

Le système mécanique est simple et nullement sujet à détérioration, et d'entretien facile ;
 Les cartouches même avec la barrette chargée, sont à l'abri de l'humidité ;
 et il n'est point d'air d'établissement assésé, que la barrette est retirée de l'arme.
 L'inventeur assure qu'il peut convertir toutes les armes à son système sans grande dépense.
 Tels sont les avantages que présente ce système entièrement nouveau, qui vient d'être définitivement adopté par le gouvernement pour l'armement de l'infanterie française.

Exposition universelle de 1867.

Le *Moniteur* publie la note suivante :

Certaines allégations, qui commencent à se répandre dans la presse, tendraient à faire supposer que les Expositifs admis payent une location pour l'emplacement qui leur est concédé. La Commission impériale croit utile de mettre le public en garde contre cette erreur.

L'article 14 du règlement général de l'Exposition porte : « Les Expositifs n'ont à payer aucun loyer pour la place qu'ils occupent à l'Exposition ; mais tous les frais d'installation et de décoration, dans le Palais ou dans le Parc, sont à leur charge. »
 Les prescriptions de cet article ont été strictement suivies. Les espaces sont attribués gratuitement et les Expositifs payent seulement les frais d'installation et de décoration, que la majorité juge convenable de faire dans la salle concédée à leur classe.

Les seules différences entre le système autrichien suivi à Vienne et celui que la Commission impériale a adopté pour 1867, ont été signalées par le *Moniteur* du 14 janvier 1866 et sont toutes à l'avantage des Expositifs.

Dans le système actuel, on a choisi l'ensemble des installations de chaque classe à des délégués choisis parmi les membres des comités d'admission et parmi les Expositifs ; tandis qu'autrefois, chacun s'installait isolément. Le commissaire général qui, dans l'ancien système, devait contrôler chaque installation pour conjurer l'effet de constructions chaotiques, a pu cette fois laisser aux intéressés toute liberté d'action.

Les expositifs de chaque classe, mis ainsi en demeure de se concerter, ont été naturellement conduits à introduire une certaine harmonie, et quelquefois un certain luxe dans leurs installations. En traçant leur plan, ils se sont inspirés du désir de figurer dignement en présence de leurs concurrents des pays étrangers. Ils ont voulu attirer autant que possible l'attention du public et pouvoir ainsi à l'intérêt de publicité, qui est l'un des principaux mobiles des Expositions. Enfin, ils ont été conduits à s'occuper de l'économie d'argent qui résulte de la concentration des travaux sous une seule direction, et l'économie de temps qui résulte de l'association des efforts.

Les délégués qui se sont chargés sans rétribution de régler les intérêts de chaque communauté, et qui ont eu notamment à passer les marchés avec les entrepreneurs, doivent naturellement, avant le commencement des travaux, s'assurer que les frais d'installation seront ponctuellement payés. A cet effet, ils adressent aux intéressés un projet de convention, auquel chaque exposant doit souscrire pour une somme proportionnelle à l'espace qu'il occupe. Certaines personnes, qui sont restées étrangères à cette œuvre de dévouement, ont vraisemblablement supposé que ces dépenses, exclusivement applicables aux frais d'installation, qui ont toujours été à la charge des exposants, représentent le paiement d'une location d'emplacement.

En résumé, la Commission impériale a strictement observé le règlement général. Elle a concédé gratuitement les espaces ; elle n'a point eu, en principe, à intervenir dans les questions financières que les exposants ou leurs délégués ont résolues dans leur propre intérêt. A la vérité, elle n'est point restée indifférente aux décisions qui devaient influer sur l'aspect général de l'Exposition ; et elle s'est empressée, quand les délégués en ont fait la demande, de mettre gratuitement ses architectes à la disposition des exposants. Mais quand ses conseils ont été réclamés à titre officieux, au sujet des dépenses, elle n'a eu à tempérer le zèle des exposants qu'à l'égard du stimulant. Son rôle officiel s'est borné à donner force de loi aux décisions des majorités.

Les allégations auxquelles cette note a pu donner lieu de répondre sont donc dénuées de tout fondement.

Incendie et naufrage du navire américain « Hornet ».

