardement du temps moyen par rapport au temps vrai, de $19''$ du 1.er au 2.eme Octobre, on a $40''$ dont la pendule avoit retardé ſur le temps vrai du 1.er au 2eme à midi, ſur quoi l'on trouve qu'elle retardoit de $1'\ 43''$ au temps de la première obſervation, & de $1'\ 46''\frac{1}{2}$ au temps de la ſeconde.

	Selon moi.	*Selon M. de Dizier.*
Donc l'immerſion du ſecond ſatellite fut en temps vrai à . .	$11^h\ 58'\ 23''$	$11^h\ 58'\ 28''$
Et celle du premier à . . .	$14.\ 12.\ 22\frac{1}{2}$	$14.\ 12.\ 19\frac{1}{2}$

II.

Obſervations de Longitude faites à Louiſbourg, dans l'iſle Royale.

Occultation de l'étoile ζ au genou de Pollux par la Lune, la nuit du 16 au 17 Novembre 1750.

Le ciel étoit couvert au temps de l'immerſion,

mais les nuages s'étant dissipés, j'observai l'émersion avec une lunette de six pieds & demi, à $13^h\ 59'\ 40''$. de la pendule.

Cette étoile sortit au point du bord obscur de la Lune, par lequel passe une ligne qui, partant du centre, traverse le milieu de { *mare tranquillitatis.* ou *sinus Athenienſis.*

Observations par lesquelles on conclud l'heure vraie.

Hauteurs correspondantes du bord supérieur du Soleil le 15 Novembre.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au soir.*	*Midi non corrigé.*
$10^h\ 00'\ 5''$	$19^d\ 20' + 1$ rév. 00 parties.	$2^h\ 20'\ 45''$	$00^h\ 10'\ 25''$
10. 12. 18	20. 30	2. 8. 30	0. 10. 24
10. 12. $59\frac{1}{2}$	*Idem* + 1 rév.	2. 7. 49	0. 10. $24\frac{1}{2}$
10. 20. 21	21. 10	2. 00. 34	0. 10. $27\frac{1}{2}$
10. 21. 5	*Idem* + 1 rév.	1. 59. 50	0. 10. $27\frac{1}{2}$

Midi moyen	00. 10. $25\frac{2}{3}$
E'quation additive	0. 0. $14\frac{2}{3}$
Donc midi vrai fut à	00. 10. 40

Le temps fut couvert le 16 pendant tout le jour.

Hauteurs correspondantes du bord supérieur du Soleil, le 17 Novembre.

J'observai ces hauteurs dès que le ciel, qui avoit

été couvert tout le matin, commença à ſe découvrir.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au ſoir.*	*Midi non corrigé.*
$10^h\ 55'\ 24''$	$22^d\ 40'$	$1^h\ 26'\ 7''\frac{1}{2}$	$00^h\ 10'\ 45''\frac{3}{4}$
$10.\ 56.\ 27\frac{1}{2}$	*Idem* + 1 rév.	$1.\ 25.\ 5\frac{1}{2}$	$0.\ 10.\ 46\frac{1}{4}$
$10.\ 58.\ 28$	$22.\ 50.$	$1.\ 23.\ 6\frac{1}{2}$	$0.\ 10.\ 47\frac{1}{4}$
$10.\ 59.\ 34$	*Idem* + 1 rév.	$1.\ 21.\ 57\frac{1}{4}$	$0.\ 10.\ 45\frac{5}{8}$

Midi moyen	$00.\ 10.\ 46\frac{1}{4}$
Equation additive	$0.\ 0.\ 14$
Donc midi vrai à	$00.\ 11.\ 00\frac{1}{4}$

Réduction de l'Obſervation en temps vrai.

Par l'heure que la pendule marquoit le 15 & le 17 de Novembre à midi, on voit qu'elle avoit avancé dans les deux jours de $20''\frac{1}{4}$ ſur le temps vrai; ainſi, puiſqu'elle avançoit en 24^h de $10''$, elle avança donc en $10^h\ 11'\frac{1}{4}$ depuis l'heure de l'obſervation juſqu'au 17 Novembre à midi, de $4''\frac{1}{4}$, qu'il faut ôter de $11'\ 00''\frac{1}{4}$, anticipation trouvée le 17 à midi, pour avoir $10'\ 56''$, quantité dont la pendule avançoit à l'heure de l'obſervation.

Par conſéquent l'émerſion de ζ des Gémeaux fut à $13^h\ 48'\ 44''$ temps vrai.

Diſtances de la Lune au Soleil.

Le 20 Décembre 1750, au matin, le temps fort beau, point de vent ni de nuages, je meſurai trois

fois, de concert avec M. *de Diziers*, la distance du bord éclairé de la Lune à celui du Soleil qui en étoit le plus proche, de la manière que je vais décrire.

Le quart-de-cercle étant garni de ses deux lunettes, j'écartois avant l'opération celle de l'alidade de la fixe, à peu près du nombre de degrés & minutes de la distance dont la Lune étoit éloignée du Soleil, & je l'arrêtois là, de façon que le cheveu de la ligne de foi répondît exactement sur le point de la division qui marquoit la dixaine de minute jugée la plus approchante ; je mettois ensuite le limbe du quart-de-cercle dans le plan des deux astres, & disposé de telle sorte que le bord de la Lune par son mouvement vînt bien-tôt toucher le fil du milieu de la lunette de l'alidade, qui étoit dirigée vers elle : M. *de Diziers* regardoit alors dans cette lunette, & moi dans la lunette fixe, dirigée vers le Soleil, je faisois marcher le fil curseur du micromètre, de manière qu'il touchât toûjours le bord du Soleil le plus proche de la Lune, & écoutant en même temps les secondes que j'entendois compter à la pendule, je tournois l'index pour suivre avec ce fil le bord du Soleil, à mesure qu'il parcouroit le champ de la lunette, jusqu'à l'instant où M. *de Diziers* avertissoit du contact du bord de la Lune au fil de sa lunette. Je retenois la seconde où il avoit averti, & j'écrivois l'heure de l'observation, ainsi que le nombre de révolutions &

de parties indiquées par le micromètre, avec les degrés & minutes marqués par la ligne de foi de l'alidade.

Obſervations.

1750. 19 Décembre.	HEURES de la pendule.	TEMPS vrai.	ANGLES ſur le limbe.	VALEUR des angles corrigée de la différence de paralléliſme des lunettes.
	Heures. Min. Sec.	*Heures. Min. Sec.*	*Degr. Min. Parties du microm.*	*Degr. Min. Sec.*
1.ere Diſtance.	22. 12. 43	21. 58. 20 $\frac{1}{2}$	90. 30 — 569	90. 15. 42
2.e Diſtance.	22. 21. 14	22. 06. 51	90. 20 — 380	90. 12. 35
3.e Diſtance.	22. 32. 27	22. 18. 04	90. 10 — 230	90. 08. 04

Pour la connoiſſance de l'heure vraie.

Hauteurs correſpondantes du bord ſupérieur du Soleil, le 19 Décembre.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au ſoir.*	*Midi non corrigé.*
10h 40′ 39″	17d 50′	1h 47′ 4″ $\frac{1}{2}$	00h 13′ 51″ $\frac{1}{4}$
10. 42. 7	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	1. 45. 43	0. 13. 55
10. 45. 54	18. 10	1. 41. 36	0. 13. 45
10. 47. 23	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	1. 40. 11	0. 13. 47
10. 53. 00	18. 30 + 1 révolution 50 part.	1. 34. 45	0. 13. 52 $\frac{1}{2}$

Midi moyen	00. 13. 50
Equation additive	0. 0. 1
Midi vrai . . . . . —	00. 13. 51

Le 20 Décembre.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au soir.*	*Midi non corrigé.*
10h 52′ 6″	18d 30′	1h 36′ 42″	00h 14′ 24″
10. 53. 40	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	1. 35. 5 1/2	0. 14. 22 3/4
10. 58. 1	18. 50 Le cheveu battoit un peu à gauche, à ces deux correspondantes.	1. 30. 58	0. 14. 29 1/2
10. 59. 38 1/2	*Id.* + 1 rév. 50 p.	1. 29. 18	0. 14. 28 1/4

Midi moyen 00. 14. 26
Equation additive 0. 0. 1

Midi vrai 00. 14. 27

Le 22 Décembre.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au soir.*	*Midi non corrigé.*
10h 50′ 28″ 1/2	18d 20	1h 40′ 39″	00h 15′ 33″ 3/4
10. 52. 2	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	1. 39. 10	0. 15. 36
10. 56. 12	18. 40		
10. 57. 48 1/2	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	Nuages devant le Soleil, au temps des correspondantes.	
11. 2. 17	19. 00		
11. 4. 1	*Idem* + 1 révol. 50 parties.		

Midi moyen & vrai . . . . . 00h 15′ 35″
A cause qu'il n'y avoit point d'équation.

Par la différence de l'heure que la pendule marquoit, le 19 & le 20 Décembre à midi, on trouve qu'elle avoit avancé en trois jours sur le temps vrai, de

de 1′ 44″, ou en un jour de 34″ $\frac{2}{3}$; mais par la différence de midi du 19 à celui du 20, on trouve 36″, c'eſt-à-dire, environ une ſeconde dont la marche de la pendule ſeroit plus prompte, ce qui peut venir du midi du 19 ou de celui du 20, & ce qui a été cauſé principalement par le défaut de ſtabilité du plancher ſur lequel j'étois alors obligé d'obſerver.

Ainſi prenant 00^{h} 14′ 26″ pour midi vrai le 20 Décembre, & 35″ pour l'avance de la pendule en 24 heures, on trouvera que dans les intervalles de temps depuis chacune des diſtances obſervées le 20 au matin juſqu'à midi, c'eſt-à-dire, en 2^{h} 2′ pour la première, 1^{h} 53′ pour la ſeconde, & 1^{h} 42′ pour la troiſième, la pendule avoit avancé de 3″, de 2″ $\frac{3}{4}$ & de 2″ $\frac{1}{2}$, qui étant ſouſtraites de 14′ 26″, quantité dont la pendule avançoit à midi, on aura celle dont elle avançoit lors de chaque obſervation, ſavoir, 14′ 23″ pour la première, 14′ 23″ $\frac{1}{4}$ pour la ſeconde, & 14′ 23″ $\frac{1}{2}$ pour la troiſième.

Par conſéquent le temps vrai { de la 1.ere obſerv. / de la 2.e obſerv. / de la 3.e obſerv. } fut à { 9^{h} 58′ 20″ $\frac{1}{2}$ / 10. 6. 51 $\frac{1}{4}$ / 10. 18. 04. }

Emerſion du premier ſatellite de Jupiter, le 20 Décembre au ſoir.

J'obſervai l'émerſion du premier ſatellite de Jupiter, à $8^h\ 3'\ 18''$ de la pendule, il ſortit à la diſtance d'environ un demi-diamètre du diſque de la planète.

Le ciel étoit bien ſerein, mais il faiſoit un peu de vent, qui agitoit de temps en temps la lunette de 15 pieds dont je me ſervois.

Pour connoître l'heure vraie.

On conclud l'heure vraie des mêmes hauteurs correſpondantes que l'on vient de rapporter pour les diſtances de la Lune au Soleil; or puiſqu'elles ont montré que la pendule avançoit de $35''$ en 24^h, on trouve qu'elle avança de $11'' \frac{1}{2}$ dans l'intervalle du temps écoulé depuis midi juſqu'au ſoir au temps de l'éclipſe, c'eſt-à-dire, qu'alors elle avançoit de $14'\ 37'' \frac{1}{2}$, ainſi l'heure de l'obſervation, temps vrai, fut à $7^h\ 48'\ 40''$.

Occultation de l'étoile ζ au genou de Pollux, par la Lune.

Le 10 Janvier 1751 au ſoir, j'obſervai avec une lunette de 6 pieds $\frac{1}{2}$ l'immerſion de cette étoile à $9^h\ 23'\ 6''$ de la pendule; elle s'éclipſa ſur le bord obſcur de la Lune, & au point de la circonférence

qui eſt à 90^{d} de celui où aboutit un rayon qui paſſe par la tache { *Tycho:* ou *Mons Sinaï.*

L'étoile, dont je ne pus avoir l'émerſion, étoit ſortie au point du bord éclairé où aboutit un rayon qui paſſe à peu près au milieu de la tache { *Mare criſium:* ou *Palus mœotis.*

Obſervations pour l'heure vraie.

Hauteurs correſpondantes du bord ſupérieur du Soleil, le 10 Janvier.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au ſoir.*	*Midi non corrigé.*
9^{h} 49′ 36″	14^{d} 50′ + 1 révolution 50 part.	2^{h} 40′ 16″	00^{h} 14′ 56″
9. 54. 51 $\frac{3}{4}$	15. 20 + 1 révolution 50 part.	2. 35. 00	0. 14. 56
9. 59. 9.	15. 50.	2. 30. 42	0. 14. 55 $\frac{1}{2}$
10. 00. 5.	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	2. 29. 44	0. 14. 54 $\frac{1}{2}$
10. 5. 38.	16. 20 + 1 révolution 50 part.	2. 24. 10	0. 14. 54
10. 10. 14.	16. 50.	2. 19. 36 $\frac{3}{4}$	0. 14. 55 $\frac{1}{3}$

Midi moyen	00. 14. 55 $\frac{1}{4}$
E'quation ſouſtractive	0. 0. 9 $\frac{1}{4}$
Midi vrai	00. 14. 46

Le 11 Janvier, le ciel fut couvert tout le jour de nuages légers, à travers leſquels on voyoit quelquefois le Soleil, & j'en pris les hauteurs ſuivantes.

Hauteurs correspondantes du bord supérieur du Soleil.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au soir.*	*Midi non corrigé.*
$10^h\ 27'\ 13''$	$18^d\ 20'$	$2^h\ 3'\ 28''\frac{1}{2}$	$00^h\ 15'\ 20''\frac{1}{2}$
10. 28. 26	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	2. 2. $13\frac{1}{2}$	00. 15. $19\frac{1}{2}$
10. 41. 00	19. 20		
10. 42. 23	*Idem* + 1 révol. 50 parties.		

Midi moyen	$00^h\ 15'\ 20''$
Equation soustractive	0. 0. $9\frac{1}{4}$
Midi vrai	00. 15. $10\frac{3}{4}$

Par ces hauteurs du 10 & du 11 Décembre, on voit que la pendule ayant avancé sur le temps vrai en 24^h de $24''\frac{3}{4}$, elle avançoit au temps de l'observation, de $14'\ 55''\frac{1}{2}$; ainsi l'immersion de ζ des Gémeaux arriva à $9^h\ 8'\ 10''\frac{1}{2}$, temps vrai.

Emersion du premier satellite de Jupiter.

Le 12 Janvier 1751, le temps qui avoit été couvert tout le jour, devint des plus sereins à 4^h du soir, & sans vent.

J'observai l'émersion de ce satellite à $8^h\ 8'\ 55''$ de la pendule, avec une lunette de 15 pieds, & toute la précision que je pouvois souhaiter.

Il sortit à la distance du tiers du diamètre de la planète.

Ensuite, dans la crainte de n'être pas bien sûr de

l'heure, ſi je n'avois pas des hauteurs du Soleil le lendemain, comme effectivement le temps ne le permit point, je pris des hauteurs de *Sirius* pour y ſuppléer.

Hauteurs correſpondantes de Sirius, *le 12 Janvier au ſoir.*

Avant le méridien.	*Hauteurs.*	*Après le méridien.*	*Paſſage au méridien.*
à 9^h 4′ 00″	21d 20′	13^h 20′ 6″	11^h 12′ 3″
9. 4. 58	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	13. 19. 11	11. 12. $4\frac{1}{2}$
9. 7. $31\frac{1}{2}$	21. 40.	13. 16. $31\frac{1}{2}$	11. 12. $1\frac{1}{2}$
9. 8. 31	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	13. 15. 32	11. 12. $1\frac{1}{2}$
9. 14. 1	22. 10 + 1 révolution 50 part.	13. 10. $5\frac{1}{4}$	11. 12. $3\frac{1}{8}$
	Paſſage moyen		11. 12. 3

Le lieu du Soleil calculé pour l'heure du paſſage de *Sirius* au méridien, eſt . . . . . ♑ 22d 40′ 53″
Et ſon aſcenſion droite 294. 29. 44
Par conſéquent la diſtance équatorienne du Soleil au premier point d'*Aries* 65. 30. 16
Qui ajoûtée à l'aſcenſion droite de *Sirius* . . 98. 32. $38\frac{1}{2}$
Donne l'angle horaire du Soleil . . . . . 164. 02. $54\frac{1}{2}$
Et le paſſage de *Sirius* au méridien à . . 10^h 56. $11\frac{1}{2}$
La pendule marquoit à cette heure-là . . 11. 12. 3
Différence dont la pendule avançoit ſur le temps vrai . . . . . 0. 15. $51\frac{1}{2}$
Mais le 10 à midi, par les hauteurs du Soleil déjà rapportées, elle avançoit de 0. 14. 46
Donc en 2 jours 10^h 56′, elle avança de 0. 1. $05\frac{1}{2}$

Ainſi l'émerſion du premier ſatellite arriva à 7^h 53′ 7″ temps vrai.

Emersion du second satellite de Jupiter.

Le 23 Janvier 1751 au soir, le temps beau & serein.

J'observai l'émersion du second satellite de Jupiter, à $8^h\ 14'\ 19''$ de la pendule, avec la lunette de 15 pieds.

Il s'éleva ensuite de la brume, qui empêcha de prendre des hauteurs de *Sirius*, mais on connoît le temps vrai de cette observation par des hauteurs du Soleil, prises le 23 & le 25 Janvier au matin, & dont on a calculé l'heure, leurs correspondantes n'ayant pû être observées.

Hauteurs apparentes du bord supérieur du Soleil.

	Hauteurs apparentes.	*Temps de la pendule.*	*Temps vrai.*	*Quantité dont la pendule avançoit.*
Le 23 Janvier au matin.	$19^d\ 19'\ 10''$	$9^h\ 59'\ 4''$	$9^h\ 57'\ 23''$	$0^h\ 1'\ 41''$
	19. 49. 10	10. 4. $52\frac{1}{4}$	10. 3. $8\frac{1}{2}$	0. 1. $41\frac{3}{4}$
	20. 39. 10	10. 15. $1\frac{1}{2}$	10. 13. 21	0. 1. $40\frac{1}{2}$
Le 25.e au matin.	18. 9. 10	9. 42. 30	9. 40. $12\frac{1}{2}$	0. 2. $17\frac{1}{2}$
	18. 39. 10	9. 47. 37	9. 45. 20	0. 2. 17
	19. 39. 10	9. 58. 26	9. 56. 7	0. 2. 19

Selon ces observations, la pendule avançoit de $1'\ 41''\frac{1}{2}$, le 23 à environ 10 heures du matin, & de $2'\ 18''$ le 25 à la même heure ; par conséquent en deux jours elle avoit avancé de $36''\frac{1}{2}$.

Ainſi l'émerſion du ſecond ſatellite arriva à 8^h $12'$ $30''$ temps vrai.

Diſtances des étoiles Procyon *&* α *de l'Hydre à la Lune.*

Le 5 Avril 1751 au ſoir, d'un temps clair, nous meſurâmes, M. *de Diziers* & moi, les diſtances ſuivantes de *Procyon* au bord éclairé de la Lune.

1751. Avril.	Heures de la pendule.			Temps vrai.			Valeur des angles meſurés.		
	Heures.	*Min.*	*Sec.*	*Heures.*	*Min.*	*Sec.*	*Degrés.*	*Min.*	*Sec.*
1.ere Diſtance.	7.	51.	58	7.	51.	11	31.	08.	40
2.e	7.	58.	15	7.	57.	29	31.	10.	28 ½
3.e	8.	03.	51	8.	03.	04 ½	31.	11.	38 ½
4.e	10.	40.	05	10.	39.	14	32.	02.	07
5.e	10.	47.	35	10.	46.	44	32.	04.	01
6.e	::10.	51.	40	10.	58.	49	::32.	04.	07
7.e	10.	56.	12	10.	55.	21	32.	07.	07
8.e	11.	3.	29	11.	02.	37 ½	32.	09.	53 ½

Et de α *de l'Hydre au bord ſupérieur de la Lune.*

	Heures.	*Min.*	*Sec.*	*Heures.*	*Min.*	*Sec.*	*Degrés.*	*Min.*	*Sec.*
1.ere Diſtance.	11.	58.	34	11.	57.	41	17.	07.	46 ½
2.e	12.	07.	17	12.	06.	24	17.	06.	40 ½

Observations pour l'heure vraie.

Hauteurs correspondantes du bord supérieur du Soleil, le 5 Avril.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au soir.*	*Midi non corrigé.*
$9^h\ 9'\ 22''$	$36^d\ 10'$	$2^h\ 49'\ 58''\frac{1}{2}$	$11^h\ 59'\ 40''\frac{c}{4}$
9. 9. 59	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	2. 49. 21	11. 59. 40
9. 12. 47	36. 40	2. 46. 32	11. 59. 39$\frac{1}{2}$
9. 13. 26	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	2. 45. 54	11. 59. 40
9. 16. 18	37. 10	2. 43. 02	11. 59. 40
9. 16. 57	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	2. 42. 23	11. 59. 40

Midi moyen 11. 59. 40

Equation soustractive . . . . . 0. 0. 16$\frac{1}{2}$

Midi vrai . . . . . 11. 59. 23$\frac{1}{2}$

Hauteurs apparentes du bord supérieur du Soleil, le 6 Avril au matin.

Hauteurs apparentes.	*Temps de la pendule.*	*Temps vrai.*	*Retardement de la pendule.*
$40^d\ 19'\ 10''$	$9^h\ 37'\ 55''$	$9^h\ 39'\ 01''\frac{3}{5}$	$0^h\ 1'\ 06''\frac{2}{5}$
40. 49. 10	9. 40. 29	9. 41. 35	0. 1. 06
41. 19. 10	9. 44. 23	9. 45. 29$\frac{2}{5}$	0. 1. 06$\frac{2}{5}$
41. 39. 10	9. 47. 02	9. 48. 07$\frac{1}{2}$	0. 1. 05$\frac{1}{2}$
42. 09. 10	9. 51. 04$\frac{1}{4}$	9. 52. 09	0. 1. 04$\frac{3}{4}$
42. 29. 10	9. 53. 46	9. 54. 52$\frac{2}{3}$	0. 1. 06$\frac{2}{3}$

A $9^h\ \frac{3}{4}$ retardement moyen 0. 1. 06

Selon ces observations, la pendule à retardé en 24^h

$21^h \frac{3}{4}$, depuis midi du 5 juſqu'à $9^h \frac{3}{4}$ du matin du 6, de $29'' \frac{1}{2}$, d'où l'on conclud l'heure vraie au temps de chacune des diſtances.

Diſtance de l'étoile ξ du Capricorne à la Lune.

Le 17 Avril 1751, le ciel s'étant éclairci vers les $4^h \frac{1}{2}$ du matin, je vis que la Lune approchoit de l'étoile ξ du Capricorne, & j'en meſurai une diſtance au bord le plus proche, qui fut trouvée de $24' 32''$ à $4^h 49' 30''$ de la pendule.

C'eſt la ſeule qu'il fut poſſible de meſurer, à cauſe du grand jour qui empêcha de continuer.

Je me ſervis pour cela du micromètre que m'avoit prêté M. *de la Condamine*, ajuſté à une lunette de ſix pieds & demi, & dont j'ai recherché avec ſoin la valeur des parties.

J'oubliai de remarquer un alignement de cette étoile avec quelque tache, qui dans cette occaſion pourroit ſervir à faciliter le calcul.

L'on a conclu l'heure vraie de cette obſervation, du calcul de deux hauteurs ſuivantes d'*Arcturus*, priſes le 16 au ſoir, & des correſpondantes du Soleil du 17.

