

# MANŒUVRES NILOTIQUES

À PROPOS DE QUELQUES SCÈNES DE NAVIGATION DE L'ANCIEN EMPIRE

Frédéric Servajean

Ce petit livre s'attache à reconstituer la logique des scènes de navigation figurées dans quelques tombes de l'Ancien Empire. Celles-ci racontent une histoire de bateaux et de bateliers à la manœuvre, dont la trame et les contours ne sont pas toujours aisés à saisir en raison de notre méconnaissance des termes nautiques égyptiens et des tournures idiomatiques propres à cette profession. Peu nombreux sont les chercheurs s'étant vraiment intéressés à ces scènes car, sans une connaissance concrète du monde de la navigation, il est vain de tenter d'en reconstituer la logique.

C'est pourquoi il a longtemps été délaissé, alors qu'il se situe au cœur même de la vie des Anciens Égyptiens. Les schémas auxquels aboutit l'analyse de chaque figuration correspondent toujours à l'une des seules manœuvres possibles, jamais à un résultat absurde. C'est bien la preuve que les décorateurs des mastabas prirent le temps de réfléchir à une réalité nilotique que tout Égyptien pouvait observer. Ces manœuvres sont rarement les mêmes, chaque scène décrivant une situation spécifique, que l'équipage résout à sa manière.

Il s'agit donc de faire revivre le monde de la navigation nilotique dans ce qu'il a de plus spécifique : non les activités en relation avec cette navigation, qu'elles soient religieuses, administratives ou économiques, mais celles relevant exclusivement de la nautique.

*This book attempts to reconstruct the logic of the navigation scenes depicted in some Old Kingdom tombs. These scenes tell a story of boats and boatmen at work, the plot and contours of which are not always easy to grasp because of our lack of knowledge of Egyptian nautical terms and the idioms of this profession. Few researchers have really taken an interest in these scenes because, without a concrete knowledge of the world of navigation, it is futile to try to reconstruct their logic.*

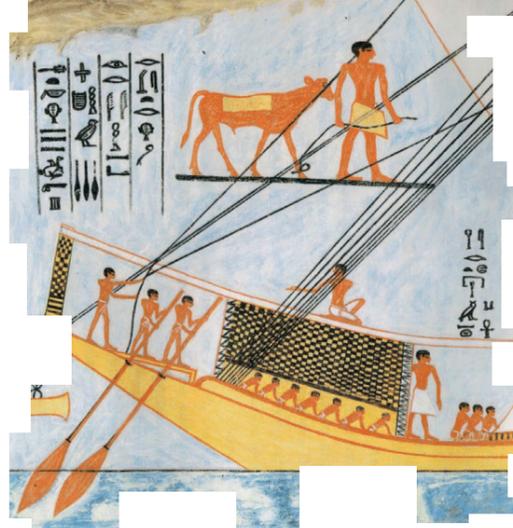
*This is why it has long been neglected, even though it lies at the very heart of the life of the Ancient Egyptians. The patterns that result from the analysis of each figuration always correspond to one of the only possible manoeuvres, never to an absurd result. This is proof that the decorators of the mastabas took the time to reflect on a Nilotic reality that any Egyptian could observe. These manoeuvres are rarely the same, each scene describing a specific situation, which the crew solves in its own way.*

*The aim is therefore to bring to life the world of Nilotic navigation in its most specific form: not the activities related to this navigation, whether religious, administrative or economic, but those that are exclusively nautical.*



Ce travail a bénéficié du soutien du LabEx ARCHIMEDE au titre du programme « Investir l'Avenir » ANR-11-LABX-0032-01.