Le récit suivant du naufrage du clipper *Hornet* a été communiqué au *Pacific Commercial Advertiser*, par M. Thomas, troisième officier du clipper, et M. Clough, matelot, qui ont, l'un et l'autre, des parents à San Francisco :

Le navire américain *Hornet*, jaugeant 1,328 tonneaux, capitaine Joshua Hornet, était parti de New York pour San Francisco le 15 janvier. Il avait à bord une cargaison composée de charbon, fer, 6,300 caisses de chandeliers, 2,400 boîtes d'huile de charbon, et de l'assortiment ordinaire de marchandises générales. Excepté la rencontre de deux navires américains non payés, rien d'extraordinaire ne s'est passé jusqu'à 3 midi, à 7 heures du matin, quand le maître se rendit dans la cale avec un matelot pour tirer du verrou. Il avait emporté une lanterne. Tout à coup une explosion se fit entendre à la suite de laquelle le feu prit aux voiles qui se trouvaient dans la mâture. Le matelot se précipita sur le pont criant : Au feu ! tandis que le maître, resté dans la cale, essayait d'éteindre l'incendie avec des couvertures qui lui avaient arrachées du lit de trois hommes malades.

En ce moment, le vent soufflait grand large et le navire filait au nord à l'heure. Il avait passé l'équateur la veille au soir, sur la route ordinaire du commerce californien, par 112° 8' de longitude. Les écoutes étaient ouvertes, pour l'aération, comme c'est l'usage dans ces latitudes. A peine l'alarme eût-elle été donnée que d'une douzaine s'échappèrent une épaisse fumée et des flammes qui s'élevèrent presque instantanément à la voûte carrée. Plus quelques minutes après, les flammes, se précipitant par la grande couverte, se communiquèrent à la grande voile.

Au premier cri, le capitaine était accouru sur le pont, et pendant

qu'il occupait une partie de l'équipage à combattre l'incendie, il faisait mettre par l'autre les embarcations à la mer. Les petites embarcations furent descendues sans encombre ; mais la grande chaloupe se heurta contre un boulier et se fit en fond sans avertissement qu'il fallut boucher avec des couvertures et des chemises pendues tout le restant de la traversée. On pouvait les embarcations de quelques voiles qui se trouvaient sur le pont, et l'on y jeta le peu de provisions que l'on put rassembler, c'est-à-dire quinze jambons, douze boîtes de viande en conserve, une boîte de risotto, sept morceaux de lard, cent livres de biscuits et quatre baquets de pommes de terre sèches. On y fit aussi passer quatre damejeannes et un baril contenant en tout douze gallons d'eau. Les chaudières, la bouillie et quelques couvertures furent aussi envoyées, mais pas d'effets autres que ceux que les hommes avaient sur eux.

En ce moment, le navire tout entier était en feu, les flammes dévorant les voiles, la mâture, le gréement. Il était impossible de rester à bord plus longtemps, et à huit heures moins un quart, c'est-à-dire trois quarts d'heure après la première alarme, l'ordre eût donné de quitter le navire et tout l'équipage passait dans les embarcations.

Ici l'on fut témoin d'un de ces grands spectacles souvent décrits, mais rarement aperçus : celui d'un seul vaisseau, qui une heure auparavant glissait insouciantement sur la surface de l'Océan, maintenant la proie des flammes qui l'enveloppaient de la cale au sommet de ses mâts. La scène était bien de nature à glacer d'effroi les plus courageux, en pensant qu'il s'en allait de plus de mille milles avant de trouver la terre le plus prochainement, et que les faibles chances de s'y rendre. A huit heures, les mâts s'abîmèrent ; mais la coque, qui contenait 20,000 gallons d'eau et 6,000 boîtes de chandeliers, continua à brûler comme une lampe géante, dégageant l'horrible fumée qui se répandait à l'entour. Les embarcations restèrent en vedette pendant tout le jour et la nuit, tant qu'il continua de brûler. A mesure que la cargaison se consumait, la coque remontait graduellement sur l'eau, comme le fait un navire en déchargement. Il y eut pas d'explosion : quatre heures du matin, le 4, le feu s'éteignit tout à coup et le clipper plongea en avant et disparut, ne laissant d'autres traces que quelques épaves et quelques pièces de bois qui flottaient autour des embarcations. On était alors par 2 degrés 20 minutes latitude nord et 12 degrés 8 minutes longitude ouest, environ à 1,000 milles au sud du cap San Lucas et à 100 milles d'Hawaii.