Hauteurs apparentes de l'étoile α du bouvier Arcturus, *le 16 Avril au ſoir.*

Hauteurs apparentes.	*Temps de la pendule.*	*Temps vrai.*	*Retardement de la pendule.*
$53^d\ 19'\ 10''$	$10^h\ 9'\ 52''$	10. 15. 44	$5'\ 52''$
55. 09. 10	10. 22. 42	10. 28. 34	5. 52

Hauteurs correspondantes du bord supérieur du Soleil, le 17 Avril.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au soir.*	*Midi non corrigé.*
8^h 6′ 54″	30d 40′	3^h 41′ 24″	11^h 54′ 09″
8. 13. 30	31. 40 + 1 révolution 50 part.	3. 34. 47	11. 54. 08½
8. 17. 00	32. 20.	3. 31. 16	11. 54. 08
8. 17. 34	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	3. 30. 42	11. 54. 08
8. 24. 41½	33. 30 + 1 révolution 50 part.	3. 23. 32½	11. 54. 07

Midi moyen	11. 54. 08
Equation soustractive	0. 0. 16
Midi vrai	11. 53. 52

Par la différence de 16″ qu'il y a eu de retardement à la pendule en 13^h 40′, depuis environ 10^h 20′ du 16 au soir, jusqu'au lendemain à midi, on trouve que la pendule retardoit de 6′ 00″ au temps où la distance fut observée, & par conséquent l'heure vraie étoit 16^h 55′ 30″.

Distances de la Lune au Soleil.

Le 21 Avril 1751 au matin, le temps qui avoit été couvert toute la nuit, & qui m'avoit empêché de mesurer des distances de la Lune à une petite étoile du Verseau, dont elle devoit approcher, s'étant éclairci, je profitai de l'occasion pour mesurer plusieurs

diſtances du bord éclairé de la Lune à celui du Soleil le plus proche, de concert avec M. *de Diziers.*

Obſervations.

1751. 20 AVRIL.	HEURES de la pendule.			TEMPS vrai.			VALEUR des angles meſurés.		
	Heures.	*Min.*	*Sec.*	*Heures.*	*Min.*	*Sec.*	*Degrés.*	*Min.*	*Sec.*
1.ere Diſtance . .	20.	50.	22	20.	58.	10½	57.	24.	44½
2.e	20.	55.	56	21.	03.	44½	57.	22.	24½
3.e . . . . . ::	20.	58.	12	21.	06.	01	::57.	21.	56
4.e . . . . . ::	21.	03.	21	21.	11.	10	::57.	19.	39
5.e . . . . . ::	21.	10.	19	21.	18.	08	::57.	16.	37
6.e	21.	22.	36	21.	30.	25	57.	12.	39½

Le temps vrai eſt conclu du calcul de trois hauteurs obſervées le même jour après midi, & des correſpondantes du 17, qui ont été déjà rapportées.

Hauteurs apparentes du bord ſupérieur du Soleil, le 21 Avril au ſoir.

Hauteurs apparentes.	*Temps de la pendule.*	*Temps vrai.*	*Retardement de la pendule.*
40d 39′ 10″	2h 43′ 26″	2h 51′ 21″	0h 7′ 55″
39. 29. 10	2. 51. 3¼	2. 58. 58¾	0. 7. 55½
38. 09. 10	2. 59. 39	3. 7. 32½	0. 7. 53½

Par la comparaiſon du retardement de la pendule à environ 2h 55′ après midi, avec celui de midi du

17, on voit qu'elle a retardé en 4 jours 2^h 55′ de 1′ 47″, d'où l'on trouve le temps vrai pour chacune de ces distances observées.

III.

Observations de Longitude, faites dans le passage de Bacareau, près du cap de Sable, extrémité occidentale de l'Acadie.

Le 18 Juin 1751 au matin, le ciel bien serein, nous fîmes les observations suivantes, M. *de Diziers* & moi de concert.

Distances de l'étoile α de Pégase au bord de la Lune le plus proche.

1751. 17 JUIN.	HEURES de la pendule.			TEMPS vrai.			VALEUR des angles mesurés.		
	Heures.	*Min.*	*Sec.*	*Heures.*	*Min.*	*Sec.*	*Degrés.*	*Min.*	*Sec.*
1.ère Distance . .	14.	59.	22	15.	01.	50	31.	30.	41 ½
2.e	15.	03.	13	15.	05.	41	31.	31.	40 ½
3.e	15.	05.	2 à 3	15.	07.	32	31.	32.	41

La clarté du jour nous empêcha de comparer aussi la Lune à α d'Andromède, comme nous nous l'étions proposé ; mais le temps étant toûjours beau, lorsque le Soleil fut assez élevé sur l'horizon & la Lune vers le méridien, nous continuâmes à faire de pareilles observations sur ces deux astres.

Diſtances du bord éclairé de la Lune à celui du Soleil qui en étoit le plus proche.

1751. 17 JUIN.	HEURES de la pendule.			TEMPS vrai.			VALEUR des angles meſurés.		
	Heures.	*Min.*	*Sec.*	*Heures.*	*Min.*	*Sec.*	*Degrés.*	*Min.*	*Sec.*
1.ere Diſtance . .	19.	9.	31	19.	12.	04	66.	40.	38 $\frac{3}{4}$
2.e	19.	13.	22	19.	15.	55	66.	38.	37 $\frac{3}{4}$
3.e	19.	22.	13	19.	24.	33 $\frac{1}{4}$	66.	35.	19 $\frac{1}{2}$
4.e	19.	24.	39	19.	27.	12 $\frac{1}{3}$	66.	35.	01
5.e	19.	31.	41	19.	34.	14 $\frac{1}{3}$	66.	31.	48 $\frac{1}{2}$
6.e	19.	33.	34 $\frac{1}{2}$	19.	36.	08	66.	31.	33
7.e	19.	41.	49 $\frac{1}{2}$	19.	44.	23	66.	28.	15
8.e	19.	43.	53 $\frac{1}{2}$	19.	46.	27	66.	27.	02 $\frac{2}{3}$

Le ciel ayant commencé à ſe couvrir de nuages, me fit craindre de perdre, faute d'avoir l'heure, le fruit du travail que nous venions de faire, c'eſt pourquoi je me hâtai de prendre des hauteurs du Soleil, mais les nuages ſe diſſipèrent, & j'eus un grand nombre de hauteurs correſpondantes, dont je rapporte ſeulement les ſix premières.

Il plût le lendemain, mais le 20 j'eus encore des hauteurs que je rapporte auſſi, & qui achevèrent de me faire connoître l'état de la pendule.

Hauteurs correſpondantes du bord ſupérieur du Soleil, le 18 Juin.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au ſoir.*	*Midi non corrigé.*
8h 20′ 17″	42d 40′	3h 29′ 27″½	11h 57′ 22″¼
8. 36. 00	44. 30 + 1 révolution 50 part.	3. 18. 45	11. 57. 22½
8. 44. 50	46. 10	3. 9. 54	11. 57. 22
8. 47. 39½	46. 40	3. 7. 05	11. 57. 22¼
8. 48. 10¼	*Idem* + 1 révol. 50 parties.	3. 6. 34¾	11. 57. 22½
8. 51. 24	47. 20	3. 3. 19½	11. 57. 21¾
		Midi moyen	11. 57. 22⅝
		Equation ſouſtractive	0. 0. 1
		Midi vrai	11. 57. 21⅝

Le 20 Juin.

Au matin.	*Hauteurs.*	*Au ſoir.*	*Midi non corrigé.*
9h 24′ 51″½	53d 20′	2h 27′ 57″½	11h 56′ 25″
9. 29. 21	54. 00 + 1 révolution 50 part.	2. 23. 29	11. 56. 25
9. 35. 18	55. 00 + 1 révolution 50 part.	2. 17. 29	11. 56. 23½
9. 44. 23½	56. 30 + 1 révolution 50 part.	2. 8. 25½	11. 56. 24½
9. 52. 6	57. 50	2. 00. 45	11. 56. 25½
		Midi moyen	11. 56. 24⅓
		Equation ſouſtractive	0. 0. 0⅓
		Midi vrai	11. 56. 24⅓

On voit par ces hauteurs que la pendule avoit

retardé en deux jours ſur le temps vrai de 57″, ſur quoi l'on a trouvé de combien elle avoit retardé depuis le temps où les diſtances avoient été meſurées juſqu'à midi du 18, & conclu l'heure vraie pour chacune des obſervations.

SECONDE PARTIE.

Observations astronomiques de Latitude & de Longitude.

LIVRE SECOND,

Où l'on fait usage des observations de Longitude.

APRÈS avoir rendu compte du travail astronomique, & rapporté les preuves justificatives de toutes les observations, il reste à en faire usage, pour déterminer les véritables positions des lieux, c'est-là le fruit que l'on s'étoit proposé d'en recueillir; mais quoique plusieurs Astronomes & Géomètres aient déjà travaillé & travaillent actuellement à perfectionner les tables de la Lune & des satellites de Jupiter, pour assurer la bonté des calculs, elles n'ont pas pour les déductions des longitudes une précision suffisante, & qu'on puisse comparer à celle des tables de déclinaison pour les hauteurs du pole ; ainsi jusqu'à ce qu'on ait atteint ce degré de justesse, tel est l'obstacle qu'éprouve l'Astronome, que ses seules observations ne peuvent l'assurer des résultats qu'il souhaite, & qu'il n'en peut obtenir d'exacts qu'autant qu'on en a fait ailleurs, ou des mêmes phénomènes,

phénomènes, ou de certains autres antérieurement, ou au jour correſpondant, ſelon que l'exigent les différentes eſpèces d'obſervations.

C'eſt pour cela qu'à mon retour en France, je me ſuis ſoigneuſement informé des correſpondantes aux miennes, faites par des Aſtronomes de *Paris* ou d'ailleurs ; j'ai eu le bonheur de trouver pluſieurs de ces obſervations, & de genres différens, qui décidoient la longitude des lieux que je cherchois: cependant comme il s'en faut bien que toutes me ſoient parvenues, il y en a pluſieurs des miennes dont je n'ai point fait uſage, & que j'ai toûjours données pour qu'on pût les employer lorſqu'il s'en trouvera de correſpondantes, & j'eſpère que les nouveaux réſultats confirmeront de plus en plus ceux que les calculs ſuivans m'ont donnés.

CHAPITRE PREMIER.

Détermination de la Longitude du détroit de Fronſac à l'Occident de l'iſle Royale, par l'éclipſe du ſecond ſatellite de Jupiter, de la nuit du 1.er au 2.e Octobre 1750.

LA méthode ſuivant laquelle on déduit la longitude des lieux, par les obſervations des éclipſes de Lune ou des ſatellites de Jupiter, eſt connue de tous ceux qui ont les premiers élémens de Géographie & de

Navigation, ainſi il ſeroit inutile de répéter ce qui en a été dit dans preſque tous les livres de ces deux ſciences, d'autant qu'elle eſt ſi ſimple que l'uſage que nous en allons faire ſuffiroit ſeul pour l'expliquer à ceux même qui n'en auroient aucune idée.

La correſpondante de l'éclipſe du ſecond ſatellite de Jupiter, de la nuit du 1.er au 2.e Octobre 1750, fut obſervée à *Thury*, par M. *Maraldi*, & à *Paris* à l'Hôtel de Clugny, par M. *de la Lande:* avec de pareilles obſervations que ces deux Académiciens ont bien voulu nous communiquer, on ne peut manquer de déduire avec beaucoup d'exactitude la longitude du détroit de *Fronſac*, de leur comparaiſon avec les nôtres.

Mais il eſt auparavant néceſſaire d'avoir égard à la différence des inſtrumens dont on s'eſt ſervi, car M. *de la Lande* ayant fait cette obſervation avec un téleſcope de réflexion, qui produit l'effet d'une lunette d'environ 22 pieds, il eſt certain qu'il a vû éclipſer le ſatellite plus tard que moi qui avois une lunette de 15; comme M. *Maraldi* doit avoir vû arriver ce phénomène un peu pluſtôt avec une lunette de 14 pieds.

Or on trouve que la différence eſt ſeulement de 5″ pour la lunette de réfraction, & de 35″ dans le ſens contraire pour celle de réflexion, en ſuivant, pour ce rapport les expériences de feu M. *Caſſini*,

qui a eſtimé 30″ de temps entre une lunette de 16 pieds & une de 10.

Ainſi en tenant compte de cette différence dans l'uſage des obſervations,

L'immerſion obſervée à *Thury* avec une lunette de 14 pieds à	16ʰ	12′	51″
Auroit été vûe avec une lunette de 15 pieds à	16.	12.	56.
Et réduite à *Paris*, par la différence de 6″ dont *Thury* eſt plus occidental à	16.	13.	02.
Je l'ai obſervée à	11.	58.	23.
Donc la diſtance des méridiens entre *Paris* & le détroit de *Fronſac*, par l'obſervation de M. *Maraldi*, eſt	4.	14.	39.
De la même manière, cette obſervation faite à *Paris* avec la lunette catadioptrique à . . .	16.	13.	30.
Auroit été vûe avec une lunette de 15 pieds à	16.	12.	55.
Et comparée à la mienne à	11.	58.	23.
La diſtance des méridiens par l'obſervation de M. *de la Lande*, eſt de	4ʰ	14′	32″
Or prenant un milieu entre les deux réſultats, on détermine la diſtance des méridiens entre *Paris* & le détroit de *Fronſac*, de	4.	14.	35 $\frac{5}{2}$

L'obſervation de M. *de Diziers*, faite avec une lunette de 18 pieds, étant réduite comme ci-deſſus à l'effet d'une lunette de 15, & comparée à celles de *Thury* & de *Paris*, donne la diſtance de ces méridiens de 4ʰ 14′ 45″, qu'on peut regarder comme la même que ſelon moi; ainſi nous conclurrons cette diſtance du méridien du détroit de *Fronſac* à celui de *Paris*, de 4ʰ 14′ $\frac{2}{3}$.

L'émerſion du premier ſatellite n'étant pas viſible à *Paris*, M. *Maraldi* a calculé l'heure où elle y devoit arriver, ſuivant les tables corrigées de l'erreur qu'il y avoit reconnue, par leur comparaiſon avec pluſieurs obſervations du même ſatellite, qu'il avoit faites à peu de jours de diſtance de celui-là, il trouve que la diſtance des méridiens ſeroit de 4^h $14'$ $36''$.

CHAPITRE SECOND.

Détermination de la Longitude de la ville de Louiſbourg dans l'iſle Royale, ſuivant l'occultation de l'étoile ζ au genou de Pollux par la Lune, obſervée la nuit du 16 au 17 Novembre 1750.

IL y a deux méthodes pour déduire des obſervations de la Lune, la diſtance des méridiens des différens lieux, l'une que nous appellerons *la méthode des longitudes de la Lune*, & l'autre celle *des aſcenſions droites*; on ſe ſert de la première lorſque par l'obſervation que l'on a faite on connoît la longitude de la Lune, & l'on emploie la ſeconde, quand l'obſervation a donné ſon aſcenſion droite; l'une & l'autre conſiſtent à trouver à quelle heure à *Paris* la Lune a occupé le même point du ciel, c'eſt-à-dire, a eu la même longitude & latitude, ou la même

aſcenſion droite & déclinaiſon qu'on a trouvé dans le lieu où on a fait l'obſervation ; & alors la différence de cette heure à *Paris*, à celle que l'on comptoit dans le lieu cherché, eſt la diſtance de leurs méridiens, ou leur différence en longitude, ſi on la réduit en degrés.

Mais comme les obſervations ſont rarement aſſez complètes, pour donner la longitude & la latitude, ou l'aſcenſion droite & déclinaiſon de la Lune, ſans être obligé de ſe ſervir de quelqu'un de ces élémens pris des tables, & que l'on ne ſauroit auſſi trouver que par les tables le lieu de la Lune à *Paris*, conforme aux obſervations, on auroit à craindre que les erreurs, dont j'ai dit ailleurs qu'elles ſont ſuſceptibles, ne rendiſſent défectueux les réſultats de la longitude du lieu qu'on cherche, ſi les moyens qu'on a de connoître ces erreurs & d'en corriger les tables, n'en aſſuroient l'uſage après les avoir rendu exactes.

On ſe ſert pour cela d'une autre obſervation du lieu de la Lune, faite le même jour à *Paris*, ou dans quelqu'autre endroit dont le méridien eſt connu, & à laquelle on compare le lieu que donnoient les tables au temps de cette obſervation, afin que leur accord ou leur différence montre l'exactitude ou le défaut des tables.

Ou bien s'il n'a point été fait ailleurs d'obſervation ce jour-là, laquelle eſt toûjours préférable, on a

recours à celles qui ont été faites aux jours correſpondans, dans la période de dix-huit ans, antérieure ou poſtérieure, parce que les erreurs ſe renouvellent.

Outre cela, comme on pourroit craindre encore des défauts dans le calcul des parallaxes de la Lune, fait ſur la parallaxe horizontale priſe des tables, on la corrige par le moyen du diamètre de la Lune, s'il a été meſuré le même jour avec quelque excellent micromètre.

Enfin, l'on conclud avec préciſion la différence des méridiens, par le calcul des tables, lorſqu'elles ont été ainſi corrigées.

C'eſt ce que l'on verra bien mieux que je ne ſaurois l'expliquer, par l'application que je ferai de l'une & de l'autre de ces deux méthodes, à des exemples d'autant plus ſenſibles qu'ils ſont appliqués à des faits réels, & je commencerai par me ſervir de la première, dans la détermination de la longitude de la ville de *Louiſbourg*, ſuivant l'occultation de l'étoile ζ des Gémeaux par la Lune, obſervée la nuit du 16 au 17 Novembre 1750.

Ce phénomène, ainſi que les éclipſes du Soleil, eſt celui qui arrive le plus ſubitement, & qu'on peut obſerver avec le plus de préciſion, car l'expérience fait journellement connoître que de pareilles obſervations faites dans le même endroit par pluſieurs Aſtronomes, different à peine d'une ſeconde: il n'y a par conſéquent point d'obſervation dont on doive

attendre autant d'exactitude dans la déduction de la longitude des lieux, ſur-tout ſi les deux phaſes de l'immerſion & de l'émerſion avoient été aperçûes, puiſque d'un côté l'on auroit deux termes de comparaiſon, & que de l'autre la durée de l'éclipſe feroit connoître l'erreur des tables en latitude : auſſi la pluſpart des Aſtronomes ſe ſervent-ils d'une pareille obſervation, préférablement à aucune autre, lorſqu'elle eſt accompagnée de toutes ces circonſtances.

Il eſt vrai que dans cette occaſion je n'ai que l'émerſion de l'étoile, mais elle a été obſervée avec ſoin ; d'ailleurs M. *le Monnier* a bien voulu me communiquer l'obſervation qu'il avoit faite le même jour à *Paris*, du paſſage de la Lune au méridien, comparé à celui de la même étoile ζ des Gémeaux, & celle-ci à *Procyon*, dont la poſition lui eſt parfaitement connue : il avoit également meſuré le diamètre de la Lune, ainſi, indépendamment de ce que ſon obſervation me fait trouver toutes les erreurs des tables, elle m'aſſure parfaitement le lieu apparent de l'étoile.

Observations faites à Paris, la nuit du 16 au 17 Novembre 1750, dans le jardin des Capucins de la rue S.t Honoré, dont la hauteur du pole eſt $48^d\ 52'\ 05''$.

L'aſcenſion droite apparente de *Procyon* ayant été établie, on a trouvé celle, auſſi apparente, de ζ des Gémeaux, de $102^d\ 20'\ 09''$

Et l'on en a déduit l'aſcenſion droite du 2.e bord de la Lune, de . . . . . 100. 55. $52\frac{1}{2}$

A $15^h\ 14'\ 24''$, temps vrai,

La hauteur du bord inférieur au méridien étoit . . . . . 61. 54. $57\frac{1}{2}$

Celle de l'étoile ζ . . . . . 27. 56. 50.

Et le diamètre fut meſuré de $32'\ 33''$ lorſque la Lune étoit à 58^d de hauteur.

Recherche des erreurs des tables de la Lune.

Ce ſont là les élémens que j'ai à employer; mais avant de faire les calculs de mon obſervation, il faut commencer par s'aſſurer de l'état des tables de la Lune en comparant ſes véritables longitude, latitude & diamètre, qu'on connoîtra par l'obſervation de *Paris*, avec les longitude, latitude & diamètre que donnent les tables au moment de cette obſervation.

Je me ſuis ſervi des tables du Soleil & de la Lune, qui ſont rapportées dans le livre des *Inſtitutions Aſtronomiques*, ce ſont les mêmes que M. *Flamſteed* avoit faites ſur ſes obſervations & ſuivant la théorie de M. *Newton*, mais elles ſont corrigées à pluſieurs égards, & réduites au méridien de *Paris*, ſous une forme

forme ſimple & facile, qui, jointe à leur exactitude, m'a déterminé à en faire uſage.

Quoique l'ordre & les titres de ces tables indiquent la manière de s'en ſervir, la forme du calcul qu'on trouve à la fin du même livre, dans deux exemples, avec un avertiſſement qui y ſert d'explication, ſuppoſe cependant qu'on eſt au fait des calculs aſtronomiques par d'autres tables, ou du moins qu'on a lû ce qui a été dit ſur celles de M. *Newton*, dans l'Aſtronomie latine de *Whiſton*; c'eſt pourquoi je donnerai l'explication détaillée d'un exemple, pour lever les difficultés qui arrêtent ſouvent ceux qui n'ont jamais fait de pareils calculs. Mais je crois devoir la renvoyer à la fin de ce livre, afin de ne pas ſuſpendre l'application des obſervations dont il s'agit ici.

On trouve par le calcul de ces tables, que la longitude de la Lune étoit	☋ 9ᵈ	51′	01″
Sa latitude	1.	35.	34.
Le demi-diamètre horizontal		16.	4 $\frac{1}{3}$.
Et la parallaxe horizontale		58.	16.

On déduit enſuite des obſervations de Paris,

1.° La véritable valeur du demi-diamètre horizontal, en corrigeant d'abord le diamètre meſuré à 58ᵈ de hauteur de l'effet de la réfraction, qui, n'étant pas la même à la hauteur des deux bords de la Lune, fait trouver le diamètre meſuré trop petit de toute la différence de la réfraction de la hauteur du bord

inférieur à celle du bord supérieur, si la ligne des cornes se trouvoit dans un vertical lors de cette mesure, & proportionnellement moins, s'il arrivoit que la ligne des cornes fût alors fort inclinée.

Cette différence peut monter à plusieurs secondes, lorsque la Lune est basse; mais dans cette occasion, elle n'est que d'environ demi-seconde, tant à cause de la hauteur de la Lune, que parce que, à l'heure où le diamètre fut mesuré, son orbite étoit à peu près parallèle à l'horizon: ainsi le demi-diamètre vrai étoit de $16'\ 16''\frac{1}{2}$, & seulement de $16'\ 2''$, en le réduisant à l'horizon suivant la hauteur de la Lune lors de cette mesure, par une table conforme à celle de la page XXII de l'Introduction aux Ephémérides, *Paris*, 1744, ou à celle de la page 186 du Livre des Institutions; mais la première est préférable, étant plus étendue.

On voit par conséquent que les tables font le demi-diamètre trop grand de $2''\frac{1}{3}$.

Cette erreur du demi-diamètre reconnue, sert à corriger la parallaxe horizontale de la Lune, car elle n'est autre chose que le demi-diamètre de la Terre vû de la Lune; ainsi dans le même rapport que l'observation fait voir que le demi-diamètre de la Lune que donnent les tables est trop grand, on trouve de combien elles font aussi la parallaxe trop grande, par cette analogie.

Le demi-diamètre des tables $16'\ 4''$ est à $2''\frac{1}{3}$ d'erreur,

comme 58′ 16″ parallaxe des tables eſt à 8″ $\frac{1}{2}$ correction ſouſtractive.

2.° La déclinaiſon de la Lune. On ôte pour cet effet 31″, réfraction à la hauteur meridienne de ſon bord inférieur obſervée, pour avoir 61^{d} 54′ 26″ $\frac{1}{2}$, il faut y ajoûter enſuite le demi-diamètre déjà trouvé, augmenté pour cette hauteur, ſavoir, de 16′ 16″ $\frac{1}{2}$, & on a 62^{d} 10′ 43″ hauteur apparente du centre: on y ajoûte encore la quantité dont la parallaxe la fait paroître trop baſſe à cette hauteur, qu'on trouve par cette analogie.