ISSN 2102-6637



Frédéric Servajean

MANŒUVRES NILOTIQUES À PROPOS DE QUELQUES SCÈNES DE NAVIGATION DE L'ANCIEN EMPIRE

CEN M 31



CEN M 31

Cahiers « Égypte Nilotique et Méditerranéenne »

Montpellier 2022

# MANŒUVRES NILOTIQUES

À PROPOS DE QUELQUES SCÈNES DE NAVIGATION DE L'ANCIEN EMPIRE

Frédéric SERVAJEAN







Université Paul-Valéry Montpellier 3 – CNRS  
UMR 5140 « Archéologie des Sociétés Méditerranéennes »  
Équipe « Égypte Nilotique et Méditerranéenne » (ENiM)

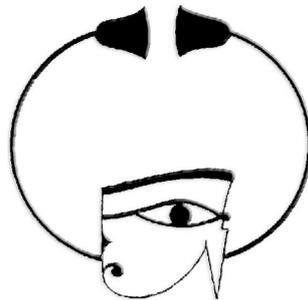
CENiM 31

Cahiers de l'ENiM

## Manœuvres nilotiques

À propos de quelques scènes de navigation à l'Ancien Empire

Frédéric Servajean



Montpellier, 2022



## Introduction

CES QUELQUES PAGES <sup>1</sup> sont le fruit d'une lecture fructueuse de la thèse de Serena Esposito, récemment soutenue, sur les *Marins et bateliers dans l'Égypte du III<sup>e</sup> millénaire* <sup>2</sup>. Elle y explore ce monde avec subtilité en posant les fondements de recherches à venir, un monde qui, jusque-là, restait curieusement mal connu, en dépit de l'omniprésence du mot *Nil* dans le vocabulaire des égyptologues <sup>3</sup>.

Les scènes de navigation, notamment celles de l'Ancien Empire, objet du présent travail, ne sont pas de simples figurations de bateaux, dépourvues de toute signification, sur les parois des tombes de cette époque, bien au contraire. Comme il arrive souvent dans l'iconographie funéraire, elles peuvent être lues à plusieurs niveaux. Le principal renvoie évidemment au monde funéraire, dans lequel le défunt évolue dorénavant. Mais ces figurations racontent aussi une autre histoire : une histoire de bateaux et de bateliers à la manœuvre, dont la trame et les contours ne sont pas toujours aisés à saisir en raison de notre méconnaissance des termes nautiques égyptiens et des tournures idiomatiques propres à cette profession.

Le plus souvent, ces scènes illustrent les temps forts d'une même tournée d'inspection, l'aller et le retour, signifiés par le mode de propulsion (à la voile ou à la rame). Mais elles peuvent aussi être appréhendées différemment, comme un tout, dans lequel les différentes embarcations, qui vont se croiser, manœuvrent pour éviter de se percuter. C'est cette lecture, spécifiquement nautique, qui retiendra notre attention dans les pages qui suivent.

Lorsque, par nécessité, un chercheur doit examiner les inscriptions qui accompagnent ces scènes, il choisit le plus souvent de rendre les vocables de la nautique égyptienne par des mots de sa propre langue disposant d'un niveau de généralité élevé. Il procède ainsi parce que ces mots incorporent dans leur champ sémantique la signification réelle des termes dont il est question. Par exemple, le verbe « naviguer » recouvre celui de tous les autres verbes se rapportant à des actes précis liés à la navigation : manœuvrer, suivre un cap, virer de bord, ramer, empanner, etc. Dans tous les cas, une traduction par « naviguer » donnera l'impression d'être satisfaisante. Pourtant, en procédant ainsi, il n'est plus possible de comprendre ce dont il est réellement question et de reconstituer l'histoire racontée.

---

<sup>1</sup> Qu'Edwin Dalino soit ici remercié pour l'acribie de sa relecture.

<sup>2</sup> S. ESPOSITO, *Marins et bateliers dans l'Égypte du III<sup>e</sup> millénaire av. J.-C. Histoire institutionnelle, économique et sociale* (thèse soutenue le 21 novembre 2020, sous la direction de Pierre Tallet, professeur à Sorbonne Université, et Rosanna Pirelli, professeure associée à l'Università degli Studi di Napoli, « l'Orientale »).