La première nuit, le capitaine, qui pendant toute la nuit démonta avait fait preuve du plus grand courage et du plus grand sang-froid, d'attribua les hommes dans les trois embarcations, suivant leur capacité. Dans la grande chaloupe, dont il fut le commandant, se trouvaient avec lui deux passagers et onze hommes de l'équipage.

Le second, M. Samuel Hardy, prit le commandement d'une embarcation dans laquelle se trouvaient six personnes et un homme de couleur, le cuisinier.

Enfin, l'autre embarcation fut confiée aux soins du lieutenant (second officier), M. Parr. Il avait avec lui le charpentier et six hommes de l'équipage.

L'eau et les provisions furent partagées également, suivant le nombre des hommes, et les mâts et les voiles furent envoyés aussi loin que possible pendant la nuit. Comme on se trouvait sur la route des navires californiens, le capitaine Mitchell pensa qu'il valait mieux le suivre, dans l'espoir d'y rencontrer quelque navire. Les deux petites embarcations furent prises à la remorque par la grande chaloupe, et l'on se mit en route à la recherche de la dérivée.

Le deuxième jour, on eut de fréquentes aperçus, ce qui permit d'ajouter quatre gallons à la provision d'eau.

Le vent était léger et contrariant, et le soleil, par moments, dardait ses rayons brûlants sur la tête nue des naufragés.

Le troisième jour, on changea de route pour se diriger sur l'île Clarian, située par 11° 40' latitude nord et 18° 30' longitude. Les vents et une grosse mer obligèrent d'abandonner ce projet.

Les cinquième, sixième et septième jours, on pécha six douches, une bouillie et une tortue, qui, partagées, donnèrent de la viande crue et de la nourriture. Le cinquième jour, on se trouva à 100 milles du monde fut alors mis à la rasion d'un bouillon d'eau, un demi-biscuit et la moitié d'une pomme de terre crue deux fois par jour. Seulement, quand il pleuvait, chacun avait le privilège de boire toute l'eau qu'il pouvait attraper.

Les trois jours suivants, le vent resta léger et contrariant. La chaloupe continuait à remorquer les embarcations. Le dix-septième jour, on prit deux fous (bouffes) dont on partagea la chair entre les équipages.

Le dix-huitième jour, le vent souffla grand large et le vent se fit violent pour qu'il fut impossible à la chaloupe de continuer à remorquer les deux embarcations. Le capitaine se décida à abandonner celle du second, ce qui fut fait par 140° longitude ouest et 13° latitude nord.

Trois jours après, et pour la même raison, il fallut abandonner la seconde embarcation commandée par le lieutenant. On divisa les misérables restants des provisions, et l'on se dit adieu, tout le monde étant dans les meilleures dispositions. Tout le jour, les deux embarcations résidèrent en vue ; mais dans la nuit on les perdit, et l'on n'eut plus entendu parler d'elles.

Etant arrivés à 117 degrés longitude ouest et 17° latitude nord, le capitaine décida de se diriger sur l'Archipel Américain, situé, suivant Burdett, par 17 degrés latitude Nord et 133 degrés longitude Ouest. On arriva à Hawaii le 21 janvier, et on trouva dans le port aucun signe de terre. Jusqu'alors on avait essayé de se maintenir sur la route des navires allant en Californie. Ne réussissant pas à trouver la terre, le capitaine mit le cap sur Hawaii, situé à 1,200 milles de là.

A cette date, les naufragés n'avaient plus à manger que les os des jambons et la toile dans laquelle ils avaient été enveloppés. Des morceaux de cette toile et les douches d'un tonneau dans lequel il y avait eu du beurre furent employés comme aliment principal, tandis qu'on gratta le cuir des boîtes, et qu'on faisait tremper dans l'eau ces restes de nourriture pour les ramollir et en faire une espèce de soupe. Les repas se composaient de morceaux de chemises de coton et de mouches, servis en guise de dessert. On avait toujours la ration des deux bouillottes d'eau. Par hasard, il se trouvait dans la chaloupe une provision de tabac, et on se permit de fumer à l'occasion de ces naufrages. C'est peut-être cette circonstance qui leur a sauvé la vie. La plus stricte discipline n'avait cessé de régner ; le service avait lieu alternativement comme à bord. La chaloupe flûtait avec l'eau et ce n'était pas un petit travail de la tenir à flot avec les

accès, leurs regards vifs et les vagues qui embarquaient à tout instant.