Le rayon eſt au coſinus de la hauteur de la Lune, 62^{d} 10′ $\frac{3}{4}$, comme la parallaxe horizontale des tables, corrigée comme on vient de le voir, 58′ 7″ $\frac{1}{4}$, eſt à la parallaxe de hauteur 27′ 7″ $\frac{1}{3}$.

Et l'on a la hauteur véritable du centre de la Lune, de 62^{d} 37′ 50″ $\frac{1}{2}$, la hauteur de l'équateur du lieu de l'obſervation eſt de 41^{d} 7′ 55″, par conſéquent la déclinaiſon de la Lune eſt boréale, de 21^{d} 29′ 55″ $\frac{1}{2}$.

3.° L'aſcenſion droite du centre de la Lune. On ôte de celle du ſecond bord 100^{d} 55′ 52″ $\frac{1}{2}$, la valeur du demi-diamètre à l'équateur, qu'on trouve en convertiſſant en parties de l'équateur, les minutes & ſecondes que le demi-diamètre de la Lune horizontal, ou vû du centre de la Terre, avoit au parallèle de la déclinaiſon où étoit alors la Lune par cette analogie.

Le coſinus de la déclinaiſon eſt au rayon comme

le demi-diamètre horizontal est à 17′ 14″, demi-diamètre à l'équateur.

Ainsi l'ascension droite du centre est $100^{d}\ 38'\ 38''\frac{1}{2}$.

Etant connues la déclinaison & l'ascension droite de la Lune, on cherche sa latitude & sa longitude. On peut se servir pour cela des cinq analogies qui sont rapportées page 393 du Livre des Institutions Astronomiques, par lesquelles on résoud deux triangles rectangles, comme on le va voir. Pour cela, soit dans la *figure 3.e*, qui est semblable à celle qu'on trouve dans le même Livre, $P\,B\,\text{Æ}\,Q$, le colure des solstices qui passe par les poles B de l'écliptique & P de l'équateur: soit aussi $\text{Æ}\,Q$ l'équateur, & $E\,C$ l'écliptique, dont la commune section se fait dans ce cas en $\triangleq$: soit enfin la Lune en s, on tirera du pole P le cercle de déclinaison $P\,s\,F$ passant par la Lune, & du pole B, le cercle de latitude $B\,s\,g$ passant également par la Lune.

Le 1.er des deux triangles est $F\,L\triangleq$, dans lequel sont donnés le côté $F\triangleq$, supplément de l'ascension droite de la Lune $79^{d}\ 21'\ 21''\frac{1}{2}$, l'angle $L\triangleq F$, obliquité de l'écliptique supposée ici de $23^{d}\ 28'\ 35''$, & l'angle F droit; on trouve $\triangleq L$ arc de l'écliptique correspondant de $80^{d}\ 13'\ 9''\frac{1}{2}$, l'angle de l'écliptique & du méridien L de $85^{d}\ 46'\ 49''$, & le côté $L\,F$ de $23^{d}\ 06'\ 54''\frac{1}{2}$, dont on soustrait, en ce cas-ci où la latitude est australe, $s\,F$ déclinaison de la Lune, pour avoir $s\,L$ de $1^{d}\ 36'\ 59''$.

Le 2.e triangle eſt $s\,L\,o$, dans lequel on connoît l'angle L de l'écliptique & du méridien, & le côté $s\,L$, déjà trouvés dans le 1.er triangle, avec l'angle droit o: on cherche $s\,o$ latitude de la Lune auſtrale, de $1^d\ 36'\ 43''\frac{1}{2}$, & $L\,o$ arc de l'écliptique, de $0^d\ 7'\ 8''\frac{1}{2}$, lequel étant ajoûté à $99^d\ 46'\ 50''\frac{1}{2}$, ſupplément de $\triangleq L$ trouvé dans le 1.er triangle, on a la longitude de la Lune $\Upsilon\,o$, de $99^d\ 53'\ 59''$, & cette latitude & longitude de la Lune, ſuivant l'obſervation de *Paris*, étant comparées à celles trouvées ci-devant, ſuivant les tables, on voit que l'erreur des tables en latitude eſt de $1'\ 09''\frac{1}{2}$ dont elles la font trop petite, & l'erreur en longitude de $2'\ 56''\frac{1}{2}$ dont elles la donnent auſſi trop petite.

Lieu apparent de l'étoile.

On déduit encore de l'obſervation de *Paris*, la déclinaiſon de l'étoile éclipſée ζ des Gémeaux, de $20^d\ 54'\ 45''$ par ſa hauteur méridienne obſervée; & connoiſſant auſſi ſon aſcenſion droite $102^d\ 20'\ 09''$, on trouve ſa longitude de $\mathfrak{S}\ 11^d\ 31'\ 10''$, & ſa latitude auſtrale $2^d\ 4'\ 16''$ apparentes, par la réſolution de deux triangles, comme on vient de le faire pour la Lune.

Calcul de l'Obſervation de Louiſbourg.

On calcule le lieu du Soleil & de la Lune pour l'inſtant où l'occultation fut obſervée, & auquel on comptoit à *Louiſbourg* $13^h\ 48'\ 44''$, & au méridien de

Paris $17^h\ 57'\ 44''$, en ſuppoſant d'abord la diſtance des méridiens entre *Paris* & *Louiſbourg* de $4^h\ 9'$.

	Suivant les tables.	*Correction faite des erreurs trouvées ci-deſſus.*
On trouve que le lieu du Soleil étoit	♏ 24d 48′ 37″	
La longitude de la Lune . .	♋ 11. 25. 30 ½	♋ 11d 28′ 27″
Sa latitude auſtrale	1. 43. 46.	1. 44. 55. ½
Le demi-diamètre horizontal.	16. 03.	16. 00. ½
La parallaxe horizontale . .	58. 08.	57. 59. ¼

Maintenant, pour ſavoir quelle eſt la longitude de la Lune, que donne l'obſervation de *Louiſbourg*, afin que cette longitude étant comparée à celle du calcul, on parvienne à connoître la véritable diſtance des méridiens, on eſt, à la vérité, obligé de ſe ſervir de la latitude du calcul, pour trouver le point du limbe où s'eſt faite l'émerſion ; mais cette latitude étant corrigée comme elle l'eſt, on peut en faire uſage avec ſûreté, en remarquant auparavant qu'elle eſt vraie & qu'il faut l'avoir apparente, c'eſt-à-dire, affectée de la parallaxe de latitude qu'avoit alors la Lune à *Louiſbourg*, pour l'emploi qu'on en fera dans le calcul de l'obſervation. D'ailleurs la longitude de la Lune qui réſultera de l'obſervation ſera apparente, & pour connoître la vraie, on aura beſoin de la parallaxe de longitude ; il faut donc chercher ces deux parallaxes, en ſuppoſant la parallaxe horizontale tirée du calcul, exacte, & c'eſt en quoi la correction qu'on y a faite eſt très-avantageuſe, de même que

celle du demi-diamètre, dont on aura à ſe ſervir pour déduire la longitude du centre de la Lune, de celle du bord que donne l'émerſion de l'étoile.

Mais la recherche des parallaxes ſuppoſe préalablement la connoiſſance de l'angle parallactique, c'eſt-à-dire, de l'angle que formoient alors à *Louiſbourg*, le vertical & le cercle de latitude, qui paſſoient par le centre de la Lune, & la diſtance de la Lune au zénith.

On les cherche par la réſolution de pluſieurs triangles, de la manière qui ſuit.

Calcul de l'angle parallactique, & de la diſtance de la Lune au zénith à Louiſbourg, au temps de l'émerſion.

1.° Avec la longitude du Soleil, on trouve ſon aſcenſion droite $232^d\ 26'\ 50''$, dont le ſupplément à 360^d étant ſouſtrait de la diſtance équatorienne du Soleil au méridien, ou valeur du temps écoulé depuis midi $13^h\ 48'\ 44''$, on a l'aſcenſion droite du milieu du ciel, de $79^d\ 37'\ 50''$.

2.° Soit le triangle $\Upsilon E M$ (*Fig. 4*), rectangle en M, & formé par l'arc du méridien EM, l'arc de l'équateur ΥM, & l'arc de l'écliptique ΥE, dans lequel on connoît outre ΥM aſcenſion droite du milieu du ciel, l'angle $M \Upsilon E$ obliquité de l'écliptique, on cherche la longitude du point E de l'écliptique, qui étoit en même temps au méridien $80^d\ 28'\ 21''$,

la déclinaiſon EM de ce point de l'écliptique $23^d\ 08'\ 01''$, & l'angle γEM de l'écliptique & du méridien $85^d\ 55'\ 15''\ \frac{1}{2}$.

3.° Dans la *Figure 5*, ZH repréſente le méridien, Z le zénith, M le point de l'équateur qui étoit au milieu du ciel, E le point de l'écliptique qui y étoit auſſi, EC l'écliptique, ZN l'arc d'un cercle de latitude, qu'on ſait être perpendiculaire à l'écliptique, & le point N le nonantième degré, c'eſt-à-dire, qui eſt à 90 degrés du point où l'écliptique coupe l'horizon, puiſque l'arc du cercle de latitude ZN paſſe par le zénith.

On réſoud le triangle ZEN rectangle en N, dont on connoît l'angle ZEN égal à γEM trouvé ci-deſſus, lui étant oppoſé au ſommet, & le côté EZ de $22^d\ 45'\ 39''$, excès de ZM, latitude de *Louiſbourg*, de $45^d\ 53'\ 40''$ ſur EM, déclinaiſon du milieu du ciel; on trouve le côté ZN de $22^d\ 41'\ 56''$, & le côté EN de $1^d\ 43'\ 24''$ qu'on ajoûte à la longitude du point de l'écliptique du milieu du ciel, pour avoir celle du nonantième de $82^d\ 11'\ 45''$.

4.° On ajoûte à la même *figure 5*, un vertical ZL paſſant par le point L de l'écliptique, où répond la longitude de la Lune ☋ $11^d\ 28'\ 27''$ *, & l'on ſouſtrait

* Si au défaut de la longitude de la Lune, corrigée de l'erreur des tables, telle qu'elle eſt employée dans ce calcul, on vouloit cependant avoir une approximation des méridiens, entre *Paris* & le lieu où l'on ſe trouve, on ſe ſerviroit de la longitude de la Lune, telle que la donnent les tables ☋ $11^d\ 25'\ 30''\ \frac{1}{2}$.

de

de cette longitude celle du nonantième, pour avoir la valeur de l'arc NL de $19^d\ 16'\ 42''$, l'un des côtés du triangle NZL, rectangle en N, & dont l'autre côté ZN eſt déjà connu. On réſoud ce triangle pour trouver l'hypothénuſe ZL de $29^d\ 26'\ 47''\frac{1}{2}$, & l'angle NLZ de $51^d\ 42'\ 56''\frac{1}{2}$.

5.° L'angle NLZ ſeroit parallactique, ſi le lieu de la Lune étoit à l'écliptique, mais comme dans cette occaſion elle a une latitude auſtrale, on élève ſur l'écliptique EC dans la même *figure 5*, un arc de cercle de latitude LP, égal à la latitude de la Lune, & par le point P où elle aboutit, on fait paſſer un vertical ZO, & l'on réſoud le triangle obliquangle ZLP, dans lequel ſont connus le côté ZL, par le triangle précédemment réſolu, LP de $1^d\ 44'\ 55''\frac{1}{2}$ *, & l'angle compris L, compoſé des deux $NLZ + NLP$. Pour cela on abaiſſe de l'angle Z qu'on ne cherche point, une perpendiculaire ZD, ſur le côté oppoſé PL prolongé en D; on trouve d'abord dans le triangle rectangle ZLD, les côtés LD & ZD, & enfin dans le triangle ZPD, la valeur de l'angle parallactique P de $36^d\ 27'\ 21''\frac{1}{3}$, & celle de la diſtance de la Lune au zénith ZP de $30^d\ 50'\ 12''$.

* On employeroit de même la latitude de la Lune ſuivant les tables $1^d\ 43'\ 46''$, ſi elle n'avoit pû être rectifiée.

Calcul des parallaxes de hauteur de latitude & de longitude.

Si avec la parallaxe horizontale de la Lune que l'on connoît, on avoit auſſi ſa diſtance au zénith apparente *, on trouveroit par une ſeule analogie la parallaxe de hauteur, en diſant, le rayon eſt à la diſtance apparente de la Lune au zénith, comme la parallaxe horizontale eſt à la parallaxe de hauteur.

Mais lorſque la diſtance apparente au zénith n'a point été obſervée, on parvient indirectement à trouver la parallaxe de hauteur en répétant pluſieurs fois l'analogie; pour cela on emploie d'abord au 2.e terme la diſtance au zénith vraie $30^{d}\ 50'\ 12''$, au défaut de l'apparente, il vient au 4.e terme $29'\ 43''\frac{1}{2}$. Cette quantité n'eſt point la véritable parallaxe de hauteur, mais étant ajoûtée à la diſtance du zénith vraie, & recommençant l'analogie avec le nouveau 2.e terme $31^{d}\ 19'\ 55''\frac{1}{2}$, déjà peu éloigné de la diſtance apparente, on trouve au 4.e $30'\ 9''\frac{1}{4}$. Il ſert encore à rendre la diſtance au zénith vraie plus approchante de l'apparente, & faiſant une troiſième

* L'obſervation de la diſtance de la Lune au zénith, ou de ſa hauteur, ſeroit avantageuſe pour abréger le calcul des occultations que l'on obſerveroit à la mer, ſi pour ſe diſpenſer de la longue recherche de l'angle parallactique, on ſe contentoit d'en prendre la valeur ſur un grand globe, au moyen d'un rapporteur *ſphérique* ou *parallactique*; c'eſt de ce dernier nom que j'ai déjà appelé cet inſtrument dans la page 51, à cauſe que ſon principal uſage eſt de meſurer les angles parallactiques: il y a plus, c'eſt à cette opération méchanique qu'il faut donner la préférence pour toutes les obſervations de la Lune, par leſquelles on voudroit à la mer chercher la longitude du point du vaiſſeau.

fois l'analogie avec $31^d\ 20'\ 21''\frac{1}{4}$ au 2.e terme, on eſt enfin aſſuré que le 4.e terme qui en réſulte, $30'\ 9''\frac{1}{3}$, eſt la véritable parallaxe de hauteur, puiſqu'il ne diffère pas de ce qui avoit été trouvé par la précédente répétition de l'analogie. On eſt également aſſuré que la véritable diſtance apparente de la Lune au zénith, eſt de $31^d\ 20'\ 21''\frac{1}{3}$.

Soit ajoûté dans la même *figure 5*, le petit arc Pq repréſentant la parallaxe de hauteur à ZP, diſtance vraie de la Lune au zénith, le point q eſt le lieu apparent de cette planète; tirant enſuite de ce point un arc parallèle à l'écliptique, juſqu'à ce qu'il rencontre en d la prolongation de l'arc de cercle de latitude LP, on connoît dans le triangle Pqd rectangle en d, l'angle P parallactique & l'hypothénuſe égale à la parallaxe de hauteur, on le réſoud comme rectiligne vû ſa petiteſſe, & l'on trouve la valeur du côté Pd parallaxe de latitude, de $24'\ 15''\frac{1}{2}$, & le côté dq parallaxe de longitude, de $17'\ 55''\frac{1}{4}$.

Il eſt à remarquer que ce côté dq étant un arc de cercle parallèle à l'écliptique, ſa valeur eſt différente de la parallaxe de longitude, à proportion que ce parallèle eſt plus éloigné de l'écliptique; mais ici la réduction en grand cercle peut être négligée, vû que la latitude de la Lune n'excédant jamais $5^d\frac{1}{3}$, la différence eſt preſque inſenſible.

Il faut encore connoître le demi-diamètre apparent de la Lune, c'eſt-à-dire, la quantité dont le

demi-diamètre horizontal de la Lune doit être augmenté, convenablement à la hauteur apparente de la Lune. On prend cette quantité dans l'une des tables déjà citées, ou de l'Introduction aux Ephémérides, page XXII, ou dans celle de la page 186 du Livre des Institutions Astronomiques, & on la trouve d'un peu plus de 14″, ainsi le demi-diamètre apparent est de 16′ 14″ $\frac{2}{3}$.

Déduction du lieu de la Lune observé, de celui de l'étoile éclipsée; & recherche du point du disque de la Lune, où s'est faite l'occultation.

Avant de faire usage des parallaxes que l'on vient de trouver, on observera sur la *figure 5*, ou sur un globe, que dans cette situation de la sphère, la Lune étant dans la partie australe de l'écliptique, sa latitude est augmentée en apparence par la parallaxe; & que quelle que soit la situation de la sphère, puisque la Lune étoit à l'orient du nonantième, l'effet de la parallaxe étoit d'augmenter la longitude de cet astre.

Il ne manque plus rien actuellement pour tirer les conclusions nécessaires des calculs précédens. La parallaxe de latitude a mis en état de rendre apparente la latitude du centre de la Lune tirée du calcul, & par sa comparaison avec celle de l'étoile, de trouver le degré du disque de cette planète où s'étoit faite l'émersion, par conséquent quelle étoit la longitude apparente de la Lune suivant l'observation.

En effet, ajoûtant à la latitude vraie de la Lune auſtrale	1^{d}	44′	55″ $\frac{1}{2}$
La parallaxe de latitude		24.	15 $\frac{1}{2}$
Et comparant la latitude apparente de la Lune.	2.	09.	11.
Avec la latitude apparente de l'étoile . . .	2.	04.	16.
On voit que le centre de la Lune étoit plus méridional de		4.	55.

Ce qui fait connoître le point du limbe où s'eſt faite l'émerſion, & la différence en longitude entre l'étoile & le centre de la Lune.

Pour cela ſoit dans la *figure 6.e*, ACL le quart du diſque de la Lune, AL demi-diamètre parallèle à l'écliptique EQ, SE la latitude apparente de l'étoile, LQ celle de la Lune auſſi apparente, & par conſéquent LP ou RS leur différence; on fait cette analogie.

LS demi-diamètre de la Lune apparent 16′ 14″ $\frac{2}{3}$, eſt à RS différence en latitude 4′ 55″, comme LS rayon eſt à RS ſinus de l'arc AS, qu'on trouve de 17^{d} 37′ 4″ $\frac{2}{3}$, & par conſéquent ſon coſinus SP de 72^{d} 22′ 55″ $\frac{1}{3}$.

On fait enſuite cette autre analogie inverſe de la précédente.

LS rayon eſt à SP ſinus de 72^{d} 22′ 55″ $\frac{1}{3}$, comme LS demi-diamètre de la Lune apparent 16′ 14″ $\frac{2}{3}$, eſt à SP différence en longitude 15′ 29″, quantité dont le centre de la Lune étoit plus avancé que l'étoile, & qu'il faut par conſéquent ajoûter à la

longitude apparente de l'étoile ♋ 11^{d} 31$'$ 10$''$, pour avoir celle aussi apparente de la Lune ♋ 11^{d} 46$'$ 39$''$.

Le point du limbe où s'est faite l'occultation, peut quelquefois être connu exactement par des observations, & sans avoir besoin de recourir à la latitude de la Lune tirée des tables. Il faut pour cela, avec un quart-de-cercle dont la lunette est garnie d'un micromètre, avoir pris quelques différences de hauteur entre le bord terminé, soit supérieur ou inférieur, de la Lune & l'étoile, avant l'immersion ou après l'émersion, dont on puisse déduire quelle étoit cette différence aux instans du contact, & alors on en conclud la différence en latitude & en longitude entre l'étoile & le centre de la Lune, comme on va le voir.

En effet, soit dans la *figure 7.^{e}* ACL le quart du disque de la Lune, dont le rayon AL parallèle à l'écliptique EQ; si l'on connoît plusieurs petits arcs des verticaux is, différences dont l'étoile étoit plus haute ou plus basse à certains instans, que la ligne horizontale IN qui touche le bord terminé de la Lune au point N, & qu'on en conclue la différence de hauteur IS de l'instant du contact, on trouvera la différence en latitude SR, entre la Lune & l'étoile, par la résolution de plusieurs triangles rectangles, que nous regarderons comme rectilignes.

1.° Puisqu'on connoît IS, on a donc NH son

égal, & par conſéquent HL reſte du demi-diamètre NL; ainſi dans le triangle HLS, connoiſſant le côté HL, le côté LS demi-diamètre & l'angle droit H, on fait deux analogies pour trouver le côté SH.

2.° On réſoud le triangle SHO, dont ſont connus l'angle HSO, égal à ISE, ou à CLN parallactique *, le côté SH & l'angle droit H, une analogie donne le côté HO, qu'on ſouſtrait de LH pour avoir LO.

3.° Dans le triangle LOP, on connoît l'angle droit en P, l'angle L parallactique & le côté LO, on trouve par une analogie PL ou SR différence en latitude entre l'étoile & la Lune, qui ſert enſuite à trouver la différence en longitude.

Mais les obſervations de la différence de hauteur entre l'étoile & le bord de la Lune, ne peuvent être pratiquées en tout temps, que pour les occultations des étoiles de la première grandeur, & ſeulement au temps des premiers & derniers quartiers, pour les occultations des étoiles de la ſeconde grandeur, à cauſe de la clarté aux environs de la pleine Lune, qui empêche de voir les étoiles de la ſeconde, & par conſéquent celles de moindre grandeur,

* A la rigueur, l'angle HSO ne devroit pas être regardé comme égal au parallactique CLN, puiſque les deux côtés LC, SE étant des arcs de cercles de latitude ne ſont point parallèles; ainſi il faudroit calculer ici l'angle parallactique pour le lieu de l'étoile, & traiter tous ces triangles comme ſphériques.

dans une petite lunette de quart-de-cercle.

Si l'on a eu la précaution de remarquer par des alignemens à quelques taches, le point du disque de la Lune, où s'est faite l'occultation, on peut encore trouver la différence en latitude & en longitude entre l'étoile & la Lune, en consultant la phase générale de la Lune, donnée par *Hevelius*, & qu'on trouve insérée page 140 du Livre des Institutions Astronomiques. On trace pour cela sur cette figure de la Lune, la circonférence du disque apparent qui convient à la libration de ce jour, en plaçant la pointe du compas sur le réticule qui est au centre, convenablement à la latitude & à l'anomalie de la Lune, ainsi qu'il est expliqué à la page lxiv du même Livre. On y rapporte ensuite les alignemens qui ont été remarqués, & l'on trouve de combien le point du disque où s'est faite l'occultation, étoit éloigné de celui où aboutit le diamètre parallèle au plan de l'écliptique, après avoir auparavant déterminé dans la même figure, le point de la circonférence à 90^{d}, duquel doit aboutir ce diamètre parallèle au plan de l'écliptique. Ce point se fixe au haut de la figure entre le 31 & le 37.^{e} degré, en conséquence de la latitude de la Lune, depuis le point de la circonférence qui répond à la tache { *Zoroaster* ou *Palus Amadoca* } où se trouve marqué 360 degrés, d'où l'on commence à compter.

Cette méthode dépend à la vérité de la théorie de

de la libration, qui n'eſt point encore aſſez avancée, *Hevelius* ayant ſuppoſé conſtans, dans cette figure, pluſieurs élémens qu'on ſait être ſujets à de petites variations ; cependant l'uſage en eſt avantageux en beaucoup d'occaſions, comme, par exemple, lorſque n'ayant pû découvrir l'erreur des tables de la Lune en latitude, on eſt obligé de ſe ſervir de la latitude des tables non corrigées, ou bien, quand la différence en latitude entre l'étoile & la Lune eſt fort grande, & ſur-tout dans les appulſes, ſi l'on n'a comparé la Lune qu'à une ſeule étoile, car dans ce cas il eſt difficile de déduire le lieu de cette planète, ſans le ſecours de quelque alignement aux taches.