<sup>3</sup> Il ne s'agit pas ici d'établir une bibliographie exhaustive à ce propos : elle se trouve dans la thèse. On se bornera simplement à mentionner le remarquable mais vieillissant ouvrage de Ch. BOREUX, *Études de nautique égyptienne*, MIFAO 50, Le Caire, 1924 ; celui de D. JONES, *A Glossary of Ancient Nautical Titles and Terms*, Londres, New York, 1988 ; le chapitre X de l'ouvrage de P. MONTET, *Scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l'Ancien Empire*, Strasbourg, 1925, p. 327-356 ; ainsi que l'article de G. JÉQUIER, « Essai sur la nomenclature des parties de bateaux », BIFAO 9, 1909, p. 37-82.

Enfin, peu nombreux sont les chercheurs s'étant vraiment intéressés à ces scènes figurant des navires du simple point de vue de l'iconographique, car on se rend bien compte que, sans une connaissance concrète du monde de la navigation, il est vain de tenter d'en reconstituer la logique. C'est donc toute une « dialectique » entre texte et image qui a longtemps été délaissée, contribuant ainsi à accentuer la mise à l'écart de ce monde par des commentateurs ne le connaissant pas – ou mal, celui de la navigation, nilotique ou maritime, pourtant au cœur de la vie des Égyptiens.

Le but de ce travail est de tenter de reconstituer, à partir de quelques scènes nautiques de l'Ancien Empire parmi les plus significatives, la logique du déroulement des manœuvres qui y sont illustrées, en confrontant inscriptions et iconographie. À la fin de chaque scène analysée, l'ensemble de la manœuvre est synthétisé par un schéma. Dans certains, il est question du « canal du bel Occident ». Son agencement sur le schéma s'inspire d'une figuration spécifiquement égyptienne, provenant de la tombe de Néferhotep à Thèbes (TT 49), certes plus tardive que celles qui nous occupent, puisque de la XVIII<sup>e</sup> dynastie, mais qui présente l'avantage de montrer clairement un canal se détachant de la voie d'eau principale<sup>4</sup>. Un tel agencement a simplement pour but de permettre une meilleure visualisation de la manœuvre afin de mieux saisir sa logique.

On pourrait penser que les inscriptions qui accompagnent ces scènes ne renvoient à aucune réalité concrète, toute tentative de reconstitution d'une manœuvre aboutissant nécessairement à des résultats incohérents d'un point de vue nautique. Or, ce n'est jamais le cas, sachant, de surcroît, que, lorsque des navires se trouvent dans l'obligation de manœuvrer dans un espace somme toute restreint, le nombre de possibilités qui s'offre au chef de bord est toujours limité. Et les schémas auxquels aboutissent les analyses qui suivent correspondent systématiquement à l'une des seules manœuvres possibles, jamais à un résultat absurde. C'est bien la preuve que les décorateurs des mastabas prirent le temps de réfléchir à ces inscriptions pour qu'elles reflètent une réalité nilotique, une réalité quotidienne que tout Égyptien pouvait observer.

Ces manœuvres sont rarement les mêmes, chaque scène décrivant une situation spécifique, à l'orée de l'Au-delà, que l'équipage résout à sa manière. Après les avoir reconstituées, on pourra constater – sans surprise pour ceux qui connaissent le monde de la navigation –, que les règles et les techniques sont souvent les mêmes que celles usitées dans notre marine à voile, déterminées par des contraintes naturelles qui limitaient le nombre de choix possibles. Car l'utilisation d'un mât, d'une voile, d'une drisse ou d'une écoute implique, à l'arrivée, les mêmes gestes, quelles que soient l'époque et la civilisation considérées.

---

<sup>4</sup> J. VANDIER, *Manuel d'archéologie égyptienne* V, Paris, 1969, p. 303, fig. 139 (haut).

## 1. Mastaba de Kaiemânkh (Gîza, V<sup>e</sup> dynastie)

CE MASTABA <sup>1</sup> comporte une scène de navigation dans laquelle trois voiliers, situés à droite [fig. 2], viennent de croiser deux bateaux propulsés à la rame, le mât rabattu, situés sur le côté gauche [fig. 3] <sup>2</sup>. Les voiliers sont accompagnés d'inscriptions ; les embarcations à rames en sont dépourvues.