Le lendemain jour, quatre poissons-volants virent à abattre et à dévaler, en piqué, sur un scorpion pas. On les divisa en quatre parts, et chacun mangea la sienne crue. Le jour suivant il en vint un autre, qui fut également divisé en quatre parts ; enfin le quatrième jour, il en vint un troisième qui fut abandonné au capitaine, qui souffla, plus que personne, du manque de nourriture.

Le quarante-unième jour, un matelot nommé Neal Turner, qui souffrait d'un abcès à la hanche, se coucha découragé au fond de la chaloupe, abandonnant tout espoir. Les autres naufragés étaient fatigués, mais le moral était bon. Ils espéraient voir la terre dans quatre ou cinq jours. Il n'y avait ni plantes, ni discussions.

Enfin, le quarante-troisième jour, quand un cri : « Terre ! » et la vue du sommet de Mauna-Loa vint réjoindre les affamés naufragés. On trouva la terre un ou deux jours plus tôt qu'on ne s'y attendait. En s'approchant, on entrevit d'abord un pont d'aviron, puis les gens sur la plage eurent d'abord que c'était un bateau de pêcheur. Cependant quand on fut près des brisants, en face de Laupa-hoehoe, deux naturels se mirent à la nage et se dirigèrent vers la chaloupe. Ils dépassèrent la triste situation de ceux qui la montaient, ils sautèrent à bord, et après avoir donné des poignées de main à tout le monde, prirent les avirons et conduisirent le bateau en adreant sur la plage.

Aucun des naufragés n'était en état de se tenir debout. Quand ils essayèrent de se lever ils retombaient aussitôt, comme des enfants encore incapables de marcher. Alors les naturels, hommes et femmes, qui se pressaient autour d'eux, les prirent à l'envi dans leurs bras, et les portèrent à terre, et ce fut à la maison de M. Jones, agent de la maison Thomas Spencer. M. Jones se reprit avec la plus grande bonté. Les naturels avaient apporté en grande hâte toutes espèces de fruits et de légumes, tels que bananes, cocons, pommes de terre ; mais M. Jones fut obligé de les laisser manger à volonté des hommes qui étaient restés si longtemps privés de nourriture. Il fit du thé et du lait qu'il administra lui-même aux naufragés avec toute la précaution que la prudence lui suggéra.

Un avis ayant été expédié à Hilo, le consul américain, M. le capitaine J. Werth, envoya trois bateaux qui conduisirent l'équipage à ce port. Le capitaine Mitchell et deux passagers ont préféré rester à Laupa-hoehoe, jusqu'à ce qu'ils aient regagné des forces.

Ce qu'il y a de plus remarquable, c'est que pendant un tel voyage, accompli dans de telles conditions, il n'y a eu pas un seul malade, ni même qu'il se soit produit de ces cas de vertiges si fréquents chez les personnes qui se trouvent longtemps privées de nourriture. Les matelots font le plus grand éloge du capitaine Mitchell. Ils disent que c'est grâce à son sang-froid et à son énergie qu'ils ont dû d'être sauvés. On craint beaucoup que les deux autres embarcations n'aient pas été aussi heureuses ; si elles n'ont pas été recueillies par quelque navire, il leur sera difficile de résister aux gros temps qu'elles ont dû infailliblement rencontrer. (Courrier de San Francisco.)

NOUVELLES A LA MAIN

Un paysan quelque peu lettré essayait d'expliquer à un autre paysan qui ne l'était pas du tout comment le télégraphe électrique fonctionnait en quelques minutes des nouvelles de Vienne et de Berlin à Paris.

— J'y comprends rien, dit celui-ci, des piles, des filles, des mécaniques, tout ça c'est des attrape-nigands.

— Eh bien ! reprend l'autre à bout de démonstrations, figure-toi comme qui dirait un grand chien, si long, si long, que ses pattes de derrière seraient à Paris.

— Est-ce bête ! Est-ce qu'il y a des chiens comme ça ?

— Non ; je dis : supposons.

— Ah ! ton !

— Eh bien, tu lui marches sur la queue, qui est à Vienne, et il shoie à Paris ; voilà ce que c'est que le télégraphe électrique.