Dans l'occaſion préſente, indépendamment de ce que la latitude de la Lune, tirée du calcul des tables, eſt exacte, puiſqu'elles ont été bien corrigées, l'uſage de l'alignement que j'avois remarqué, ſeroit ici le moins avantageux, car la différence en latitude entre l'étoile & la Lune étoit petite ; auſſi ayant eſſayé de rapporter mon obſervation ſur cette figure de la Lune, je trouve que le point de la circonférence de la Lune, indiqué par l'alignement, ſeroit moins éloigné de celui où aboutit le diamètre parallèle à l'écliptique, que je n'ai trouvé par la latitude de la Lune tirée du calcul des tables corrigées ; cependant la différence influeroit peu ſur la longitude de *Louiſbourg*. D'ailleurs l'irrégularité de la tache qui avoit été remarquée, rendoit l'alignement difficile à déterminer.

Comparaison du lieu de la Lune, par observation, avec celui du calcul des tables, & conclusion de la longitude de Louisbourg.

On soustrait de la longitude apparente du centre de la Lune, qui a été trouvée ci-dessus, ☋ 11^{d} 46′ 39″, la quantité de 17′ 55″ $\frac{1}{4}$, dont la parallaxe la faisoit paroître plus orientale, pour avoir sa longitude vraie ☋ 11^{d} 28′ 43″ $\frac{3}{4}$, suivant l'observation de *Louisbourg*. On la compare ensuite à celle du calcul des tables ☋ 11^{d} 28′ 27″, & l'on voit que cette dernière étoit moins avancée de 17″, & que par conséquent la distance des méridiens entre *Paris* & *Louisbourg*, supposée de 4^{h} 09′, étoit trop petite du temps que la Lune mettoit alors à parcourir cet espace de 17″ en longitude.

Or on trouve le temps qui répond à ces 17″ de degré, par le mouvement horaire de la Lune en longitude; & si l'on n'a point ce mouvement par observation, (comme dans cette occasion où l'immersion n'a pû être observée,) on le prend dans les tables, en calculant de nouveau le lieu de la Lune, pour une heure avant ou après le temps de l'occultation : mais cela n'est point nécessaire ici, puisque ce mouvement est déjà connu par un pareil calcul fait pour le temps de l'observation correspondante de *Paris*, & d'où l'on déduit le mouvement de la Lune en longitude.

Ainſi, dans le même rapport que la différence de $1^d\ 34'\ 28''$ de longitude de la Lune entre les deux calculs, a été produite par $2^h\ 43'\ 21''$, temps écoulé entr'eux, on trouve que $17''$ ſeroient produites par $27''$ de temps, leſquelles $27''$ étant ajoûtées à la diſtance des méridiens, ſuppoſée de $4^h\ 09'$, on a $4^h\ 09'\ 27''$, diſtance des méridiens de *Paris* & de *Louiſbourg*, qui réſulte de cette occultation, puiſque ſi l'on eût employé cette différence de temps dans le calcul, il auroit montré que la Lune occupoit exactement le même point du ciel que j'avois obſervé à *Louiſbourg*.

CHAPITRE TROISIE'ME.

Détermination de la longitude de Louiſbourg, par l'éclipſe du premier ſatellite de Jupiter, du 20 Décembre 1750.

L'ÉCLIPSE du premier ſatellite de Jupiter, dont j'obſervai l'émerſion à *Louiſbourg*, le ſoir du 20 Décembre 1750, à $7^h\ 48'\ 41''$ temps vrai, n'ayant point été obſervée à *Paris*, où le ciel étoit couvert, on a comparé l'obſervation de *Louiſbourg* avec celle qui fut faite à *Madrid*, par le P. *Vendlingen* Jéſuite, Coſmographe des Indes, qui la croit exacte : il commença à apercevoir le ſatellite ſortant de l'ombre à $11^h\ 32'\ 48''$, avec un téleſcope à réflexion de

3 pieds, dont l'effet étant supposé le même que celui de ma lunette de 15 pieds, on détermine la distance des méridiens de *Madrid* & de *Louisbourg*, de $3^h\ 44'\ 7''$; & comme l'on compte la distance entre ceux de *Madrid* & de *Paris*, de $24'\ 20''$, on déduit la distance du méridien de *Louisbourg* à l'égard de *Paris*, de $4^h\ 8'\ 27''$.

CHAPITRE QUATRIE'ME.

Détermination de la longitude de Louisbourg, par la seconde occultation de l'étoile ζ au genou de Pollux, *par la Lune, observée le 10 Janvier 1751, au soir.*

CETTE seconde occultation ayant été observée avec des circonstances semblables à celles de la première, on l'a calculée suivant la même méthode des longitudes de la Lune, que nous avons déjà détaillée, ainsi nous ne ferons plus que rapporter les principaux résultats du calcul; mais il n'en est pas ainsi des observations faites en Europe, par lesquelles on a auparavant découvert les erreurs des tables de la Lune: il en avoit été fait en plusieurs endroits, qu'il a fallu employer toutes pour avoir les erreurs de chaque élément nécessaire, aucune de ces observations ne réunissant toutes les circonstances favorables que l'on a remarquées dans la seule observation qui

a ſervi au même uſage, dans le calcul de la première occultation. Ce travail me donne occaſion de m'étendre ſur l'application de pluſieurs ſortes d'obſervations, pour parvenir au même but, & j'y trouve l'avantage de voir les réſultats de chacune ſe vérifier les uns par les autres.

Recherche des erreurs des tables de la Lune.

Les obſervations dont j'ai fait uſage, ſont le paſſage de la Lune au méridien obſervé à *Marſeille* par le P. *Pezenas* Jéſuite, Profeſſeur d'Hydrographie, le 10 Janvier, jour même de l'occultation vûe à *Louiſbourg;* le paſſage de cette planète obſervé le jour précédent 9.e Janvier, à *Paris* par M. *le Monnier*, & à *Greenwich* par M. *Bradley;* enfin le même paſſage obſervé à *Greenwich*, par cet Aſtronome Anglois, le 11 Janvier, jour d'après celui de l'occultation.

L'obſervation de *Marſeille* du 10, m'a fait connoître avec exactitude l'aſcenſion droite de la Lune, dont j'ai déduit ſa longitude & l'erreur des tables pour cet élément; celle de *Paris* du 9.e, indépendamment de l'aſcenſion droite de cet aſtre qu'elle m'a donné la même que l'obſervation de *Greenwich* de ce jour, m'a encore fourni la déclinaiſon qui n'avoit pas été obſervée à cet Obſervatoire d'Angleterre, & la meſure du diamètre de la Lune, dont le changement d'un jour à l'autre n'étant pas ſenſible, m'a ſervi pour corriger dans le calcul du lendemain

le demi-diamètre & la parallaxe des tables.

Ensuite j'ai tiré de l'observation de *Greenwich* du 11.e, l'ascension droite & la déclinaison de la Lune, dont j'ai déduit sa longitude & sa latitude, par conséquent les erreurs des tables dans ces deux élémens, pour les jours précédent & suivant de celui de l'occultation ; & d'après le changement de ces erreurs dans l'espace des deux jours 9 & 11 Janvier, j'ai conclu quelles elles devoient être le 10, au temps de mon observation, en supposant le progrès de ces erreurs uniforme; c'est ce que je vais expliquer en rapportant l'usage de ces observations.

Observation de Marseille, *du 10 Janvier 1751.*

J'ai trouvé dans un registre manuscrit d'observations faites à Marseille, par le P. *Pezenas*, l'heure de sa pendule à laquelle il avoit observé le 10 Janvier, au quart-de-cercle mural, le passage du 1.er bord de la Lune, qu'il avoit comparé à celui de l'étoile η des Poissons ; mais comme il avoit déjà observé la veille le passage de la même étoile, & celui d'α du Bélier, je me suis servi de la différence de temps écoulé entre les passages de ces deux étoiles le 9, pour en conclurre le temps auquel le passage de α du Bélier avoit dû arriver le 10, aimant mieux comparer la Lune à cette dernière étoile qu'à η des Poissons, dont la position dans le ciel n'est pas si parfaitement connue, outre que la

Lune ayant paſſé ce jour-là, à environ un degré près, à la même hauteur que α du Bélier, la déviation du limbe du quart-de-cercle mural, quelle qu'elle fût, pouvoit être regardée la même dans des points du limbe ſi voiſins, & l'aſcenſion droite de la Lune devoit être exacte, en la déduiſant de celle connue de l'étoile α du Bélier, ſuivant la différence exprimée par le temps écoulé entre leurs paſſages : & puiſque l'heure & la marche de la pendule étoient bien établies ſur deux paſſages du Soleil au méridien, & confirmées par ſept révolutions de l'étoile γ de l'Eridan, & par une révolution de η des Poiſſons, je ne devois rien craindre dans cette déduction, non plus que dans la réduction du paſſage de la Lune au temps vrai.

Cependant ayant calculé ſur ce principe, j'ai reconnu dans le réſultat une erreur que j'ai cru devoir attribuer aux déviations du quart-de-cercle mural de *Marſeille*, que le regiſtre ſeul ne me faiſoit pas connoître aſſez exactement. En effet, la valeur en degrés d'aſcenſion droite du temps écoulé entre les paſſages des deux étoiles α du Bélier & η des Poiſſons obſervés le 9, étoit fort différente de ce qu'on l'auroit dû trouver ſuivant la différence d'aſcenſion droite connue entre ces deux étoiles.

Le P. *Pezenas* a bien voulu, à la prière que je lui ai faite, rechercher ſoigneuſement les déviations du limbe de ſon quart-de-cercle mural, aux différentes

hauteurs auxquelles avoient été faites les observations: il m'a communiqué son travail, & la déviation s'est trouvée la même à la hauteur d'α du Bélier, & à celle de la Lune, ainsi que je l'avois pensé; il m'a en même temps découvert la source de l'erreur, en m'avertissant d'une faute d'écriture dont il s'est aperçû sur son registre, dans l'heure du passage de la Lune, qui doit être à $11^h\ 24'\ 2''$ de sa pendule, au lieu de $11^h\ 25'\ 2''$.

Ce passage réduit au temps vrai, fut à $11^h\ 10'\ 24''\frac{3}{4}$; il étoit alors à *Paris* $10^h\ 58'\ 15''\frac{3}{4}$, aussi temps vrai, ou $16^h\ 6'\ 32''$, temps moyen, pour lequel les tables donnent

La longitude de la Lune	♋	9^d	$29'\ 56''\frac{1}{1}$
Et sa latitude		1.	$36.\ 20\frac{4}{1}$

Je conclus que le passage de α du Bélier a précédé celui de la Lune, de $4^h\ 45'\ 46''$, lesquelles réduites en degrés de l'équateur * par la table, page 94 du livre de la Connoissance des Temps, donnent $71^d\ 38'\ 14''$ de différence d'ascension droite, entre le 1.er bord de la Lune & l'étoile.

On trouve ensuite l'ascension droite apparente de l'étoile, en prenant dans un catalogue exact son ascension droite vraie, pour le jour requis, je me suis suis servi de la table rapportée page VIII de la

* Cette réduction auroit besoin de correction, si l'étoile & la Lune ayant passé dans un plan qui n'est pas exactement le méridien, ces deux astres n'avoient pas à peu près la même hauteur.

Préface du 1.er cahier des Obſervations de la Lune, publié en 1751, *à Paris*, de l'Imprimerie Royale, qui donne l'aſcenſion droite moyenne de $28^d\ 17'\ 51''\frac{1}{2}$, on a égard à la nutation, alors additive, de $22''\frac{1}{2}$, & à l'aberration orientale, par conſéquent additive, de 4", & l'on a la poſition de l'étoile dans le ciel, telle qu'on la voyoit au jour de l'obſervation; l'on y ajoûte dans cette occaſion les 71 degrés, &c. de différence avec la Lune, trouvée ci-deſſus, parce que la Lune a paſſé après l'étoile: on y ajoûte enfin le demi-diamètre de la Lune réduit à l'équateur, de 17′ 19", pour avoir l'aſcenſion droite apparente du centre de la Lune, de $100^d\ 13'\ 51''$, qui eſt en même temps la vraie, la Lune n'ayant point d'aberration, comme l'a fait voir M. *Clairaut*, dans les Mémoires de l'Académie de l'année 1746.

On trouve à peu près de la même manière la déclinaiſon de la Lune par celle d'une étoile, lorſqu'on a meſuré leur différence de déclinaiſon avec un micromètre; mais ce n'eſt point ici le cas de ſe ſervir de cette méthode, puiſque dans les obſervations du paſſage au méridien dont il s'agit, la déclinaiſon de la Lune ſe déduit de ſa hauteur méridienne, en ſuppoſant pourtant la hauteur du pole du lieu bien établie, & les défauts de la graduation de l'inſtrument, s'il y en a, reconnus.

Ici la hauteur méridienne de la Lune étoit rapportée dans le regiſtre du P. *Pezenas*; mais comme il n'avoit

point encore pû travailler alors au parfait examen de ſon mural, j'ai préféré les hauteurs méridiennes de cet aſtre, priſes le 9 à *Paris*, & le 11 à *Greenwich* avec d'excellens inſtrumens, pour parvenir à connoître l'erreur des tables en latitude.

Je ne prends donc, dans l'obſervation de *Marſeille*, que l'aſcenſion droite du centre de la Lune, qu'elle m'a fait trouver très-exactement de $100^{d}\ 13'\ 51''$, comme on la vû ci-deſſus, & pour en conclurre la longitude de la Lune & l'erreur des tables dans cet élément, j'emploie dans le calcul la déclinaiſon de $21^{d}\ 32'\ 2''$ ſeptentrionale, telle que les tables la donnoient.

La longitude de la Lune qui en réſulte, eſt de $\mathfrak{S}\ 9^{d}\ 30'\ 49''$.

Ce réſultat ſurpaſſe de $53''$ celui que nous avons déjà vû que donnoient les tables; par conſéquent les tables faiſoient la longitude de la Lune trop petite de cette quantité, le 10 Janvier à l'heure de l'obſervation du P. *Pezenas*.

Obſervations de Paris *& de* Greenwich, *du 9 & du 11 Janvier 1751.*

Obſervations du 9 Janvier.

A *Paris*, M. *le Monnier* avoit obſervé le paſſage du 1.^er^ bord de la Lune à $10^{h}\ 12'\ 50''\frac{1}{2}$, temps vrai. J'ai calculé pour cette heure le lieu de la Lune ſuivant les tables, & j'ai trouvé,

La longitude	♊ 24^{d} 56′ 46″ $\frac{1}{2}$
La latitude auſtrale	0. 18. 07 $\frac{1}{2}$
Le demi-diamètre horizontal.	0. 16. 10.
Et la parallaxe horizontale	0. 58. 36.

Le diamètre de la Lune avoit été meſuré le même jour par le même Aſtronome; j'ai déduit de ſon obſervation le demi-diamètre horizontal de 16′ 12″ $\frac{1}{2}$, par conſéquent les tables le faiſoient trop petit de 2″ $\frac{1}{2}$.

Le paſſage de la Lune obſervé à *Paris*, étoit accompagné de celui de l'étoile *Rigel;* ainſi l'aſcenſion droite de cette étoile étant tirée de la table que j'ai déjà citée *(page 248,)* & le demi-diamètre de la Lune, de l'obſervation qui vient d'être rapportée, j'ai conclu qu'à l'heure du paſſage du 1.^{er} bord, l'aſcenſion droite du centre de la Lune étoit de 84^{d} 31′ 33″ $\frac{1}{2}$*; j'ai conclu encore la déclinaiſon ſeptentrionale de cette planète de 23^{d} 04′ 54″, par la hauteur méridienne du bord inférieur, qui avoit été également obſervée * *, & j'en tire la longitude & la latitude de la Lune par obſervation, ſavoir:

La longitude	♊ 24^{d} 57′ 55″ $\frac{1}{2}$
Et la latitude auſtrale	0. 17. 56 $\frac{1}{2}$

La comparaiſon de ces réſultats à ceux qu'on vient de trouver que les tables donnoient, montre que

* Comme on la vû page 227.

** De la manière qu'on l'a expliqué même page.

l'erreur des tables en longitude étoit de $1' 8''\frac{3}{4}$ dont elles la faisoient trop petite, & que leur erreur en latitude étoit de $11''\frac{1}{2}$, dont elles faisoient la latitude trop grande.

A *Greenwich*, M. *Bradley* qui a bien voulu me communiquer un extrait de son registre, concernant les observations qui s'y sont trouvées correspondantes aux miennes, avoit observé le même jour 9 Janvier 1751, ou 29 Décembre 1750, *vieux stile*,

Le passage du 1.er bord de la Lune à $5^h\ 38'\ 5''\frac{3}{4}$ } de la pendule.
Et le passage de l'étoile α d'Orion à $5.\ 42.\ 29\ \frac{1}{2}$ }

Il suppose que le jour commence à midi, mais sa pendule qui est réglée de manière qu'elle suit le mouvement des étoiles, c'est-à-dire, qu'il s'y écoule 24^h pendant leurs révolutions, marque à peu près en heures l'ascension droite du milieu du ciel, & l'erreur réelle où le temps vrai se trouve exactement, par le passage du Soleil ou des étoiles au méridien, où il les observe avec un très-bon instrument des passages, qui y est bien ajusté, & dont la lunette a huit pieds de longueur.

Ainsi je cherche l'heure de cette observation, temps vrai, de la manière suivante.

Je prends dans un livre d'Ephémérides, tel que la Connoissance des Temps, l'heure à laquelle α d'Orion devoit passer ce jour-là au méridien, que je trouve à $10^h\ 17'\ 42''$.

Le lieu du Soleil calculé pour cette heure au méridien de Londres, ou pour $10^h\ 27'\ 02''$ au méridien de *Paris* *, étoit . . . . . ☌ $19^d\ 25'\ 52''$

D'où je conclus le complément de l'aſcenſion droite du Soleil à 360^d de . . . . . $68.\ 57.\ 47\ \frac{5}{8}$

J'y ajoûte l'aſcenſion droite apparente d'α d'Orion . . . . . $85.\ 26.\ 21\ \frac{5}{8}$

Pour avoir la diſtance de l'étoile au Soleil . . $154.\ 24.\ 09$

Dont la valeur en temps eſt l'heure du paſſage de l'étoile au méridien, temps vrai, à . . $10^h\ 17'\ 36''\ \frac{2}{3}$

Et puiſque le 1.er bord de la Lune a paſſé avant l'étoile $4'\ 23''\ \frac{3}{4}$ à la pendule, ou ſeulement $4'\ 23''$, à cauſe de la différence du temps de la pendule avec le temps du Soleil . . . . $4.\ 23.$

Le temps vrai du paſſage du 1.er bord de la Lune à *Greenwich*, fut à . . . . . $10.\ 13.\ 13\ \frac{2}{3}$

Il étoit alors au méridien de *Paris* $10^h\ 22'\ 33''\ \frac{2}{3}$, & de temps moyen $10^h\ 30'\ 24''\ \frac{2}{3}$, pour lequel ayant calculé le lieu de la Lune ſur les tables, j'ai trouvé

La longitude . . . . . ♊ $25^d\ 2'\ 30''$,
Et la latitude auſtrale . . . . . $0.\ 18.\ 38\ \frac{1}{5}$.

L'obſervation de M. *Bradley* donne l'aſcenſion droite du centre de la Lune de $84^d\ 38'\ 03''$, & je trouve que la véritable déclinaiſon à l'heure de cette obſervation devoit être ſeptentrionale de $23^d\ 4'\ 32''\ \frac{1}{2}$, par la déclinaiſon qui avoit été obſervée à *Paris* 9′ 43″ plus tôt, à raiſon du changement en déclinaiſon.

* La différence des méridiens de *Paris* & de *Greenwich*, de 9′ 20″ de temps, eſt priſe dans l'Hiſt Céleſte. Britan. par *Flamſteed. Londres, 1725.*

qui dans les 24^h du 9 au 10 Janvier, diminuoit de $51''$, comme on le voit dans la Connoissance des Temps, d'où j'en déduis

La longitude . . . . . ♎ 25^d $3'$ $52''\frac{1}{2}$

La longitude qu'on vient de trouver par les tables, étoit moindre que celle-ci de $1'$ $22''\frac{1}{2}$, ainsi l'erreur des tables étoit en défaut de cette quantité dans la longitude de la Lune.

Observation du 11 Janvier.

A *Greenwich*, M. *Bradley* avoit observé ce jour-là, ou 3 Décembre, *vieux stile*.

Le passage du centre de la Lune à 7^h $42'$ $57''$ } de la pendule.
Et celui de l'étoile *Procyon*, à . . . 7. 27. $4\frac{1}{4}$ }

J'ai calculé le lieu du Soleil pour le temps du passage de *Procyon*, & l'ascension droite apparente de cette étoile étant connue de 111^d $34'$ $25''\frac{1}{4}$, j'ai trouvé l'heure de son passage au méridien, temps vrai, à 11^h $53'$ $10''$, & ensuite celle du passage du centre de la Lune à *Greenwich* à 12^h $09'$ $00''$, aussi temps vrai, en réduisant en temps moyen les $15'$ $52''\frac{3}{4}$ de temps écoulé à la pendule, entre le passage de l'étoile & celui de la Lune.

J'ai cherché ensuite le lieu de la Lune pour cette heure à *Greenwich*, c'est-à-dire, pour 12^h $18'$ $20''$, temps vrai au méridien de *Paris*, ou 12^h $27'$ $01''\frac{3}{4}$ temps moyen. Les tables m'ont donné,

La longitude de la Lune . . . . . ♋ 24^d $09'$ $42''$
La latitude australe 2. 48. 39

Le demi-diamètre horizontal 0. 15. 56
Et la parallaxe horizontale 0. 57. 48

J'ai conclu de l'obſervation, l'aſcenſion droite du centre de la Lune de $115^d\ 32'\ 36''\frac{1}{2}$, & ſa déclinaiſon ſeptentrionale de $18^d\ 32'\ 36''\frac{1}{3}$, dont j'ai déduit

La longitude de la Lune . . . . . ☋ $24^d\ 09'\ 39''\frac{1}{8}$
Et la latitude auſtrale de . . . . . 2. 48. 46 $\frac{1}{4}$

Par conſéquent les tables pouvoient être regardées comme exactes dans cette occaſion, puiſqu'on trouve qu'elles faiſoient ſeulement la longitude trop grande de $2''\frac{1}{2}$, & la latitude trop petite de $7''\frac{1}{4}$.

Concluſion des erreurs des Tables, pour le temps de l'occultation.

Erreur en longitude.

Par les réſultats des calculs des différentes obſervations qui viennent d'être rapportées, on voit que, le 9 Janvier, l'erreur en longitude reconnue par l'obſervation de *Paris* & celle reconnue par l'obſervation de *Greenwich*, ne diffèrent que d'un quart de minute, & qu'ainſi on peut s'arrêter ſûrement à $1'\frac{1}{4}$ d'erreur dont les tables faiſoient la longitude trop petite à environ $10^h\frac{1}{4}$ du ſoir; & puiſque le 11.e au ſoir à minuit un quart il n'y avoit point d'erreur, je conclus que le 10 à l'heure de l'occultation l'erreur étoit de deux tiers de minute en défaut.

L'erreur reconnue par l'obſervation de *Marſeille*, du 10 Janvier, étant, ſuivant la proportion du

changement trouvé dans l'intervalle des deux jours; évaluée pour l'heure de l'occultation, l'on trouve qu'elle étoit d'environ cinq ſixièmes de minute.

Ainſi les réſultats de ces deux méthodes ne différant que d'un ſixième de minute, je conclus qu'au temps de l'occultation les tables faiſoient la longitude de la Lune trop petite de trois quarts de minute.

Erreur en latitude.

De l'erreur de 12″ en excès qu'a indiquée l'obſervation de *Paris* du 9 Janvier, & de celle de 7″ en défaut qu'a indiquée l'obſervation de *Greenwich* du 11, je conclus que l'erreur étoit en excès au temps de l'occultation, de 5″, qu'il faut par conſéquent retrancher de la latitude des tables.

Erreur du demi-diamètre, & correction de la parallaxe.

