

le lendemain matin à l'endroit de l'enfoncement où l'on était alors, et chercher de jour le mouillage que je savais être dans la partie du sud de l'isle fort près de terre.

Je ne pus refuser mon consentement à un avis qui me parut le plus sage sur une côte inconnue; on courut toute la nuit des bordées en serrant le vent autant qu'il était possible; mais la frégate était si mauvaise boulinière que le lendemain au point du jour, elle se trouva à cinq ou six lieues sous le vent de Meao sans qu'il fut possible de se rapprocher de l'isle.

Dans cette circonstance embarrassante je donnai ordre au capitaine de gagner l'isle de Taffoury qui restait sous le vent du vaisseau à la distance de trois ou quatre lieues: son fit donc route pour Taffoury où j'espérais de trouver un mouillage et attendre à l'ancre quelque crise de vent plus favorable pour de là regagner Méao, qui n'en est éloigné que de neuf lieues. Dans la nuit le vaisseau tomba encore sous le vent de cette isle comme il était tombé la veille sous celui de Méao.

Il est certain qu'avec une bonne frégate telle qu'il l'aurait fallu pour une semblable expédition ces deux accidents ne me seraient pas arrivés. Les officiers du vaisseau dressèrent un procès-verbal pour attester la vérité des faits que je viens de rapporter.

Après avoir inutilement lutté contre le vent et les courants je poursuivis mon voyage et fis route pour aller reconnaître la côte orientale de l'isle de Célèbes. Le 26 février je donnai dans le détroit de Xulla<sup>1</sup>, qui est très dangereux, mal placé sur les cartes, et

1. Entre la côte orientale de Célèbes et l'île Xulla,