Dernièrement, un jeune villageois des environs de Lille, âgé de 11 à 12 ans, rencontrait dans une rue de sa commune le vénérable ecclésiastique qui lui enseignait le catéchisme, et il passait tout pèle de lui sans le saluer, lorsque le bon curé l'arrêta et lui reprocha avec douceur ce manque de politesse.

Le petit paysan, sans se déconcerter le moins du monde : — Mais, monsieur le curé, dit-il, je ne me salue point, c'est que vous m'avez défendu avant d'aller au catéchisme.

— Comment ?

— Mais oui, monsieur le curé, vous aviez dit et répété : « Hors de l'église, point de salut. »

— Eh bien ?

— Eh bien ! puisque je sommes dans la rue, je ne dois point vous saluer !

Le somnambule peut placer dans l'arsenal des armes défensives de messieurs les coquins.

Par exemple, un banquier surprend un de ses commis en train de crocheter un coffre-fort :

— Mésérable ! l'écrit-il, que fais-tu là ?

— Le voleur se frotte les yeux, on jurerait qu'il sort d'un songe ; il paraît stupéfait.

— Voilà qui est particulier, dit-il, c'est drôle, en vérité, c'est très-drôle.

— Comment, gredin, tu trouves ta conduite comique !

— Certainement, patron. Figurez-vous que je rêvais que j'étais serrurier, et que vous m'aviez chargé d'ouvrir votre caisse dont vous aviez perdu la clé !

La vente de bigarrures en faveur des pauvres du 7^e arrondissement de Paris s'est des plus brillantes et a été très-fructueuse. Les sous du ministère de la guerre, d'un trop étroit pour contenir la foule égarée et charitable qui s'y pressait. Les plus nobles et les plus jolies femmes s'y étaient données rendez-vous soit comme acheteuses, soit comme vendeuses, et nous y avons compté l'élite de l'aristocratie masculine.

Naturellement il y a eu là comme toujours assaut de cœur et d'épée, de verre et de chandé, de ventes ingénieuses et de puants aubais.

Il pleuvait des jolis mots à enrichir un chroniqueur pour le reste de ses jours. Vous comprenez que je n'en ai gardé de moi-même sous le parapluie et que j'ai cueilli au vol cette fine conversation entre la belle comtesse de R... et le prince de S... :

— Comtesse, que vendez-vous ?

— Tout et rien, prince.

— Vendez-vous de vos cheveux ?

— Les méchants prétendraient plutôt que j'en achète.

— Vendez-moi un de vos cheveux ?

— C'est trop.

— Vendez-moi un morceau de cheveu :

— Soit !

Ce disant, la belle comtesse se plaça devant un miroir de son coquet boudoir, se cassa un de ses admirables cheveux que vous savez, et le tendit froidement au prince de S... en disant :

— C'est mille francs, prince.

— Mille francs, un tout petit bout de cheveu ! s'écria le gentilhomme un peu déconcerté ; mais alors que cotrait-on donc une mèche ?

— Oh ! c'est bien différent, répondit en souriant finement la charmante vendeuse, une mèche ne cotrait rien !

ANNONCES HYDROGRAPHIQUES.

Océan Atlantique Nord. — *Phare de la Guis (Portugal).*

— Un avis du Secrétaire d'Etat du commerce, marine et affaires étrangères du royaume de Portugal, fait savoir que les réparations au fanal situé au phare de Nosa-Senhora du Guis, situé à 1 mille au N. O. de la baie de Cascos, sont terminées ; le feu a été allumé de nouveau le 6 novembre, et on pourra le voir de 12 milles avec un temps clair.

Phare de Saint-Julien (Portugal). — Egalement, le 6 novembre 1865, on a allumé un nouveau feu sur la tour de Saint-Julien de la Baie, au même lieu que l'ancien.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre. Le feu, qui est fixe blanc, à la même élévation que l'ancien, et il est visible d'une distance de 13 milles avec une atmosphère claire.

Ces avis modifient la série C, n° 276 et 277, et les cartes n° 197, 1485 et 2131.

Océan Atlantique Sud. — *Bancs des Langues-Grandes (côte Nord du Brésil).*

— Le *Lamotte Piquet*, commandant Mouchet, vient d'explorer les bancs qui s'étendent devant les Langues-Grandes, depuis Porguicas jusqu'à Maranhão ; ces bancs sont très-dangereux et s'avancent à 8 ou 9 milles au large.