Lorſque j'ai rapporté les obſervations de *Paris*, du 9 Janvier, on a vû que l'erreur du demi-diamètre a été trouvée ſeulement de $2''\frac{1}{2}$ en défaut; je les ajoûterai au demi-diamètre que donneront les tables le 10 au temps de l'occultation, en ſuppoſant avec raiſon, qu'il n'y a point de différence à cet égard avec le jour précédent, & j'en déduis la correction de 9″, auſſi additive, qu'il faudra faire à la parallaxe horizontale.

Lieu apparent de l'étoile éclipſée.

Je le déduis de ſa détermination du 16 Novembre 1750,

1750, lors de la première occultation, de la manière ſuivante.

1.° Longitude apparente de l'étoile ζ des Gémeaux, le 16 Novembre 1750	♋ 11ᵈ 31′ 10″
Aberration, alors orientale, en longitude, à ôter	0. 0. 13 $\frac{5}{2}$
Longitude vraie le 16 Novembre	♋ 11. 30. 56 $\frac{5}{2}$
Effet de la préceſſion du 16 Novembre au 10 Janvier, à ajoûter	0. 0. 07 $\frac{5}{2}$
Donc la longitude apparente le 10 Janvier.	♋ 11. 31. 23
2.° * Latitude apparente de cette étoile, le 16 Novembre	2. 4. 16
Aberration en latitude, alors méridionale, & à ôter	0. 0. 0 $\frac{1}{5}$
Latitude vraie le 16 Novembre	2. 4. 15 $\frac{2}{5}$
Aberration en latitude le 10 Janvier, ſeptentrionale, & à ôter	0. 0. 0 $\frac{1}{10}$
Donc la latitude apparente le 10 Janvier . .	2. 4. 15 $\frac{1}{3}$

La différence de l'effet de la nutation eſt inſenſible dans cet eſpace de temps.

Calcul de l'obſervation de Louiſbourg.

Je comptois à *Louiſbourg* 9ʰ 8′ 10″ temps vrai, à l'inſtant de mon obſervation; j'ai cherché le lieu du Soleil & de la Lune que donnoient alors les tables, c'eſt-à-dire à *Paris* à 13ʰ 16′ 31″ $\frac{1}{2}$, en

* Quoique cet article ne roule que ſur des fractions de ſeconde, on le donne toûjours pour ne pas ſupprimer le détail de l'exemple.

ſuppoſant la diſtance du méridien de *Louiſbourg* de $4^h\ 8'\ 21''\ \frac{1}{2}$.

	Suivant les Tables.	*Et correction faite des erreurs trouvées ci-devant.*
Lieu du Soleil	♑ $20^d\ 34'\ 14''$	
Longitude de la Lune . .	♋ 10. 50. 25	♋ $10^d\ 51'\ 10''$
Latitude auſtrale	1. 43. 21	1. 43. 16
Demi-diamètre horizontal.	0. 16. $03\ \frac{1}{2}$	0. 16. 06
Parallaxe horizontale . . .	0. 58. 14	0. 58. 23

D'après ces élémens j'ai continué les calculs de la même manière que pour la première occultation, & j'ai trouvé que

L'angle parallactique étoit alors à *Louiſbourg.*	$43^d\ 54'\ 44''\ \frac{1}{2}$
La parallaxe de longitude	0. 24. 09
Et celle de latitude	0. 25. 05
La latitude apparente de la Lune étant donc.	2. 08. 21
Celle de l'étoile	2. 04. $15\ \frac{1}{3}$
Et le demi-diamètre apparent	0. 16. 19

J'ai conclu qu'à l'inſtant de l'occultation, l'intervalle entre le point de la circonférence de la Lune où l'étoile s'eſt éclipſée, & celui où aboutit le diamètre parallèle à l'écliptique, étoit de $14^d\ 31'\ 22''$, & que la longitude apparente de la Lune étoit moins avancée que celle de l'étoile, de $15'\ 48''$.

Cette différence étant ſouſtraite de la longitude de l'étoile, j'ai eu la longitude apparente de la Lune	♋ $11^d\ 15'\ 35''$
De laquelle ſouſtrayant la parallaxe de longitude, j'ai connu la longitude vraie de la Lune, ſuivant mon obſervation	♋ 10. 51. 26
Qui eſt plus avancée que celle des tables, de	0. 0. 16

Ce qui montre que la diſtance des méridiens ſuppoſée dans le calcul des tables de $4^h\ 8'\ 21''\ \frac{1}{2}$, n'eſt pas la véritable, & qu'elle eſt plus grande de $28''$ de temps, pendant leſquelles le mouvement de la Lune en longitude, ſelon les tables, indique que la longitude de la Lune étoit augmentée de $16''$; ainſi la diſtance du méridien de *Louiſbourg*, ſuivant cette occultation, eſt à l'occident du méridien de *Paris*, de $4^h\ 8'\ 50''$.

J'ai encore recherché le point du diſque où s'eſt faite l'immerſion, par l'alignement qui avoit été remarqué aux taches, en le rapportant ſur la phaſe générale de la Lune, inſérée page 140 du Livre des Inſtitutions Aſtronomiques, de la manière que je l'ai indiqué dans la page 240 : j'y ai même rapporté l'alignement de l'émerſion, & j'ai trouvé que non ſeulement le point du diſque où s'eſt faite l'immerſion, étoit éloigné de $14^d\ \frac{1}{2}$ du point où aboutit le diamètre parallèle à l'écliptique, comme on l'avoit trouvé par la différence des latitudes ; mais encore que la corde parcourue par l'étoile derrière le diſque de la Lune, avoit en effet l'inclinaiſon qu'elle devoit avoir, eu égard à l'écliptique, ce qui confirme l'avantage que l'on peut retirer en pluſieurs occaſions de ces ſortes d'alignemens.

CHAPITRE CINQUIE'ME.

Détermination de la Longitude du paſſage de Bacareau, *près du Cap de* Sable, *extrémité occidentale de l'*Acadie, *par les diſtances de la Lune au Soleil, meſurées le 18 Juin 1751.*

LA méthode des aſcenſions droites de la Lune, eſt la ſeconde des deux, ſuivant leſquelles j'ai dit qu'on détermine la ſituation des méridiens terreſtres par des obſervations de la Lune, lorſque ces obſervations ont donné l'aſcenſion droite de cet aſtre.

Je vais rapporter le détail de cette méthode, en rendant compte des calculs des diſtances de la Lune au Soleil, obſervées le 18 Juin 1751, près du cap de *Sable*, auxquelles je l'appliquerai, parce qu'elle leur eſt particulièrement propre.

Mais il faut auparavant connoître les erreurs des tables de la Lune, c'eſt-à-dire, pour cette méthode, ſavoir de combien l'aſcenſion droite & la déclinaiſon de la Lune ſuivant les tables, diffèrent de la véritable aſcenſion droite & déclinaiſon de cet aſtre, qu'on déduit d'une obſervation correſpondante. Il eſt même important, lorſqu'on applique cette méthode aux diſtances de la Lune au Soleil, de connoître l'erreur des tables du Soleil en aſcenſion droite; car ces tables ſont quelquefois défectueuſes juſqu'à une

minute. M. *le Monnier* avoit fait à *Paris* le 17 & le 18 Juin, des obſervations qu'il a bien voulu me communiquer, & dans leſquelles j'ai trouvé de quoi remplir tous ces objets.

Recherche des erreurs des Tables de la Lune & du Soleil.

Le 17 Juin, le diamètre de la Lune fut meſuré à *Paris ;* j'en ai déduit l'erreur des tables pour cet élément, de $3''\frac{1}{2}$, dont elles font le demi-diamètre horizontal trop grand, & par conſéquent la parallaxe horizontale auſſi trop grande de $12''\frac{2}{3}$, pour en faire uſage dans les obſervations du lendemain.

La véritable aſcenſion droite du Soleil a été trouvée par les obſervations du même jour, car cet aſtre avoit été comparé à *Arcturus*, & les tables en donnoient l'aſcenſion droite moins avancée d'un quart de minute ou $15''$ que l'obſervation.

Les obſervations du 18 Juin faites à *Paris*, ſont, le paſſage de la Lune au méridien à $7^h\ 12'\ 04''$ du matin, comparé au paſſage d'*Arcturus*, & la hauteur méridienne du bord ſupérieur. On tire de la première, l'aſcenſion droite du centre de la Lune, de $13^d\ 59'\ 41''\frac{1}{2}$, & de la ſeconde l'on déduit la déclinaiſon ſeptentrionale, de $10^d\ 42'\ 46''\frac{1}{5}$ pour l'heure du paſſage de la Lune, en employant dans cette déduction le demi-diamètre convenablement à la correction indiquée par l'obſervation du 17.

Le calcul du lieu de la Lune, fait pour la même heure ſuivant

les tables, donne la longitude de cet aſtre en . . ♈ 16ᵈ 53′ 51″ ½
Et la latitude boréale de . . . . . 4. 21. 47 ½

Il faut dans cette occaſion réduire ces deux élémens en aſcenſion droite & en déclinaiſon, ce qu'on peut faire par les cinq mêmes analogies rapportées dans les Inſtitutions Aſtronomiques, & avec leſquelles j'ai déjà fait dans la page 228 une réduction inverſe de celle-ci, comme on le va voir ſur la *figure 3.ᵉ*, que nous continuerons de ſuivre après y avoir fait quelques obſervations: car, dans le cas préſent, le point où ſe fait la commune ſection de l'équateur & de l'écliptique eſt en ♈, & la Lune étant en ☊ avec une latitude boréale, le cercle de latitude tiré du pole *B* paſſant par la Lune, eſt *B*☊*G*.

Ainſi, puiſqu'on connoît ♈*O* longitude, & ☊*O* latitude, le 1.ᵉʳ triangle qu'on réſoud eſt ♈*OG* rectangle en *O*; on emploie donc dans les 3.ᵉˢ termes des trois premières analogies la tangente coſinus ou ſinus de la longitude, au lieu de ceux de l'aſcenſion droite, & l'on trouve l'arc de l'équateur correſpondant ♈*G* de 18ᵈ 19′ 28″, l'angle ♈*G*☊ de l'équateur & du cercle de latitude, de 67ᵈ 35′ 37″ ½, & l'arc *OG* de 7ᵈ 11′ 42″, que l'on ajoûte (dans ce cas-ci, où la latitude eſt boréale) à ☊*O* latitude de la Lune, pour avoir ☊*G* de 11ᵈ 33′ 29″ ½. On réſoud enſuite le 2.ᵉ triangle qui eſt ☊*FG* rectangle en *F*, dans lequel deux angles & un côté étant connus, on trouve le côté ☊*F* de 10ᵈ 40′ 30″,

déclinaiſon ſeptentrionale, & le côté FG de $4^d\ 27'\ 26''\ \frac{1}{2}$ qu'on ſouſtrait de γG connu dans le premier triangle, & il reſte γF de $13^d\ 52'\ 01''\ \frac{1}{2}$, aſcenſion droite cherchée.

Il eſt à remarquer que ſi la Lune avoit une latitude auſtrale, on rapporteroit aux petites lettres dans cette *figure 3.e* les mêmes opérations que l'on vient de faire ſur les grandes.

Par la comparaiſon de cette aſcenſion droite, & déclinaiſon de la Lune ſuivant les tables, avec ces mêmes élémens qu'on a tirés de l'obſervation, je reconnois que les tables faiſoient l'aſcenſion droite trop petite de $7'\ 40''$, & la déclinaiſon auſſi trop petite de $2'\ 16''\ \frac{1}{3}$ le 18 Mai, à l'heure de l'obſervation de M. *le Monnier.*

Calcul d'une des diſtances meſurées de la Lune au Soleil, le 18 Juin 1751, au matin.

On peut actuellement faire l'application de la méthode des aſcenſions droites aux obſervations, & je commence par le calcul de la 7.e diſtance, qui m'avoit paru avoir été le plus exactement obſervée.

Je cherche quels étoient les lieux du Soleil & de la Lune ſuivant les tables, pour le 17 Juin, lorſqu'il étoit près du cap de *Sable* $19^h\ 44'\ 23''$, temps de mon obſervation, & en ſuppoſant d'abord que la diſtance du méridien que je cherche ſoit à $4^h\ 36'\ \frac{1}{2}$ de celui de *Paris*, j'ai fait le calcul pour le 18 Juin

à $00^h\ 20'\ 53''$, temps vrai au méridien de *Paris*, & les tables donnent

	Suivant les Tables.	*Et correction faite des erreurs trouvées ci-devant.*
L'ascension droite du Soleil .	$86^d\ 28'\ 04''\frac{1}{4}$	$86^d\ 28'\ 19''\frac{1}{4}$
Sa déclinaison septentrionale .	$23.\ 26.\ 11\frac{1}{2}$	$23.\ 26.\ 11\frac{1}{2}$
L'ascension droite de la Lune.	$16.\ 48.\ 13$	$16.\ 55.\ 53$
Sa déclinaison septentrionale .	$11.\ 41.\ 55\frac{1}{2}$	$11.\ 44.\ 12$
Son demi-diamètre horizontal.	$0.\ 16.\ 17$	$0.\ 16.\ 13\frac{1}{2}$
Sa parallaxe horizontale . . .	$0.\ 59.\ 02$	$0.\ 58.\ 49$

D'après ce calcul, il faut voir si dans la supposition qui a été faite de $4^h\ 36'\ \frac{1}{2}$ de distance des méridiens, les tables donneront la différence d'ascension droite entre la Lune & le Soleil, ou, ce qui est la même chose, l'angle au pole formé par les cercles de déclinaison qui passent par le centre de ces deux astres, égal au même angle qui résultera de l'observation.

Mais parmi les élémens nécessaires pour déduire de l'observation la valeur de cet angle, & qui n'ayant point été observés, seront pris dans les tables corrigées, la déclinaison de la Lune, principal de ces élémens, trouvé ci-dessus, est la déclinaison vraie; & l'on a besoin de la déclinaison apparente, c'est-à-dire, affectée de la parallaxe qu'avoit la Lune au temps de l'observation. D'un autre côté, pour trouver par les seules tables la valeur de ce même angle de différence d'ascension droite entre les deux astres, afin de le comparer à celui de l'observation,

il

il faut connoître l'aſcenſion droite & la déclinaiſon auſſi apparentes tant de la Lune que du Soleil : on les cherchera après avoir connu l'angle que formoient alors auprès du cap de *Sable* le vertical & le cercle de déclinaiſon, qui paſſoient par le centre de la Lune, & la diſtance de la Lune au zénith.

Cet angle dont on vient de parler, doit être appelé *l'angle parallactique d'aſcenſion droite*, car il eſt pour cette méthode ce qu'eſt l'angle parallactique dans la méthode des longitudes.

Calcul de l'angle parallactique d'aſcenſion droite, & de la diſtance de la Lune au zénith.

Soit dans la *figure 8*, $HMZPO$ le méridien, P le pole, Z le zénith, HO l'horizon, ΥMb l'équateur, & M le point de ce cercle qui eſt au méridien ; ſoit encore PLa un cercle de déclinaiſon qui paſſe par le centre de la Lune au point L ſon vrai lieu, & ZLV un cercle vertical, paſſant auſſi par le centre de la Lune ; ſoit enfin $P\mathcal{S}b$ un autre cercle de déclinaiſon qui paſſe par le centre du Soleil au point $\mathcal{S}$ ſon vrai lieu, & $Z\mathcal{S}X$ un autre cercle vertical paſſant auſſi par le centre du Soleil.

On voit que ſi de Υb, aſcenſion droite du Soleil de . . . . . $86^d\ 28'\ 19''\frac{5}{2}$

On ſouſtrait Mb, diſtance de $4^h\ 15'\ 37''$ dont le Soleil étoit éloigné du méridien du côté de l'orient, laquelle réduite en degrés de l'équateur, eſt . . . . . $63.\ 54.\ 15$

On a l'aſcenſion droite du milieu du ciel *M*. $22^d\ 34'\ 04''\frac{1}{2}$
De laquelle ôtant Υa, aſcenſion droite de la Lune . . . . . $16.\ 55.\ 53$

Le reſte $a M$ eſt la diſtance de la Lune au méridien, du côté de l'occident . . . . . $5.\ 38.\ 11\frac{1}{2}$

On réſoud enſuite le triangle obliquangle ZLP, dont on connoît les deux côtés ZP, complément de la hauteur du pole, de $46^d\ 28'\ 51''$, & LP complément de la déclinaiſon de la Lune, de $78^d\ 15'\ 48''$, & l'angle compris ZPL, dont l'arc de l'équateur aM eſt la meſure. On trouve l'angle ZLP parallactique d'aſcenſion droite, de $7^d\ 41'\ 26''\frac{1}{2}$, & le côté LZ, diſtance vraie de la Lune au zénith, de $32^d\ 09'\ 15''$.

Calcul des parallaxes de hauteur, d'aſcenſion droite & de déclinaiſon.

Dans les calculs d'occultations, on n'a pas dû avoir égard à la réfraction aſtronomique, parce qu'elle ne changeoit pas la ſituation reſpective des deux objets vûs par le même rayon viſuel; mais ici les aſtres étant à différentes hauteurs & éloignés l'un de l'autre, la réfraction doit concourir avec la parallaxe à altérer leur diſtance; la parallaxe fait paroître chaque aſtre plus bas, au lieu que la réfraction l'élève. On va d'abord conſidérer la parallaxe, on aura enſuite égard à la réfraction.

Soit dans la même *figure 8* l'arc LC, la quantité

dont la parallaxe de hauteur abaiſſe la Lune dans le vertical *ZV*, par conſéquent C le lieu apparent ; ſi l'on tire du point C un petit arc de cercle parallèle à l'équateur juſqu'au point *o*, où il rencontre le cercle de déclinaiſon *Pa*, l'arc C*o* exprime la parallaxe d'aſcenſion droite, & *Lo* celle de déclinaiſon.

Etant donc connue la diſtance vraie de la Lune au zénith, on s'en ſert avec la parallaxe horizontale pour trouver par fauſſe poſition la parallaxe de hauteur de $31' 45'' \frac{2}{3}$, de la même manière qu'on l'a fait dans la page 234 pour la méthode des longitudes: mais comme la réfraction produit toûjours ſon effet dans le même vertical que la parallaxe, quoique dans un ſens contraire, on peut actuellement les confondre en prenant *L*C, non pas pour la parallaxe de hauteur ſimplement, mais pour ſon excès ſur la réfraction qui eſt moins grande. Cela ſuppoſé, on réſoud le triangle *Lo*C rectangle en *o*, qu'on traite comme rectiligne, vû ſa petiteſſe, & dans lequel on connoît l'angle *oL*C oppoſé au ſommet de l'angle parallactique d'aſcenſion droite, & le côté *L*C; on trouve *Lo* de $30' 52''$, parallaxe de déclinaiſon, la réfraction compriſe, ainſi que C*o* de $4' 10''$, arc du parallèle à l'équateur.

On ne peut pas ici ſe diſpenſer de réduire au grand cercle la valeur de cet arc du parallèle, comme dans la page 235 pour la méthode des longitudes, à cauſe qu'il n'en eſt pas des limites de la déclinaiſon

de la Lune, comme de celles de ſa latitude, & que lorſque la déclinaiſon eſt grande, la différence entre le parallèle & l'équateur l'eſt auſſi. Cette réduction fait trouver ici la parallaxe d'aſcenſion droite, de 4′ 15″, y compris l'effet de la réfraction.

Il faut faire auſſi à l'égard du Soleil, les mêmes opérations qu'on vient de faire pour la Lune; c'eſt-à-dire, qu'il faut examiner combien la réfraction aſtronomique & la parallaxe paroiſſent altérer l'aſcenſion droite & la déclinaiſon; mais dans ce calcul pour le Soleil, la réfraction eſt toûjours plus forte que la parallaxe; ainſi l'on conſidérera l'excès de la première ſur la ſeconde, ce qui fera que les petites quantités que l'on trouvoit pour la Lune, ſeront en ſens contraire pour le Soleil, en ſuppoſant les autres circonſtances les mêmes.

Déduction de l'angle de différence d'aſcenſion droite, entre la Lune & le Soleil, ſoit par les Tables, ſoit par l'obſervation, & leur comparaiſon, dont on conclud la ſituation du méridien cherché.

Avant de faire uſage des parallaxes & des réfractions d'aſcenſion droite & de déclinaiſon que l'on vient de trouver, il faut remarquer ſur la *figure 8* ou ſur un globe, que l'effet de la parallaxe diminue en apparence, dans le cas préſent, l'aſcenſion droite vraie de la Lune, puiſque cette planète étoit à l'occident du méridien: quant à ſa declinaiſon qui étoit ſeptentrionale, on voit aiſément que l'aſtre étant abaiſſé par

la parallaxe a dû paroître plus proche de l'équateur & plus éloigné du pole. A l'égard du Soleil, on remarquera de même que ſon aſcenſion droite eſt diminuée, parce que cet aſtre étoit à l'orient du méridien, & que comme on l'a déjà dit, il s'agit principalement de l'effet de la réfraction qui eſt plus forte que la parallaxe. Enfin dans cette ſituation de la ſphère, le Soleil étant au nord de l'équateur, ſa déclinaiſon eſt augmentée, ou le complément de la déclinaiſon diminué en apparence par la réfraction.

Ainſi de l'aſcenſion droite vraie de la Lune en *a* ſelon les tables, de	16ᵈ	55′	53″
Souſtrayant la parallaxe d'aſcenſion droite moins la réfraction	0.	4.	15
On a l'aſcenſion droite apparente de la Lune en *c*	16.	51.	38
Et de la même manière de l'aſcenſion droite vraie du Soleil en *b* de	86.	28.	19½
Souſtrayant la réfraction en aſcenſion droite moins la parallaxe	0.	1.	6
On a l'aſcenſion droite apparente du Soleil en *d*	86.	27.	13½
L'arc *c d*, différence d'aſcenſion droite apparente entre la Lune & le Soleil, ou l'angle au pole ☾ *P* ☉, formé par les cercles de déclinaiſon qui paſſent par les lieux apparens de ces deux aſtres, eſt ſelon les tables, de	69.	35.	35½

Il reſte encore à trouver la valeur de ce même angle par l'obſervation : or on connoît,

La diſtance entre les bords des deux aſtres, qui a été meſurée de	66ᵈ	28′	15″

On y ajoûte le demi-diamètre apparent de la Lune & du Soleil, savoir :

Celui du Soleil, de . .	15′	50″	C'est-à-dire, la somme des deux demi-diamètres . . . 32′ 17″ 2/3
Et celui de la Lune, suivant la hauteur où elle étoit alors, de . .	16.	27 2/3	

Pour avoir la distance apparente des centres de la Lune & du Soleil ☾⊙, de . . . . . 67d 00′ 32″ 1/3

On a besoin d'ailleurs du complément de la déclinaison apparente, tant de la Lune que du Soleil, & comme on ne les connoît point par observation, on a recours aux tables, qui ont donné

Le complément de la déclinaison vraie de la Lune, de . . . . . 78d 15′ 48″

Et puisque l'on a vû que dans ce cas le complément est augmenté en apparence du petit arc *L o*, par la parallaxe de déclinaison, l'effet de la réfraction toûjours compris, de 0. 30. 52

Le complément de la déclinaison apparente de la Lune ☾ *P*, est donc de 78. 46. 40

Et pour le Soleil, puisque le complément de sa déclinaison vraie, de 66. 33. 48 1/2

Est diminué du petit arc ⊙ *q*, par l'effet de la réfraction, celui de la parallaxe compris . . 0. 0. 47

Le complément de la déclinaison apparente du Soleil ⊙ *P*, est de 66. 33. 01 1/2

Ainsi dans le triangle obliquangle ☾ *P* ⊙, connoissant les trois côtés, on trouve par sa résolution l'angle au pole ☾ *P* ⊙ de la différence d'ascension droite apparente entre les centres des deux astres, par l'observation, de . . 69. 38. 09 1/2

Les Tables ont donné cet angle moindre de $2'\ 32''\frac{5}{6}$, par conſéquent la diſtance du méridien du lieu de l'obſervation à celui de *Paris*, ſuppoſée dans ce calcul de $4^h\ 36'\ 30''$, n'eſt point la véritable, & elle eſt trop grande, puiſque, ſi l'on avoit calculé pour une différence d'heure un peu plus petite, l'aſcenſion droite apparente de la Lune auroit été moins avancée, & ſa différence avec celle du Soleil plus grande: or, par le calcul de l'obſervation de *Paris*, & par celui de cette obſervation, on connoît le mouvement horaire en aſcenſion droite, & l'on trouve que la quantité de $2'\ 33''\frac{5}{6}$ dans l'aſcenſion droite de la Lune, répond à $4'\ 29''\frac{1}{2}$ de temps, ainſi la diſtance du méridien du paſſage de *Bacareau*, près du cap de *Sable* à celui de *Paris*, qui réſulte de cette obſervation, eſt de $4^h\ 32'\ 00''\frac{1}{2}$.

