

route dans une direction déterminée ou le plus près possible de cette direction, d'apprécier les écarts de route faits et de corriger ceux-ci convenablement par de nouvelles routes appropriées. Cette difficulté était infiniment plus grande pour Cabot dans des parages inconnus avec les moyens si primitifs et insuffisants relativement à ceux dont nous disposons aujourd'hui; les observations astronomiques, l'état d'armement et de construction des navires, tout était encore rudimentaire. Il n'est donc pas possible d'affirmer que la route de Cabot a été à l'Ouest magnétique et que sa route vraie résultante a été cette route magnétique à l'Ouest corrigée exactement de un quart et demi de variation N O, — en supposant que cette variation est bien celle qui convient, supposition gratuite, que rien ne peut justifier.

VIII.

Il importe maintenant de prouver mathématiquement l'erreur commise par le Dr. Dawson, et ce, en supposant admise pour un instant sa propre théorie et en précisant le point où, suivant les conséquences légitimes et forcées de cette théorie, aurait été l'atterrissage de Jean Cabot en 1497. Nous le ferons en nous servant de ses propres données ainsi que des prémisses mêmes de son argumentation¹.

Si Colomb sur un trajet de 3150 milles avec une variation magnétique de un quart ($11^{\circ} 15'$) éprouva un écart linéaire de 240 milles seulement, cet écart linéaire de 240 milles correspond à un angle d'écart x donné par l'expression :

$$\operatorname{tg} x = \frac{240}{3150}$$

Cet angle x d'écart est déterminé par le calcul suivant :

$$\operatorname{Log} 240 = 2,380211$$

$$\operatorname{Co} - \operatorname{Log} 3150 = \overline{4},501689$$

$$\operatorname{Log} \operatorname{tg} x = \overline{2},881900$$

$$x = 4^{\circ} 21'.$$

1. Nous adressons ici nos plus sincères remerciements à M. E. Bapvieux, officier de marine retraité et hydrographe distingué, dont le concours nous a été non seulement précieux mais indispensable pour toute la partie technique de notre travail.