Les anciennes instructions recommandent aux navires allant à Maranhão de venir arriver sur les Langues-Grandes, mais on ne comprenait pas alors ces écueils. M. Mouchet, qui les a sondés récemment, engage les capitaines à s'approcher de cette côte qu'il estime d'une extrême prudence, et à ne pas aller par des fonds au-dessous de 32 en 33 mètres, ou à 40 et 42 milles de distance, soit presque à la limite de visibilité de cette plage basse.

Il ajoute qu'il serait prudent d'attirer un peu plus Ouest sur les brisants de l'île Saint-Anne.

Toutes les années on en plusieurs navires s'échouent sur les bancs des Langues-Grandes, et presque tous les capitaines disent dans leur rapport qu'ils se sont échoués en croyant faire la route de l'Equateur ; c'est que cette sorvette a été mal faite, sans s'en douter, sur ces bancs, et ce n'est qu'à un très-heureux hasard qu'elle a dû de ne pas s'échouer.

Océan Pacifique. — *Iles Tofoa ou des Amis. — Récif Disney et Culebras. — Récif Duxey.*

— A 32° 10' du soir, le 16 juillet 1865, le *Falcon*, navire de guerre anglais, gouverné par M. O., par 19° 18' S. et 176° 27' O., et relevant le pic de Letto (Latto) au N. O., trouvait des fonds de 35 mètres, sable et corail, ce qui lui fit supposer qu'il était sur une partie du récif Disney. Comme on apercevait de plus petits fonds dans le N., dans l'E. et dans l'O., on fit machine en arrière, et l'on mit le cap sur S. E. q. S. ; puis, allés en avant, le navire passa presque aussitôt devant le bord Sud du récif. On fit alors mille au S.-S. O., 3 milles au S.-O. q. S., 3 milles à l'O. q. N. O., et ensuite le N. N. O., en gardant le pic de Letto par le boussole de babord. Quand le cap était au S. E. q. S., on voyait des brisants du haut des mers dans le S. E. q. E.

Reçu Galesa. — Le 16 juillet à 6 h du matin, le *Falcon*, portant dans l'O. du groupe Hapai, l'île Hoonga restant au S. 4° 30' O., l'île Hapai au S. 7° 10' O. et le sommet du Pain de sucre de l'île Kao, visible sur la partie Est de Tofoa, au N. 27° E., on observa des brisants dans le S. 35° O., à 4 ou 5 milles ; on supposa qu'ils étaient sur le récif Culebras. La position de ces brisants a été déterminée par 19° 19' S. et 177° 44' O. Le sommet de l'île Kao, par le milieu de Tofoa, ferait passer sur ou très-près du récif.

ATTENTION. — Comme les îles des Amis n'ont pas encore été explorées et que les positions de la plupart des récifs qui sont près de ce groupe sont incertaines, on doit prendre de grandes précautions quand on s'approche de ces îles. Il n'est pas douteux que le récif sous par le *Falcon*, par 19° 18' S. et 176° 27' O., ne soit le même que celui que vient le capitaine Virgin du navire suédois *Eugénie*, en 1852 (1), et qu'il plonge à 25 mètres environ dans le N. 41° E. de la pointe N. N. le lissane. Ce pourrait bien être aussi le danger vu par le capitaine Disney en 1841 (4) et porté sur la carte de l'Amirauté anglaise à 20 milles environ plus à l'O. (3). Il est probable aussi que l'autre récif (supposé le Culebras) vu par le *Falcon* est le même que le récif marqué sur la carte anglaise n° 2423, par 20° 9' S. et 175° 8' O. (2), ou à 17 milles environ plus dans l'Est (sur la carte française, par 20° 22' S. et 177° 38' O., ou à 11 milles plus à l'E.). Mais jusqu'à ce qu'on ait examiné ces dangers, on devra bien veiller et avoir des vigies dans le même Sud sur ses deux côtés ces parages. Le *Havanna*, capitaine Erskine, en 1859, s'est route au N. S. E. pour aller à Tonga-Labou, passa dans un canal sans à mi-distance environ entre le lano nommé Culebras et l'île Namooka, en tenant l'île Kao ouverte à l'Est de l'île Tofoa.

Les relevements sont vrais ; la variation est de 10° N. E. en 1865. Voir les cartes de l'Océan Pacifique Sud n° 752, 1073 et 1181.

A. LE GRAS, Capitaine de frégate.