Calcul d'une autre diſtance meſurée de la Lune au Soleil.

Toutes les autres diſtances de la Lune au Soleil, qui ont été meſurées près du cap de *Sable*, le même jour que celle dont on vient de faire le calcul, ſont autant de moyens d'en vérifier le réſultat, & le travail pour les rédiger eſt bien moins long, car il n'eſt plus néceſſaire de chercher ſur les tables les lieux du Soleil & de la Lune, pour l'heure de chacune de ces autres diſtances: en effet, on connoît le mouvement horaire en aſcenſion droite & déclinaiſon

du Soleil, & en aſcenſion droite, déclinaiſon & parallaxe horizontale de la Lune ſuivant les Tables, par la comparaiſon de tous ces élémens, dans les deux calculs déjà faits de l'obſervation de *Paris*, & de la diſtance de la Lune au Soleil qui a été employée; ainſi l'on en déduit la quantité de ces mêmes élémens pour le temps de chacune des diſtances.

J'ai trouvé de cette manière, que le 17 Juin à $19^h\ 12'\ 04''$, temps vrai de l'obſervation de la première diſtance, c'eſt-à-dire, à *Paris*, à $23^h\ 48'\ 34''$, en ſuppoſant toûjours la diſtance des méridiens de $4^h\ 36'\ \frac{1}{2}$.

	Suivant les Tables corrigées de leurs erreurs.		
L'aſcenſion droite du Soleil étoit de . . .	86[d]	26′	55″
Sa déclinaiſon ſeptentrionale	23.	26.	9 $\frac{1}{2}$
L'aſcenſion droite de la Lune	16.	37.	27
Sa déclinaiſon ſeptentrionale	11.	37.	46 $\frac{1}{2}$
Et ſa parallaxe horizontale	0.	58.	48

Avec ces élémens, on trouve comme on l'a déjà vû, l'angle parallactique d'aſcenſion droite, & la diſtance vraie au zénith, tant de la Lune que du Soleil.

D'où l'on tire pour la Lune la parallaxe de hauteur, de laquelle ôtant la réfraction on en conclud l'excès de la parallaxe ſur la réfraction en aſcenſion droite & en déclinaiſon, & de la même manière pour le Soleil: de la réfraction qui convient à ſa hauteur, on en ôte la parallaxe, & l'on conclud l'excès

l'excès de la première ſur la ſeconde, dans le ſens de l'aſcenſion droite, & dans celui de la déclinaiſon.

On remarquera à l'égard de la Lune, qu'au temps de cette obſervation, cette planète étoit à l'orient du méridien, & que dans cette poſition la parallaxe augmente ſon aſcenſion droite vraie.

Enfin après avoir trouvé que l'angle de différence d'aſcenſion droite entre les deux aſtres, par les Tables, eſt de $69^{d}\ 46'\ 25''\frac{2}{3}$, & ſelon l'obſervation, de $69^{d}\ 49'\ 14''\frac{2}{3}$, on conclud de leur comparaiſon, que la diſtance des méridiens, ſuppoſée de $4^{h}\ 36'\ 30''$, eſt trop grande de $4'\ 56''$ de temps dans la ſuppoſition, & par conſéquent qu'elle eſt de $4^{h}\ 31'\ 34''$, ſuivant cette première diſtance.

Réſultats des calculs du reſte des diſtances de la Lune au Soleil, du 18 Juin, dont on ne rapporte pas le détail; & détermination de la longitude cherchée par ces Obſervations.

La 2.e Obſervation.	Donne la diſtance des méridiens de ...	$4^{h}\ 32'\ 46''\frac{1}{2}$
La 3.e		4. 32. 48.
La 4.e		4. 31. 38.
La 5.e		4. 32. 35.
La 6.e		4. 31. 49.
La 8.e		4. 33. 02.

On prend le moyen arithmétique entre les huit réſultats, & l'on a $4^{h}\ 32'\ 16''\frac{1}{2}$ de diſtance des méridiens.

Il faut cependant faire encore attention ici, qu'ayant fait uſage du paſſage de la Lune au méridien,

qui avoit été obſervé à *Paris* le 17 Juin au matin, on en a déduit l'erreur des tables dans l'aſcenſion droite de la Lune, moindre de 55″ que par le même paſſage obſervé le lendemain, qui la donnoit de 7′ 40″ trop petite, comme on l'a vû page 263, & telle qu'on l'a employée dans tous les calculs de ces diſtances; c'eſt pourquoi il eſt à propos d'avoir égard au progrès de cette erreur des tables, qui eſt de 11″ dans l'eſpace d'environ 5 heures, écoulées depuis le temps de l'obſervation de *Paris* juſqu'à celui des miennes auprès du cap de *Sable*, ce qui diminue la diſtance des méridiens de 19″½ de temps: par conſéquent, il réſulte de ces obſervations, que le méridien du paſſage de *Bacareau* près du cap de *Sable*, eſt à l'occident de celui de *Paris*, de 4^h 31′ 57″, ou 4^h 32′ 00″.

On pourroit abréger conſidérablement les calculs de la méthode des aſcenſions droites, ſi, dans des appulſes on l'appliquoit à de très-petites diſtances, ou à de très-petites différences d'aſcenſions droites, qu'on auroit meſurées de la Lune à une étoile; car on peut ſuppoſer alors que la réfraction altère autant le lieu de la Lune que celui de l'étoile, & ainſi, on pourroit en négliger l'effet; outre cela, ſi la parallaxe de déclinaiſon étoit nulle, ou ſenſiblement nulle, comme la choſe arrive quelquefois, on n'auroit à chercher que la parallaxe d'aſcenſion droite de la Lune, & on la trouveroit par la ſeule analogie ſuivante.

Le rayon multiplié par le coſinus de la déclinaiſon

vraie de la Lune, eſt au ſinus de la diſtance apparente de cette planète au méridien, multiplié par le coſinus de la hauteur du pole, comme la parallaxe horizontale eſt à la parallaxe d'aſcenſion droite.

Cette analogie eſt une réunion des trois qui ſont démontrées dans le Livre des Obſervations ſur la Comète de 1680, par feu M. *Caſſini. Paris, 1681.*

Pour indiquer d'une façon générale les circonſtances qui rendent nulle la parallaxe de déclinaiſon de la Lune, on fera conſidérer que ſi l'on eſt ſous la ligne équinoxiale, & que la Lune ſoit très-proche de l'horizon ou du cercle de ſix heures, alors la Lune n'a effectivement point de parallaxe de déclinaiſon, dans quelque parallèle qu'elle ſoit ſituée, on remarquera même que dans ce cas l'effet de la réfraction ſur la déclinaiſon eſt abſolument nul. Et ſi dans cette même ſituation de la ſphère exactement droite, la Lune ſe rencontroit en même temps à l'équateur, quelle que fut la hauteur de la Lune, il n'y auroit point de parallaxe de déclinaiſon, ni de changement dans la déclinaiſon, produit par la réfraction.

Il n'en ſeroit pas de même, ſi, dans la Zone torride avec une certaine latitude, la Lune avoit une déclinaiſon plus grande du même côté, c'eſt-à-dire, que cette planète fut entre le zénith & le parallèle de la Lune, ce ſeroit alors vers l'horizon que cette parallaxe ſeroit la plus grande.

Dans toute autre ſituation de la ſphère oblique,

lorſque la latitude du lieu eſt plus grande que la déclinaiſon de la Lune, la parallaxe de déclinaiſon n'eſt jamais nulle ; elle peut quelquefois être aſſez petite pour qu'on la néglige, mais ce qui n'arrive pourtant jamais lorſque la hauteur du pole eſt fort grande, car alors la déclinaiſon ſouffre une altération preſque égale à la parallaxe de hauteur, & elle eſt alors trop grande pour qu'on ſoit diſpenſé d'y avoir égard. C'eſt à l'Obſervateur à examiner ſi dans le cas où il eſt, il le peut ſans riſque.

CHAPITRE SIXIE'ME.

*Détermination de la longitude en Mer, par l'obſervation de la fin de l'éclipſe de Lune, du 8 Juin 1751 au ſoir, faite devant la baie de toutes les Iſles, ſur la côte de l'*Acadie.

Hauteurs du Soleil, priſes par derrière avec un quartier Anglois, pour connoître l'heure.

HAUTEURS apparentes du Soleil.	HAUTEURS corrigées de la réfraction, & de l'inclinaiſon de l'horizon, pour l'élévation de l'œil, au deſſus du niveau de la Mer.	TEMPS de la montre.	TEMPS vrai.	QUANTITÉ dont la montre avançoit.
		Soir		
35d 00′	35d 02′ $\frac{2}{3}$	4h 21′ 49″	4h 10′ 39″	0h 11′ 10″
34. 30	34. 32 $\frac{2}{3}$	4. 24. 23	4. 13. 28	0. 10. 55
34. 00	34. 02 $\frac{2}{3}$	4. 27. 7	4. 16. 18	0. 10. 49

Dans le calcul de l'heure de ces hauteurs, on s'eſt ſervi de la latitude par eſtime, qui étoit alors de 44^{d} $57'$, & de la déclinaiſon du Soleil, 22^{d} $53'$ $20''$, qui convient & à l'heure & à la diſtance entre le méridien de *Paris*, & celui du point où nous étions auſſi par eſtime, c'eſt-à-dire, pour *Paris*, à 8^{h} $30'$ du ſoir.

	De la montre.		
La fin de l'éclipſe de Lune fut obſervée avec une lunette de 4 pieds de longueur, à 4 verres, à	11^{h}	$30'$	$24''$
Quantité dont on a trouvé, par les hauteurs, que la montre avançoit, à ſouſtraire	0.	11.	00
	11.	19.	24

Autre quantité dont la montre avançoit, pour le temps qui répond à $43'$ de degré que nous avions avancé en longitude, depuis 4^{h} $\frac{1}{4}$ après midi, juſqu'à l'heure de l'obſervation, auſſi à ſouſtraire . . . . . 0^{h} $2'$ $52''$

Temps vrai de l'obſervation	11.	16.	32
	Temps vrai.		
Cette phaſe devoit arriver à *Paris*, ſuivant le livre de la Connoiſſance des Temps, à . .	15.	32.	2

D'où l'on conclud que la diſtance du méridien, du point où nous étions, à celui de *Paris*, étoit de 4. 15. 30

Ou en degrés de longitude. . . . . 63^{d} $52'$ $\frac{1}{2}$

Mais par l'eſtime de la différence en longitude, avec le détroit de *Fronſac*, on trouve aſſez ſûrement que la longitude du point étoit 64. 46. $\frac{1}{2}$

Ce qui differe de celle trouvée par l'obſervation, de . . . . . 0^{d} $54'$

Ou de 13 lieues ſur ce parallèle.

EXPLICATION

Du calcul des lieux du Soleil & de la Lune.

Pour trouver le lieu du Soleil.

Le 16 Novembre 1750, à $15^h\ 14'\ 24''$, temps de l'observation du passage de la Lune au méridien à *Paris*, c'est-à-dire, à $14^h\ 59'\ 41''\frac{1}{2}$ de temps moyen, suivant l'équation du temps, tirée de la Connoissance des Temps.

Il faut prendre dans la table, page 147 *, l'époque du moyen mouvement & celle de l'apogée, qui répondent à l'année requise 1750, savoir, $9^s\ 10^d\ 00'\ 21''$, & $3^s\ 08^d\ 35'\ 55''$, ce qui est la longitude moyenne & l'apogée pour le 31 Décembre de l'année précédente, à midi moyen.

Ensuite, dans les pages 148, 149 & 150, on trouve le moyen mouvement & apogée pour le jour du mois, observant seulement pour les mois de Janvier & de Février, si l'année est bissextile, de prendre la ligne qui répond au jour de la colonne marquée en haut *Année bissextile*, & si elle est commune, la ligne qui répond au jour de la colonne de l'*Année commune*. Ici on trouve dans la ligne du 16 Novembre, page 150, $10^s\ 25^d\ 24'\ 25''$ de moyen mouvement,

* Toutes les pages citées dans cette explication, sont du Livre des Institutions Astronomiques.

& 55″ d'apogée, qu'on écrit ſous les ſignes, degrés, minutes & ſecondes de l'année.

Enfin, dans la page 151, il y a la ſuite de la table des moyens mouvemens pour les heures, minutes & ſecondes, on y trouve 34′ 30″ pour 14^h, 2′ $25''\frac{1}{3}$ pour 59′, & $1''\frac{2}{3}$ pour $\frac{2}{3}$ de minute; ce qui fait en tout 36′ 57″, qui ajoûtées à ce qui a déjà été trouvé pour les mois & l'année, la ſomme eſt la longitude moyenne du Soleil de 7^f 26^d 01′ 43″, & la ſomme pour l'apogée eſt 3^f 08^d 36′ 50″, lieu de l'apogée; qu'on ſouſtrait de la longitude moyenne, pour avoir un reſte 4^f 17^d 24′ 53″, qui eſt l'anomalie moyenne.

L'anomalie moyenne ſert à trouver d'abord le demi-diamètre, le mouvement horaire & la parallaxe du Soleil dans la table, page 151, mais on n'en a pas beſoin dans cette occaſion: elle ſert auſſi à trouver l'équation du centre dans les tables, pages 152 & 153, de cette manière.

Dans la colonne du milieu de la page 153, qui eſt celle qui convient à 4^f, on voit que ſi l'anomalie moyenne étoit de 17^d, on auroit 1^d 20′ 35″ pour l'équation du centre, & 1^d 19′ 05″ ſi elle étoit de 18^d; mais comme ici elle eſt entre ces deux, c'eſt-à-dire, de 17^d 24′ 53″, on dit, ſi en 60′ de 17 à 18^d, il y a 1′ 30″ de différence dans l'équation de 1^d 20′ 3″, & 1^d 19′ 05″, qui eſt marquée à côté de ces deux nombres, en 24′ 53″, quelle ſera la différence?

On trouve le quatrième terme de cette analogie, ainſi que de toutes celles qu'on aura à faire dans le calcul du lieu de la Lune, par le moyen de la table des logarithmes logiſtiques, qui eſt à la fin du Livre des Inſtitutions Aſtronomiques, & bien plus facilement que d'aucune autre manière, comme on le voit par les uſages de ces logarithmes qui ſont très-utiles pour toutes les analogies des calculs aſtronomiques, ſur-tout, lorſque le premier terme de la proportion eſt 60; car alors il ſuffit de faire une ſeule addition, comme dans cette occaſion, où l'on ajoûte le logarithme logiſtique de $1'\ 30''$ au logarithme logiſtique de $24'\ 53''$, la ſomme eſt le logarithme logiſtique du 4.^{e} terme $0'\ 37''\ \frac{1}{4}$, qu'on ſouſtrait de $1^{d}\ 20'\ 35''$, équation de $4^{f}\ 17^{d}$, le reſte $1^{d}\ 19'\ 57''\ \frac{3}{4}$, eſt l'équation du centre qui répond à $4^{f}\ 17^{d}\ 24'\ 53''$ d'anomalie moyenne.

On l'écrit ſous l'anomalie moyenne avec le ſigne + ou — ſuivant que le titre de la table la marquera additive ou ſouſtractive, & en conſéquence, on l'ajoûte ou on la ſouſtrait de la longitude moyenne, la ſomme ou le reſte eſt le lieu du Soleil: ici l'équation du centre eſt ſouſtractive, puiſque l'on s'eſt ſervi de la table en deſcendant, & le reſte $7^{f}\ 4^{d}\ 41'\ 45''\ \frac{1}{4}$ eſt le lieu du Soleil.

Les deux tables ſuivantes, page 154, ſont pour trouver l'équation du temps avec préciſion, on ſe ſert de la première avec l'anomalie, & de la ſeconde avec

avec le lieu du Soleil, on écrit le nombre de minutes & de ſecondes qu'elles donnent, l'un ſous l'autre, avec leurs ſignes + ou —, & la ſomme, s'ils ont tous deux le même ſigne, ou leur différence, s'ils ont des ſignes différens, eſt l'équation du temps, additive ou ſouſtractive du temps vrai, ſuivant que l'étoient les nombres qui l'ont produite. Dans cette occaſion le nombre qui répond à $4^{f}\ 17^{d}\ \frac{1}{3}$ d'anomalie dans la première des deux tables, eſt — 5′ 20″, & ce nombre qui répond à $7^{f}\ 24^{d}\ \frac{2}{3}$ du lieu du Soleil, dans la ſeconde table, eſt — 9′ 27″; leur ſomme 14′ 47″ eſt l'équation du temps, ſouſtractive du temps vrai, puiſque ces deux nombres avoient le ſigne —, par conſéquent le temps vrai étant $15^{h}\ 14'\ 24''$, le temps moyen corrigé eſt donc $14^{h}\ 59'\ 37''$.

Pour trouver le lieu de la Lune.

On a la longitude moyenne de la Lune de $3^{f}\ 02^{d}\ 57'\ 00''\ \frac{1}{3}$, en ajoûtant le moyen mouvement de l'année 1750, pris dans la page 157, celui du 16 du mois de Novembre, page 163, & celui des heures, minutes & ſecondes, page 187, pour le temps moyen qu'on vient de trouver.

On a de même la longitude moyenne de l'apogée, de $6^{f}\ 26^{d}\ 42'\ 6''\ \frac{1}{6}$, en faiſant une ſomme du moyen mouvement de l'apogée qu'on trouve dans les mêmes lignes du moyen mouvement en longitude aux pages ſuſdites, & le lieu moyen du nœud $8^{f}\ 23^{d}$

16′ 16″ $\frac{11}{12}$, en ſouſtrayant de ce lieu pour 1750 9ˢ 10ᵈ 15′ 00″, la ſomme des mouvemens pour les jours, les heures, &c. 16ᵈ 58′ 43″ $\frac{1}{12}$, parce que le nœud eſt rétrograde.

On cherche enſuite dans la page 165, & avec l'anomalie moyenne du Soleil, les 1.ʳᵉˢ équations annuelles pour le moyen mouvement de + 8′ 6″ $\frac{5}{6}$, pour l'apogée — 13′ 44″ $\frac{1}{3}$, & pour le nœud + 6′ 31″ $\frac{2}{3}$, & on les ajoûte ou on les ſouſtrait ſelon qu'elles doivent l'être.

On prend après cela dans la 1.ʳᵉ table de la page 166, & encore avec l'anomalie moyenne du Soleil, la plus grande d'entre les ſecondes équations du moyen mouvement 3′ 52″ $\frac{1}{2}$, & la plus grande variation 36′ 50″ $\frac{5}{6}$; on les écrit pour les uſages ſuivans.

On ſouſtrait l'apogée de la Lune premièrement corrigé du lieu du Soleil, pour avoir l'argument annuel de 00ˢ 28ᵈ 13′ 23″ $\frac{2}{5}$, avec lequel on cherche dans la table ſuivante de la même page, la ſeconde équation du moyen mouvement de — 3′ 7″: mais comme cette table eſt calculée ſuivant la ſuppoſition que la plus grande d'entre les ſecondes équations eſt de 3′ 45″, & que dans cette occaſion on vient de la trouver de 3′ 52″ $\frac{1}{2}$, on dit, ſi 3′ 45″ donnent 3′ 7″, 3′ 52″ donneront — 3′ 13″, qui eſt la vraie ſeconde équation qu'on ſouſtrait du lieu de la Lune premièrement corrigé, & on a le lieu de la Lune ſecondement corrigé.

On ſouſtrait le lieu du nœud premièrement corrigé du lieu du Soleil, pour avoir la diſtance du Soleil au nœud 11ſ 01d 18′ 56″ $\frac{2}{3}$, avec laquelle on cherche dans la dernière table, même page, la 3.e équation du moyen mouvement qui eſt additive de 39″ $\frac{2}{3}$, & on a le lieu de la Lune troiſièmement corrigé.

Enſuite, dans la page 167, avec l'argument annuel, on trouve l'équation de l'apogée + 9d 01′ 37″, on l'ajoûte à l'apogée premièrement corrigé, pour avoir le vrai lieu de l'apogée 7ſ 05d 29′ 58″ $\frac{5}{6}$.

La Table ſuivante, page 168, ſert à trouver avec la diſtance du Soleil au nœud, l'équation du nœud — 1d 14′ 27″ $\frac{1}{6}$, & l'inclinaiſon de l'orbite de 5d 13′ 20″ $\frac{3}{4}$; on ſouſtrait l'équation du nœud du lieu du nœud premièrement corrigé, pour avoir le vrai lieu du nœud 8ſ 22d 08′ 21″ $\frac{1}{2}$, & l'on écrit l'inclinaiſon de l'orbite dont on aura à ſe ſervir dans la ſuite.

L'argument annuel fait encore trouver dans la page 169, la plus grande équation poſſible de 7d 8′ 40″ qui répond à l'excentricité de l'orbite; après quoi on ſouſtrait le vrai lieu de l'apogée de celui de la Lune troiſièmement corrigé, pour avoir l'anomalie moyenne de 7ſ 27d 32′ 35″, & on cherche dans les tables, pages 172, 173, 174 & 175, c'eſt-à-dire, ici dans la page 174, l'équation du centre qui convient en même temps à l'anomalie moyenne & à la plus grande équation poſſible, ce qui ſe fait par des

triples proportionnelles, de la manière qu'on va voir.

Il faut remarquer auparavant que comme l'excentricité de la Lune change beaucoup, les quatre colonnes qu'on voit dans chaque page ont été calculées suivant plusieurs différentes excentricités, savoir, la première à gauche représente les équations du centre dans la supposition que la plus grande équation possible seroit de 5^d, la seconde colonne pour la plus grande équation possible de 6^d, la troisième pour 7^d, & la quatrième pour $7^d\ 39' \frac{1}{2}$: or comme ici la plus grande équation possible est de $7^d\ 8'\ 40''$, c'est-à-dire, entre la troisième & la quatrième colonne, il faut par deux analogies chercher dans chacune des deux quelle y seroit l'équation du centre qui convient à $7^s\ 27^d\ 32'\ 35''$ d'anomalie moyenne; on trouve pour la troisième colonne $6^d\ 8'\ 32''$, & pour la quatrième $6^d\ 44'\ 42'' \frac{2}{3}$. Il y aura donc même rapport de $39'\ 30''$, différence entre les deux plus grandes équations possibles de ces deux colonnes, à $36'\ 10'' \frac{2}{3}$, différence des équations qu'ont donné ces mêmes colonnes, que de $8'\ 40''$, excès de la plus grande équation possible qu'on a dans cette occasion, sur celle de 7^d de la troisième colonne, au quatrième terme de cette troisième analogie, qui sera l'excès de l'équation du centre, sur $6^d\ 8'\ 32''$ qu'a donné la troisième colonne. Je le trouve de $7'\ 56'' \frac{1}{3}$, & je l'y ajoûte pour avoir l'équation du

centre additive de $6^d\ 16'\ 28''\ \frac{1}{3}$, & qui, étant ajoûtée au lieu de la Lune troiſièmement corrigé, donne le lieu de la Lune quatrièmement corrigé.

On ſouſtrait enſuite le lieu du Soleil du lieu de la Lune quatrièmement corrigé, pour avoir la diſtance de la Lune au Soleil $7^f\ 14^d\ 37'\ 17''$, avec laquelle on trouve dans la table, page 177, la variation $+\ 36'\ 50''\ \frac{1}{2}$ qui y convient, & qui convient en même temps à $36'\ 50''\ \frac{5}{6}$ de la plus grande variation déjà connue ci-deſſus, ce qui ſe fait encore par des triples proportionnelles, comme on l'a vû pour l'équation du centre. On ajoûte cette variation au lieu de la Lune quatrièmement corrigé, pour avoir le lieu de la Lune cinquièmement corrigé $3^f\ 9^d\ 55'\ 52''\ \frac{2}{3}$.

On ſouſtrait enſuite l'apogée du Soleil du vrai lieu de l'apogée de la Lune, & le reſte ou la diſtance des apogées étant ajoûtée à la diſtance de la Lune au Soleil, donne $11^f\ 11^d\ 30'\ 25''\ \frac{5}{6}$. Cette ſomme ſert à trouver dans la 1.re table de la page 179, la ſixième équation — 41″ qu'on ſouſtrait du lieu de la Lune cinquièmement corrigé, & l'on a le vrai lieu de la Lune $3^f\ 09^d\ 55'\ 11''\ \frac{2}{3}$.

La ſeconde table de la même page indique une ſeptième équation, dont on doit corriger encore le lieu de la Lune, pour le connoître avec plus d'exactitude, ſi ce n'eſt lorſque l'on peut découvrir l'erreur des tables, ſoit par une obſervation immédiate, ou par une faite, une ou pluſieurs périodes avant ou après,

car alors il n'eſt point néceſſaire d'y avoir égard, comme dans cette occaſion.

Trouver la Longitude & la Latitude de la Lune.

Le lieu de la Lune qu'on vient de trouver, eſt le point où elle étoit dans ſon orbite particulière, ainſi il faut le rapporter à l'écliptique, pour connoître ſa longitude & ſa latitude, ce qui ſe fait par la réſolution d'un triangle ſphérique rectangle 6^{Γ} ☾ *E*, *(fig. 9.)* dont on connoît 6^{Γ} ☾, diſtance de la Lune au nœud ou argument de la latitude; car ſouſtrayant le vrai lieu du nœud du vrai lieu de la Lune, on le trouve de $6^{\Gamma}\ 17^{d}\ 46'\ 50''\frac{1}{6}$, ou $17^{d}\ 46'\ 50''\frac{1}{6}$, depuis le point 6^{Γ} où l'orbite de la Lune a coupé l'écliptique.

On connoît auſſi l'angle *E* 6^{Γ} ☾ de l'inclinaiſon de l'orbite $5^{d}\ 13'\ 20''\frac{3}{4}$, & l'angle droit, ☾ *E* 6^{Γ}; on fait donc deux analogies, pour trouver par l'une ☾ *E* latitude de la Lune $1^{d}\ 35'\ 34''$ qui eſt auſtrale, puiſque le nœud étant aſcendant, la latitude n'eſt boréale que pendant que la Lune eſt dans les ſix premiers ſignes du nœud, & qu'ici elle a déjà parcouru 17^{d} de la partie de ſon orbite qui eſt auſtrale à l'écliptique, depuis le point de 6^{Γ}. Par l'autre analogie l'on trouve 6^{Γ} *E*, arc de l'écliptique de $17^{d}\ 42'\ 41''\frac{1}{6}$, moindre que 6^{Γ} ☾ de $4'\ 09''$, ce qui eſt la réduction à l'écliptique qu'il faut ſouſtraire du vrai lieu de la Lune pour avoir ſa longitude 3^{Γ} ou ♋ $09^{d}\ 51'\ 2''\frac{2}{3}$.

On peut trouver auſſi cette réduction & la latitude,

l'une dans la table, page 180, & l'autre dans celle page 181, avec l'argument de la latitude & l'inclinaiſon de l'orbite, & par des triples proportionnelles; mais il eſt toûjours plus exact de ſe ſervir des deux analogies.

Trouver le demi-diamètre & la parallaxe horizontale de la Lune.

Le demi-diamètre & la parallaxe horizontale ſe trouvent dans la table, pages 184 & 185, par des triples proportionnelles, avec l'anomalie moyenne, & la plus grande équation poſſible, comme l'on a fait pour avoir l'équation du centre, & l'on a le demi-diamètre de $16' 14''$, & la parallaxe de $58' 50'' \frac{3}{4}$.

Ces deux tables ne ſont exactes que dans le temps où la Lune eſt en conjonction ou en oppoſition; dans toutes ſes autres diſtances à l'égard du Soleil, les demi-diamètres & parallaxes diminuent, c'eſt pourquoi il faut les corriger par la table de la page 186.

L'on cherche cette correction encore par des triples proportionnelles, & de cette manière, avec la diſtance de la Lune au Soleil $7^{f} 14^{d} \frac{2}{3}$, on trouve que la correction du demi-diamètre ſeroit $8'' \frac{11}{12}$, ſi la Lune étoit apogée, & $9'' \frac{11}{12}$ ſi elle étoit périgée, & pour la parallaxe $32'' \frac{1}{3}$, la Lune étant apogée, & $37'' \frac{1}{4}$ la Lune périgée: mais puiſque cette planète eſt apogée, lorſque l'anomalie moyenne eſt de 12^{f}

ou 00^{s}, & périgée quand l'anomalie moyenne est de 6^{s}, on voit que dans cette occasion la Lune vient du périgée vers l'apogée. Il faut donc prendre entre les deux colonnes de la table, la quantité qui convient à $7^{s}\ 27^{d}$ d'anomalie moyenne, tant pour le demi-diamètre que pour la parallaxe, & l'on a les véritables corrections, l'une $-9''\frac{2}{3}$, & l'autre $-36''$; on les soustrait, & l'on a le demi-diamètre horizontal corrigé $16'\ 4''\frac{1}{3}$, & la parallaxe horizontale aussi corrigée $58'\ 14''\frac{3}{4}$.

FIN.

TABLE

Fig. 3e.

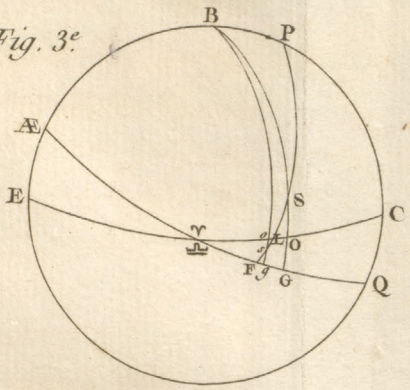
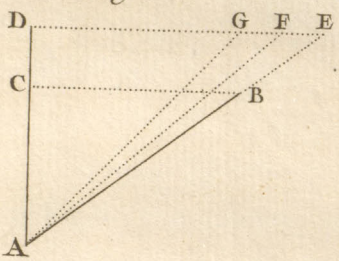


Fig. 2e.



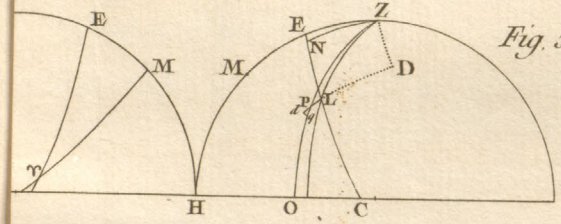


Fig. 5e.

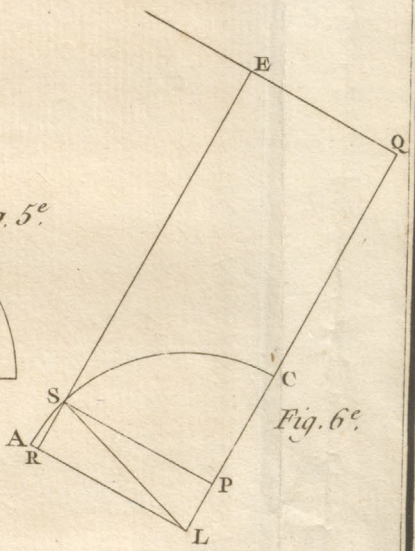
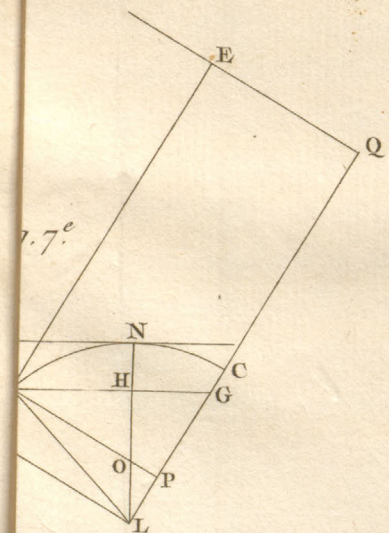
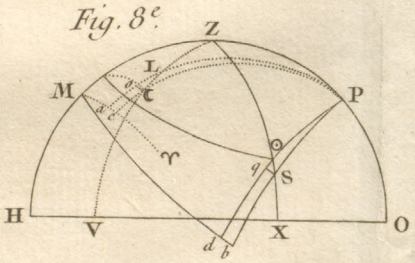


Fig. 6e.



7e.

Fig. 8e.



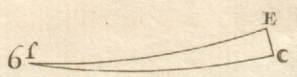


Fig. 9e.

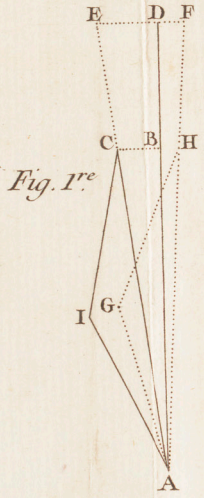


Fig. 1re.

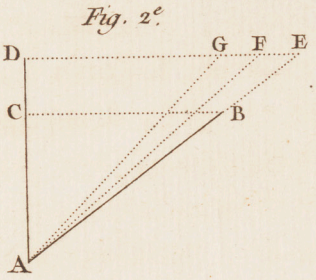


Fig. 2e.

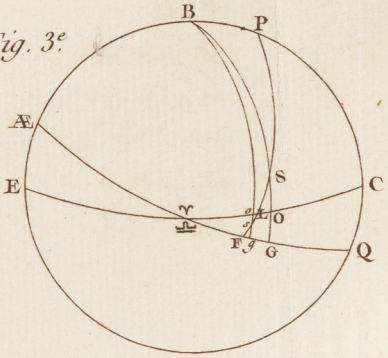


Fig. 3e.

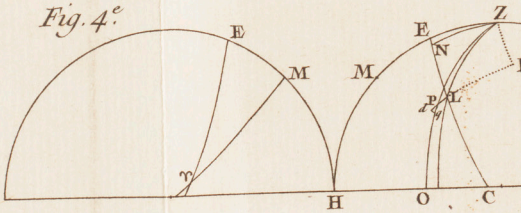


Fig. 4e.

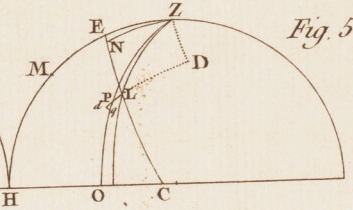


Fig. 5e.

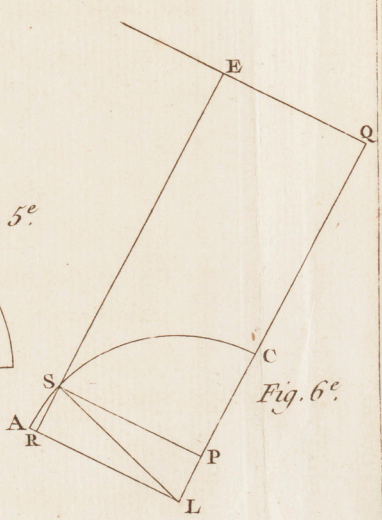


Fig. 6e.

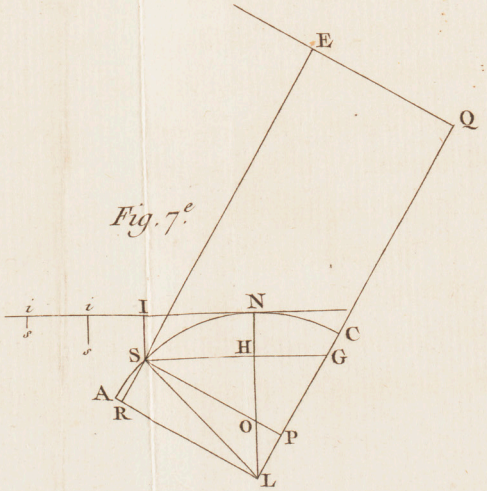


Fig. 7e.

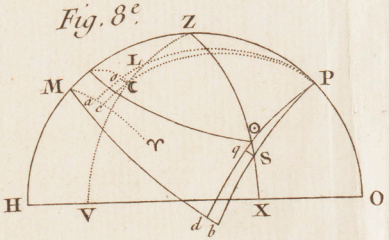


Fig. 8e.

6f

Fig. 9e.

Vrai lieu de la Lune. . . . . 3ˢ 09ᵈ 55′ 11″ 1/3

Lieu du Nœud. 8. 22. 08. 21 1/2

Argument de la Latitude 6. 17. 46. 56 1/6

R : sin. hyp. 17ᵈ 46′ 50″ 1/6 : : sin. incl. 5ᵈ 13′ 20″ 3/4 R. sin. 01ᵈ 35′ 34″ Latitude australe.

R : tang. hyp. : : cosin. inclin...? R. tang. 17. 42. 41 1/6 arc de l'Ecliptique.

17. 46. 50 1/6 argum. de la Latit.

— 4. 09. Réduct. à l'Eclipt.

6ᵈ 00′ : 6″ : : 3ᵈ 32′ 1/2 : 3″ 1/2	16. 17	16. 19
	— 03 1/2	— 03 1/2
	16. 13 1/2	16. 15 1/2
39ᵈ 30′ : 21″ : : 8′ 40″ : 2/3.	+ 00 2/3	16. 13 1/2
Demi-diamètre	16. 14	Différence.... 00. 02
Correction..	— 09 2/3	
Demi-diamètre corrigé.	16. 04 1/3	

6ᵈ 00′ : [21″ 23] : : 3′ 32″ 3/5 : [12″ 2/3 13 2/3]	59. 01	59. 12
	— 12 3/5	— 13 1/3
	58. 48 3/5	58. 58 3/5
39ᵈ 30′ : 9″ 4/5 : : 8′ 40″ ! . . . . . R.	00. 02 1/6	58. 48 3/5
Parallaxe horizontale.	58. 50 1/4	Différ.... 00. 09 4/5
Correction.	— 36	
Parallaxe horizont. corr.	58. 14 3/4	

CALCUL des lieux du Soleil & de la Lune à Paris au temps du paſſage obſervé de la Lune au Méridien, le 16 Novembre 1750, à 15h 14′ 24″ temps vrai, & 14h 59′ 41″½ temps moyen, ſuivant l'équation du temps, priſe d'abord dans la Connoiſſance des Temps, où on la trouve pour cette heure de 14′ 42″½ ſouſtractive.

CALCUL DU LIEU DU SOLEIL.

Moyen mouvem. du Soleil pour 1750. . .	9f	10d	00′	21″
Pour le 16 Novembre.	10.	15.	24.	25
Pour 14h 59′ 41″½	0.	0.	36.	57
Longitude moyenne du Soleil	7.	26.	1.	43
Equation du centre du Soleil	—	1.	19.	57¾
Lieu du Soleil . . . . . ♏, ou	7.	24.	41.	45¼

Moyen mouvem. de l'apogée du Soleil pour 1750. .	3f	08d	35′	55″
Pour le 16 Novembre.	0.	0.	0.	55
. . . . .	0.	0.	0.	0
Longitude moyenne de l'apogée du Soleil. . . .	3.	8.	36.	50
A ſouſtraire de la longitude moyenne du Soleil. .	7.	26.	1.	43
Anomalie moyenne du Soleil.	4.	17.	24.	53

La première équat. du temps. .	—		5′	20″
La ſeconde.	—		9.	27
Equation du temps.	—		14.	47
Temps vrai.	15h		14.	24
Temps moyen corrrigé. . . .			14.	59. 37

Si en 60′ : 1′ 30″ :: 24′ 53″ ! Equation du centre pour 4f 17d . . . . . pd 20′ 35″
16021 — 0. 37¼
3822
19843 R. 0′ 37″¼ Eq. du cent. pour 4f 17d 24′ 53″.... 1. 19. 57¾

CALCUL DU LIEU DE LA LUNE.

Moyen mouvem. de la Lune pour 1750. . .	6f	08d	16′	19″
Pour le 16 Novembre.	8.	16.	26.	47
Pour 14h 59′ 37″.	0.	08.	13.	54⅓
Longitude moyenne de la Lune.	3.	02.	57.	00⅓
Première Equation.	+	00.	08.	06⅚
Lieu de la Lune premièrement corrigé . . .	3.	03.	05.	07⅙
Seconde Equation	—	00.	03.	13
Lieu de la Lune deuxièmement corrigé. . .	3.	03.	01.	54⅙
Troiſième Equation	+	00.	00.	39⅔
Lieu de la Lune troiſièmement corrigé. . .	3.	03.	02.	33⅚
Equation du centre.	+	06.	16.	28⅓
Lieu de la Lune quatrièmement corrigé. . .	3.	09.	19.	02⅙
Variation.	+	00.	36.	50½
Lieu de la Lune cinquièmement corrigé . .	3.	09.	55.	52⅔
Sixième Equation.	—	00.	00.	41
Vrai lieu de la Lune.	3.	09.	55.	11⅔
Réduction à l'Ecliptique	—	00.	04.	09
Longitude de la Lune. . . . . ♋	09.	51.	02⅔	
Latitude de la Lune auſtrale	0.	01.	35.	34
Demi-diamètre horizontal de la Lune	0.	00.	16.	04⅓
Parallaxe horizontale de la Lune.	0.	00.	58.	14¾

Moyen mouv. de l'apogée de la Lune pour 1750. . .	5f	20d	58′	52″
Pour le 16 Novembre.	1.	05.	39.	04
Pour 14h 59′ 37″.	0.	00.	04.	10⅙
Longitude moyenne de l'apogée de la Lune. . . .	6.	26.	42.	06⅙
Première Equation.	—	00.	13.	44⅓
Lieu de l'apogée de la Lune premièrement corrigé . .	6.	26.	28.	21⅚
Equation de l'apogée	+	09.	01.	37
Vrai lieu de l'apogée de la Lune	7.	05.	29.	58⅚
La plus grande d'entre les 2des équat. du moy. mouv. .	0f	00d	03′	52″½
La plus grande variation.	0.	00.	36.	50⅚
Lieu du Soleil.	7f	24d	41′	45″¼
Apogée de la Lune premièrement corrigé	6.	26.	28.	21⅓
Argument annuel	0.	28.	13.	23⅔
2de équat. du moy. mouv. en ſuppoſ. la plus grande de 3′ 45″. . .	—	00.	03.	07

Ainſi 2′ 45″ : 3′ 7″ :: 3′ 52″¼ : — 3′ 13″ Seconde équation vraie.

60′ : 15′ 10″ :: 13′ 23″ ! R. . . cd 03′ 23″ 60′ : 2′ 6″ :: 13′ 23″ ! R. . . od 00′ 2″
8. 58. 14 7. 09. 0

Equat. de l'apog. . . . + 9. 01. 37 La plus gr. éq. du centre... 7. 08. 4

Lieu de la Lune troiſièmement corrigé.	3f	03d	02′	33″
Apogée.	—	7.	05.	29. 58
Anomalie moyenne de la Lune.	7.	27.	32	35

60′ : [3′ 39″ / 3. 57] :: 32′ 35″ : [1′ 59″ p.r la 3e col. 6d 06′ 33″ p.r la 4.e col. 6d 42′ 32″ / 2. 08⅓] + 01. 59 + 02. 05
6. 08. 32 6. 44. 4⅓

39′ 30″ : 36′ 10″⅓ :: 8′ 40″ ! . . . . R. . . . . + 07. 56⅓ 6. 08. 3

Equation du centre . . . . . + 6. 16. 28⅓ Différ. . . . 0. 36. 1⅔

Lieu de la Lune quatrièmement corrigé	03f	09d	19′	02″
Lieu du Soleil.	07.	24.	41.	45
Diſtance de la Lune au Soleil.	07.	14.	37.	17

Pour 36′ . . . . . 35′ 59″⅓ ; pour 37′ . . . . . 36′ 59″⅓. Différence. . . . . 1′ 0″
Donc pour 36′ 50″⅚ Variation . . . . + 36. 50½

Apogée de la Lune	07f	05d	29′	58⅓
Apogée du Soleil	03.	08.	36.	50
Diſtance des Apogées.	03.	26.	53.	08⅓
Diſtance de la Lune au Soleil.	07.	14.	37.	17
Somme des diſt. de la Lune au Soleil & des apogées...	11.	11.	30.	25⅚

Moyen mouvement du Nœud retr. pour 1750	9f	10d	15′	00″
Pour le 16 Novemb... 16d 56′ 44″ / Pour 14h &c. . . . . 00. 01. 59 } Somme à ôter.	0.	16.	58.	43
Longitude moyenne du Nœud	8.	23.	16.	17
Première Equation	+	00.	06.	31⅔
Lieu du Nœud premièrement corrigé.	8.	23.	22.	48⅗
Equation du Nœud	—	01.	14.	27⅙
Vrai lieu du Nœud.	8.	22.	08.	21½
Lieu du Soleil	07f	24d	41′	45″¼
Lieu du Nœud premièrement corrigé	08.	23.	22.	48⅗
Diſtance du Soleil au Nœud	11.	01.	18.	56⅔

60 : [1′ 44″ / 0. 15] :: 18′ 56″⅔ : [32″⅚ / 4¾]
1d 15′ 00″ 5d 13′ 16″
— 00. 32⅚ + 00. 04¾

Equat. du Nœud.... — 1. 14. 27⅙ 5. 13. 20¾ Inclin. de l'orbite.

Vrai lieu de la Lune.	3f	09d	55′	11″⅓
Lieu du Nœud.	8.	22.	08.	21½
Argument de la Latitude	6.	17.	46.	56⅚

R : ſin. hyp. : : ſin. incl. R. ſin. 01d 35′ 34″ Latitude auſtrale.
17d 46′ 50″⅙ 5d 13′ 20″¾

R : tang. hyp. : : coſin. inclin...! R. tang. 17. 42. 41⅙ arc de l'Ecliptique.
17. 46. 50½ argum. de la Latit.
— 4. 09. Réduct. à l'Eclipt.

6d 00′ : 6″ :: 3d 32′⅔ ! 3″½	16. 17		16. 19
	— 03⅞		— 03½
	16. 13½		16. 15½
39d 30′ : 21″ :: 8′ 40″ : ⅔.	+ 00⅝		16. 13⅞
Demi-diamètre	16. 14	Différence....	00. 02
Correction..	— 09⅔		
Demi-diamètre corrigé. . . .	16. 04⅓		

6d 00′ : [21″ / 23] :: 3′ 32″⅔ : [12″⅔ / 13⅓]	59. 01		59. 12
	— 12⅗		— 13⅗
	58. 48⅖		58. 58⅖
39d 30′ : 9″¼ : : 8′ 40″ ! . . . . . R.	00. 02⅙		58. 48⅖
Parallaxe horizontale.	58. 50¼	Différ....	00. 09¾
Correction.	— 36		
Parallaxe horizont. corr. . . .	58. 14¾		

TABLE
DES MATIERES.

A

ABERRATION des Etoiles, pages 183, 249, 257.

ACORES des bancs, remarques à ce ſujet, 33 & ſuiv. Agitation de la mer aux acores, 36. A quelle profondeur il conviendroit de fixer les limites des acores, 38. Arrivée à l'acore de l'Eſt du grand banc, 34. Sa détermination, 100.

AÇORES (iſles) 9, 166.

AIMANT. Voyez *Bouſſole.*

ALBERT (M. le Marquis d') Cartes dreſſées au dépôt de la Marine par ſes ſoins, 2.

AMPLITUDE d'un arc du Méridien, 76.

ANSE (grande) dans le détroit de Fronſac. Voy. *Fronſac.*

ASCENSION DROITE de la Lune. Manière de la déduire d'une obſervation du paſſage de cette planète au Méridien, 227. Déduction de la différence d'aſcenſion droite entre la Lune & le Soleil, par une obſervation de la diſtance de ces deux aſtres, 209. Méthode des aſcenſions droites de la Lune. Voyez *Méthode.* Aſcenſion droite du milieu du Ciel, manière de la trouver, 231. Converſion de la longitude de la Lune en aſcenſion droite, 262.

B

BACAREAU (pointe & paſſage de), ſa latitude, 129. Détail des obſervations, 189. Sa longitude, 130. *Voy. auſſi l'Errata.* Détail des obſervations, 212. Calcul de ces obſervations, 260. Obſervations des marées, voy. *Marées.* Déclinaiſon de l'aimant, voy. *Bouſſole.*

BAHAMA (courans du canal de), leur direction, 19, 24.

BALEINE morte, priſe pour une Vigie, 167. Banc aux baleines, voy. *Banc.*

BANCS. Eminences dans le fond de la mer, 32. Manière dont il conviendroit de les tracer ſur les Cartes, 37 & 38. Le grand Banc de Terre-neuve, 32. Sondes ordinaires ſur ce banc, 36 & 38. Détermination de la longitude de ſon acore de l'Eſt, 100. Banc aux baleines, 39. Banc à vert, 32, 39 & 40. Ce dernier banc eſt plus étendu vers le ſud-oueſt que ſur la Carte du Dépôt, 40, & de la quantité d'environ 15 lieues. *Voyez la Carte générale qui accompagne ce livre.*

BANQUEREAUX, 32.

TABLE

BARACHOIS, ce que c'eſt, 59.

BASQUES (Port aux), 153.

BATEAU, ſorte de bâtiment, 44.

BONNET-FLAMAND (banc le), rencontré par haſard, 33. Sa poſition déterminée, 35 & 100.

BOUCHER (M.), 79.

BOUGUER (Méthode de M.), pour placer les quart-de-cercles dans le plan de deux objets, 131.

BOUSSOLE. Voyez auſſi *Déclinatoire*. (Variations de la) obſervée à la mer, 31, 37, 40, 123, 149, 154, 155. Obſervée à terre, à Louiſbourg, 46. Au détroit de Fronſac, 70. A Canſeau, 75. A Scatari, 86. Au cap de Sable, 136. Au port des Trépaſſés, 163.

BRADLEY (M.) Obſervation correſpondante faite par cet Aſtronome, 98, 245, 252, & ſuiv.

BRESIL, batture, 135.

BREST. Départ de ce port, 9.

BRUME, 32, 37, 42. Obſtacle à la navigation des Côtes, 53 & 114. Accident arrivé à une frégate en temps de brume, 115.

BUENOS-AIRES, Mémoire ſur ſa longitude, 48.

C

CANSEAU (port de). Sa deſcription, 64. Dans quel endroit eſt le bon mouillage, 65. Plan de ce port levé, 78. Sa latitude, 74. Détail des obſervations, 187. Sa longitude, 80. Son giſement par rapport à Louiſbourg, 80 & 101. Variation de la bouſſole. V. *Bouſſole.*

CARTES. Leur défaut dans les poſitions des Côtes parcourues pendant le voyage, néceſſité de les rectifier par des obſervations aſtronomiques, 1. Méthode pour lever les Cartes particulières, 68 & ſuiv. Manière dont on y a diſtingué les Côtes dont la figure eſt certaine d'avec celles qui ne le ſont pas, 79. Carte particulière du détroit de Fronſac, 63 & ſuiv. Carte des Côtes du Sud-eſt de l'Iſle Royale, 81, 110 & ſuiv. Carte de la pointe du ſud-oueſt de l'Acadie, qui comprend l'iſle du cap de Sable, &c. 134. Carte céleſte du Zodiaque, ſon utilité, 91, 93.

CASTOR (port du), 121.

CENDRE (Cap Saint-), 123. Correction ſur l'orthographe de ce nom, *ibid.* Sa latitude, 125.

CHARLEVOIX (le P. de), 89, 139, 155.

CHIBOUCTOU (port de), 123. Plan de ce port, 124.

CHOISEUL (M. le Marquis de), 7, 34.

CLAPOTEUSE (mer), 35.

CLUE (M. de la), 166 & ſuiv.

CONDAMINE (M. de la), 6, 209.

CORMORANDIÈRES, rochers ainſi nommés, 59, 84, 110.

CORRECTIONS ſur les routes de navigation par les obſervations de latitude, remarques à ce ſujet, 25 & ſuiv.

CORRESPONDANTES (Obſervations), leur néceſſité pour la détermination des longitudes terreſtres, 216. Hauteurs correſpondantes, 193.

COSTIER (Pilote). Danger couru par l'ignorance d'un Pilote côtier, 56. Mépriſes de Pilotes côtiers, 115.

COURANS en général, & particulièrement ceux du parage, entre l'iſle de Terre-neuve & les Açores, 16 & ſuiv. Courans dans l'entrée du golfe de Saint-Laurent, 148 & 150. Courans proche des iſles Açores, 169.

D

DAUPHIN (port), 112, 147. Sa latitude, 150. Détail de l'obſervation, 190.

DÉCLINAISON de la Lune, manière de la déduire d'une obſervation de la hauteur de cette planète, 227.

DÉCLINATOIRE ou BOUSSOLE QUARRÉE pour obſerver la déclinaiſon de l'aimant, ſa deſcription, 46. Son uſage pour lever des cartes & des plans, 68.

DENYS (M.), 89.

DESHERBIERS (M.), 44, 166.

DIAMÈTRE (demi-diamètre du Soleil), 183. Diamètre horizontal de la Lune, manière de le déduire d'une obſervation, 225. Son uſage pour la correction de la parallaxe, 226. Comment on le réduit à l'équateur, 227.

DISQUE de la Lune. Recherche du point du diſque où s'eſt faite une Occultation par diverſes méthodes, 236 & ſuiv. 259.

DISTANCES de la Lune au Soleil, 96, 129. Diſtance de la Lune aux Etoiles, 112, 129. Avantage de ces obſervations, 130. Deſcript. de l'opération, 198. Détail de ces obſervations, 197, 207, 209, 210, 212, 213. Calcul de ces obſervations, 263 & ſuiv. Diſtance de la Lune au zénith, déduite des tables, 233, & réduite en apparente, 234.

DIZIERS (M. le Chevalier de), deſtiné à faire ce voyage, 6, obſerve deux éclipſes de Satellites de Jupiter, 70.

DRAKE (M.), 159.

E

ECHELLE d'une Carte particulière, trouvée par les obſervations de latitude, 76. Exactitude d'une échelle trouvée de cette manière, 77, 111. Echelle d'une pareille Carte trouvée par la meſure d'une baſe, 110.

ECLIPSE de Lune, voyez *Longitude.*

ENVILLE (M. le Duc d'). Eſcadre qu'il commandoit, 3, 56, 169.

ESPAGNOLS (baie des), 147.

TABLE

ESTIME du chemin d'un vaiſſeau, 10 & ſuiv.

ETOILES. Manière de déduire leur lieu apparent par une obſervation au Méridien, 229, 256.

F

FLORE (iſle de), ſa latitude, 168.

FRANÇOISE (baie), 135. Remarques ſur ſes marées, voyez *Marées*.

FROID. Comparaiſon du froid de l'Amérique ſeptentrionale avec les lieux dont la latitude eſt correſpondante en Europe, 104.

FRONSAC (détroit de). Sa deſcription, 63 & ſuiv. Sa carte levée, *ibid.* Par quelle méthode on la lève, 67 & ſuiv. Quel vent il y fait ordinairement, *ibid.* Sa longitude, 70. Détail des obſervations pour l'établir, 192 & ſuiv. Calcul de ſa détermination, 217. La grande anſe, mouillage de ce détroit, 66. Latitude de cette anſe, 70. Détail des obſervations, 187. La plâtrière, anſe & pointe de ce détroit, 66. Sa latitude, 70. Détail de l'obſervation, 186. Obſervations des marées dans ce détroit, voyez *Marées*. Obſervation de la déclinaiſon de l'aimant, voyez *Bouſſole*.

G

GABARUS (baie de), 58. Sa deſcription, 59, 110.

GALISSONIÈRE (M. le Comte de la), propoſe au Miniſtre le travail que ce voyage a pour objet, 5, 95.

GLACES, rencontre de glaces à la mer, 42, 168. Glaces répandues autour de la côte de Louiſbourg, 111. Glaces dangereuſes pour les vaiſſeaux, *ibid.*

GOELETTE, ſorte de bâtiment, 113.

GOEMONT, plante de mer, preuve des courans, 21.

GUINÉE (côte de), courans dans ce parage, 23.

H

HABITACLE, attention ſur la manière dont il doit être cloué ſur le pont du vaiſſeau, 118.

HALIFAX (ville d') bâtie dans le port de Chibouctou par les Anglois, 125.

HEVE (cap de la), 125. Remarquable, 138. Port de ce nom, *ibid.*

HORLOGE de demi-minute, d'une nouvelle eſpèce, pour jeter le loch, 14.

HORN (cap de), direction des courans dans ce parage, 20.

I

INSTRUCTION du Roi pour ce voyage, précis de ſon contenu, 6.

ISLES (baie de toutes les), ſa deſcription & ſon étendue, 121.

JUPITER (ſatellites de), dans quel temps il eſt difficile d'obſerver avec beaucoup d'exactitude les éclipſes des ſatellites de Jupiter, 75. Saiſon avantageuſe pour les obſerver, 92. La longitude du détroit de Fronſac déterminée par les obſervations des éclipſes des ſatellites de Jupiter, 70. Détail de ces obſervations, 192. Méthode & calcul de cette détermination, 217. Emerſions du premier ſatellite obſervées, 96, 102. Détail de ces obſervations, 202, 204. Emerſion du ſecond ſatellite obſervée, 102. Détail de cette obſervation, 206. Calcul de la détermination de la longitude de Louiſbourg par une émerſion du premier ſatellite, 243.

L

LANDE (M. de la), obſervation correſpondante faite par lui, 70.

LATITUDE (obſervations de) faites à terre, 181 & ſuiv. Par quelle raiſon préférables pour les déterminations géographiques, à celles faites ſur un vaiſſeau, 160, 182.

LATITUDE de la Lune, manière de la déduire d'une obſervation faite au méridien, 228.

LAURENT (golfe de Saint-), 62, 66, 90.

LIBRATION, 240.

LOCH, ſa meſure, 11. Attentions dans ſon uſage, 12 & ſuiv.

LONGITUDE terreſtre ou géographique, (obſervations de) leur difficulté & leur utilité, 191. Longitude déterminée par une obſervation faite à la mer, 121. Détail de cette détermination, 276.

LONGITUDE de la Lune, manière de la déduire d'une obſervation au méridien, 228. D'une occultation, 242. Converſion de l'aſcenſion droite de la Lune en ſa longitude, 228. Méthode des longitudes de la Lune. Voyez *Méthode*.

LONGUE (iſle), ſa latitude, 138.

LOUISBOURG (la ville & port de) à l'iſle Royale, ſon climat peu propre aux obſervations aſtronomiques, 44. Sa latitude, 45. Détail des obſervations qui la déterminent, 183 & ſuiv. Utilité de la fixation de ſon méridien, 89. Son méridien trouvé par diverſes obſervations, 95, 96, 98, 102. Détail de ces obſervations, 195 & ſuiv. Leurs calculs, 220 juſqu'à 259. Concluſion de ſa longitude, 98. Sa ſituation reſpective avec la pointe du nord-eſt de Scatari, 88. Sa ſituation reſpective avec Canſeau, 101. Tour du fanal à l'entrée du port, 81. Diſtance à laquelle on découvre ce feu, *ibid.* Obſervatoire dans cette ville, 91. Idée de l'hiver dans cette ville, 102 & ſuiv. Obſervations de la déclinaiſon de

l'aimant, voyez *Bouſſole*. Obſervations des marées dans ce port, voyez *Marées*.

LOUPS-MARINS (iſles aux). Leur nombre & leur deſcription, 134.

LUNE. Avantage des obſervations de cette planète pour la détermination des méridiens terreſtres, 47. Poſſibilité de les pratiquer à la mer, 49. Préciſion à laquelle on peut atteindre, 51. Obſervation d'une éclipſe de Lune faite à la mer, 121. Manière de l'obſerver au méridien avec un quart de cercle aſtronomique mobile, 93. Utilité de cette méthode, *ibid.* Utilité d'obſerver les alignemens des taches de la Lune dans les occultations & dans les appulſes, 240. Temps où les occaſions d'obſerver le lieu de la Lune ſont les plus fréquentes, 92. Lieu de la Lune déduit d'une occultation, 236. Déduit d'une obſervation au méridien, 229. Trouvé par le calcul des tables, 225. Explication de ce calcul, voyez *Tables*. Cahiers imprimés des obſervations de la période de la Lune, & leur uſage, 48, 249. Rapport entre les vents & les différentes ſituations de la Lune. Conjectures à cet égard, 109.

M

MADAME (iſle), ſa ſituation, 63. Sa deſcription, 64.

MAIRAN (M. de), 5.

MALINES (les grandes), ce que c'eſt, 71.

MALTOIS (port). Sa deſcription, 125.

MARALDI. (M.) Obſervation correſpondante faite par lui, 70.

MARÉES, altérations aux marées, cauſées par le vent, 107. Comment on a remarqué ces altérations, 107 & 108. Ce que l'on appelle le niveau de la mer, par rapport aux marées, 107. Obſervations des marées au détroit de Fronſac, 72. De quelle manière elles ont été faites, *ibid.* Obſervations ſuivies des marées à Louiſbourg, 105. De quelle manière elles ont été faites, *ibid.* Dans le paſſage de Bacareau, 136. Remarques ſur les marées de la baie Françoiſe, 137. Sur les marées du Port-Royal, *ibid.* Obſervation des marées dans le port des Trépaſſés, 163.

MARGUERITE (port de), 139.

MARIE (cap Sainte-), ſa ſituation par rapport à l'iſle Saint-Pierre, 155. Poſition de la baſſe de ce cap, 156. Sondes autour de ce danger, *ibid.*

MARTINGAU (port de), 55. Idée de ce port, 120. Sa latitude, 143.

MAUREPAS (M. le Comte de) approuve le projet de ce travail, 3 & 4.

MÉTHODES des longitudes & des aſcenſions droites de la Lune, ce que c'eſt, 220. Détail de la première de ces deux

méthodes, pages ſuiv. Détail de la ſeconde, 260.

MICROMÈTRE, 5, 6, 209. Détermination de la valeur de ſes parties, 172. Table de cette valeur, 175.

MIRAGE. Idée de cette illuſion d'optique, 136.

MOCODOME (iſles de), 115. Port de Mocodome, 120.

MONNIER (M. le), 4. Obſervations correſpondantes de la Lune, faites par cet Aſtronome. 95, 98, 130, 223, 245, 250, 261.

MONTRE. Néceſſité d'une montre à ſecondes pour avoir l'heure à la mer, 50, 121, 276.

MOUSSE, 45, 84.

MOUSSONS, voyez *Vents*.

N

NAVIGATION (Routes de) voyez *Routes*. Navigation de France à l'iſle Royale, obſtacles qu'on y rencontre, 42.

NÉRICHAT (port de). Sa deſcription, 64. Plan de ce port, 79.

NONANTIÈME (degré). Comment on trouve ce point de l'écliptique, 232.

NORD (cap de). Sa deſcription, 148. Sondes entre ce cap & l'iſle Saint-Paul, voy. *Sondes*.

NUTATION, 249, 257.

O

OBSERVATIONS du Soleil, de la Lune, des ſatellites de Jupiter, des Marées, de la Bouſſole & correſpondantes, voyez *Soleil*, *Lune*, *Jupiter*, *Marée*, *Bouſſole*, & *correſpondantes*.

OCCULTATIONS de l'Etoile ζ des Gemeaux obſervées, 93, 97. Détail de ces obſervations, 195, 202. Leur calcul, 229 & ſuiv. 244 & ſuiv. Préciſion de ces ſortes d'obſervat. 222.

P

PARALLACTIQUE, voyez *Rapporteur*.

PARALLACTIQUE (angle). Ce que c'eſt, & ſon calcul dans la méthode des longitudes de la Lune, 231. Ce que c'eſt & ſon calcul dans la méthode des aſcenſions droites, 265. Angle parallactique du Soleil, 268, 272.

PARALLAXE du Soleil, 183. Parallaxe horizontale de la Lune, Comment on la corrige par la meſure du demi-diamètre, 226. Comment on la réduit à la hauteur de la Lune, 227. Parallaxes de hauteur, de latitude & de longitude de cette planète, manière de les calculer, 234. Parallaxes de hauteur, d'aſcenſion droite & de déclinaiſon de la Lune, 94. Manière de les calculer, 266. Cas où la parallaxe de déclinaiſon de la Lune eſt nulle ou preſque nulle, 275.

PASSAGE. Le grand paſſage & le petit paſſage du détroit de Fronſac, 63. Deſcription du grand paſſage, 65. Paſſage de Menadou, 83. Paſſage de Bacareau, 129.

PAUL (iſle de Saint-). Sa latitude, 149. Détail de l'obſervation, 189. Sa poſition par rapport au port Dauphin, 151. Sondes auprès de cette iſle, 150.

PENE (cap de), ſa latitude, 160.

PEZENAS (le P.). Obſervation correſpondante de la Lune, faite par cet Aſtronome, 98, 245 & ſuiv.

PIERRE (iſle Saint-). Sa poſition par rapport au cap de Raye, 154.

PIERRE-A-FUSIL (iſlot), 87, 146.

PLASTRIÈRE (anſe & pointe de la) dans le détroit de Fronſac, voyez *Fronſac*.

PORTENOVE, ſituation de cet iſlot, par rapport à l'entrée de Louiſbourg, 81. Opération faite ſur cet iſlot, 82. Danger couru ſur cet iſlot, *ibid.*

POUDRERIE, idée de ce météore, 103.

Q

QUART-DE-CERCLE, 5, 172. Vérifications de ſa lunette fixe, par différentes méthodes, 175 & ſuiv. Vérifications du paralléliſme des deux lunettes, 180 & ſuiv.

QUARTIER DE RÉFLEXION, ſes uſages, 19, 50.

QUARTIER ANGLOIS, 121, 276.

R

RAPPORTEUR ſphérique, ou parallactique, uſage de cet inſtrument, 51, 234.

RAYE (cap de), ſa poſition eu égard à l'iſle Saint-Paul, 151. Sa latitude, 152. Détail de l'obſervation, 190. Il eſt très-reconnoiſſable, 153. Sondes auprès de ce cap. Voyez *Sondes*.

RAZE (cap de), ſa latitude, 160. Baſſes de ce cap, 164.

RAZOIR (port), idée de ce port, 127.

RÉFRACTION, 183. Son effet dans l'aſcenſion droite & dans la déclinaiſon de la Lune, 267, & du Soleil, 268.

ROSSIGNOL (port), 126.

ROUILLÉ (M.) Miniſtre de la Marine, deſire la perfection des Cartes, 4. Adopte le projet du voyage, 5.

ROUTES de navigation: attentions pour les rendre exactes, 9 & ſuiv. Leurs corrections par les obſervations de latitude. Remarques à ce ſujet, 25 & ſuiv. Routes le long des côtes. Principes pour les rendre exactes, 116 & ſuiv.

ROYAL (Port-), ſa latitude, 137. Ses marées. Voyez *Marées*.

ROYALE (iſle). Ouvrages où l'on trouve ſon hiſtoire & ſa deſcription,

deſcription, 89. Raiſons du froid exceſſif qu'on y reſſent, 104.

S

SABLE, ſoulevé du fond de la mer dans les gros temps, près de l'iſle de Sable, 56.

SABLE, horloge de demi-minute, 12, 13.

SABLE (iſle de). Obſtacle à la navigation de ces côtes, 53. Tentatives pour y arriver, inutiles en 1750, 54 & ſuiv. On y arrive en 1751, 141. Sa deſcription, 142. Sa poſition par rapport à Martingau, *ibid.* Sa latitude, 143. Sonde auprès de cette iſle. Voy. *Sondes.*

SABLE (cap de), 114. Sa deſcription & ſa latitude, 133. Détail de l'obſervation qui concerne ſa latitude, 188. Sa longitude conclue, 140. Obſervation de la déclinaiſon de l'aimant près de ce cap. Voyez *Bouſſole.*

SAURIN-MURAT (M. de), 166.

SCATARI (iſle de). Atterrage ordinaire des vaiſſeaux, 41. Sa ſituation, *ibid.* Sa reconnoiſſance, *ibid.* Voyage à cette iſle, 81. Deſcription de ſes côtes, 83. Sa latitude, 86. Détail des obſervations pour la déterminer, 188. Longitude de ſa pointe du Nord-eſt, 99. Variation de la Bouſſole. Voy. *Bouſſole.*

SEGUIN (M.), 91.

SOLEIL. Tables du Soleil, leur erreur, explication du calcul pour trouver le lieu de cet aſtre par les Tables. Voy. *Tables.*

SONDES ſur les bancs, 33, 37. A l'atterrage de l'iſle Royale, 40. Auprès de Portenove, 83, 87. Auprès de la Pierre-à-fuſil, 146. Auprès de l'iſle de Sable, 142. Entre le cap de Nord & l'iſle Saint-Paul, 149. Auprès du cap de Raye, 152. Entre l'iſle Saint-Pierre & l'iſle Miquelon, 154. Autour de la baſſe & des rochers du cap Sainte-Marie, 156 & 157. Auprès du cap de Raze, 164.

T

TABLES de la Lune. Erreurs de ces tables, 216. Recherche de ces erreurs, 224, 245 & 261. Tables du Soleil. Erreur de ces tables, 261. Explication du calcul des lieux de ces deux aſtres ſur les tables, 278.

TACHES de la Lune, voyez *Lune.*

TEMPESTE eſſuyée près de l'iſle de Sable, 57. Danger où ſe trouvent les Obſervateurs, 58.

TEMPS VRAI, manière dont on le déduit pour les obſervations faites ſur une pendule réglée à peu près au moyen mouvement, 195. Manière dont on le déduit pour les obſervations faites ſur une pendule réglée à peu près au mouvement des étoiles, 252.

THERMOMÈTRE, changement

ſubit dans la température de l'air, 71.

TRÉPASSÉS (port des), 157 & ſuiv. Sa latitude, 160. Détail des obſervations qui la déterminent, 190. Obſervation des marées à ce port. Voy. *Marées*.

TOULON. Arrivée à ce port, 170.

V

VENDLINGEN (le P.). Obſervation correſpondante faite par cet Aſtronome, 96, 243.

VENTS, cauſe principale des courans, 21 & ſuiv. Les vents ſe combinent avec les marées, 107. Leur rapport avec les différentes ſituations de la Lune, 109. Vents alizés, 21, 42. Mouſſons, 21. Coup de vent furieux. Voyez *Tempête*.

VÉRIFICATION des inſtrumens, voyez *Quart-de-cercle*.

ULLOA (M. de), 89.

Z

ZODIAQUE (carte céleſte du). Voyez *Carte*.

Fin de la Table des matières.

ERRATA.

PAGE 22, ligne dernière, conſidération, *liſez* conſidération.
Page 32, ligne 13, Bauquereaux, *liſez* Banquereaux.
Page 93, ligne 15, *ôtez* autre.
Page 130, ligne 9, 68 degrés un quart, *liſez* 68 degrés.

Nota. En comparant les réſultats du calcul du lieu de la Lune, rapportés page 225, avec les mêmes réſultats qui ſont dans l'explication de ce calcul, pages 286 & 288, on trouvera une ſeconde deux tiers de différence dans la longitude de la Lune, & environ une ſeconde dans la parallaxe horizontale: ces différences preſque inſenſibles viennent de ce que dans la répétition du calcul qu'on a faite pour l'expliquer, on a plus exactement employé quelques fractions, qui avoient été négligées la première fois.

H. 370