L'inscription la plus longue et la plus complexe se situe entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> navire. Lors d'un examen rapide, on ne sait avec lequel des deux il faut la mettre en relation. Elle se rapporte en fait au premier. Elle est celle qui permet de mieux poser le problème au début de cette enquête. La planche IV de l'ouvrage de H. Junker ne reproduit, au-dessus de la proue du deuxième voilier, que les 3 dernières colonnes, et la planche III, les 3 premières, au-dessus de la poupe du premier [fig. 4-5].

### *Premier voilier*

#### *Inscription de poupe*

#### Inscription 1 :



(1) *Rs r hr sbzt(y)* (2) *m3' (j)rzk ! Jwzk m n(y)-hnw !* (3) *t3w mr(y) mr(y) pw, jwzf h3 whmw !* (4) *Mr jmnt.t wr{.t} ! Jr hr jm(y)-wr.t, w3.t nfrst(j) !*

(1) Fais attention au bras de vergue **(b)**, *sébat(y)* **(c)**, (2) garde donc le cap **(d)** ! (N'oublie pas que) tu es un batelier ! **(e)** (3) C'est le vent grandement souhaité **(f)** qui est derrière le héraut **(g)** ! (4) (Voici) le grand canal de l'ouest **(h)** ! Gouverne **(i)** à tribord, la route est dégagée **(j)** !

<sup>1</sup> PM III/1, 131-133 (G 4561).

<sup>2</sup> H. JUNKER, *Gîza IV*, Vienne, Leipzig, 1940, p. 57-63, pl. III-V ; N. KANAWATI, *Tombs at Giza I. Kaiemankh (G4561) and Seshemnefer (G4940)*, ACER 16, Warminster, 2001, p. 42-43, pl. 37a.

(a) Pour cette graphie, avec le signe  $\equiv$  (Aa12) remplaçant  $\equiv$ , cf. Fr. Servajean, « À propos de quelques termes nautiques égyptiens de l’Ancien Empire », *ENiM* 14, 2021, p. 218, § IV (dorénavant cité *ENiM* 14). Cf. Inscriptions 5, 11, 23 et 24.

(b) Comme l’a bien montré G. Jéquier (« Essai sur la nomenclature des parties de bateaux », *BIFAO* 9, 1909, p. 73 ; cf. également *Wb* III, 141, 1 ; *FCD* 175 ; *VEgA* 10646), le mot  $\text{𓂏}$ , *hr*, désigne le *bras*<sup>3</sup> d’une vergue. Le personnage situé à la poupe tenant les deux bras de la vergue, cette partie de l’inscription ne peut s’adresser qu’à lui. Une vergue disposant de deux bras et le terme étant au singulier, on peut se demander s’il s’agit de la vergue tribord ou de la vergue bâbord. On verra plus loin (cf. *infra*, le commentaire de cette même inscription) que le premier bras à régler est celui se trouvant du côté vers lequel on se dirige : le bras de vergue tribord si on bifurque vers la droite, bâbord si on se dirige vers la gauche. On retrouve cette formulation dans les Inscriptions 2-3, 5, 20, 32, 40 et 49.

(c) La séquence  $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$  est problématique. Ce mastaba est d’ailleurs le seul à présenter une graphie avec  $\text{𓂏}$ . Ce signe est-il un déterminatif ou un mot (*mw*) à part entière ? Doit-on translittérer *sbzt(y)* ou *sbzt(y)-mw* ? Pour ne prendre qu’un exemple, N. Kanawati (*op. cit.*, p. 42) lit *sbztj-mw* et traduit « master of the water ». Cette traduction dérive de celle de H. Junker (*op. cit.*, p. 59), « Meister des Wassers », qui, on en conviendra, ne signifie pas grand chose. Comme le souligne H. Junker (*loc. cit.*), il existe dans le vocabulaire nautique un mot *sbz* signifiant « piloter », « contrôler » (absent du *Wb*). Il traduit pourtant les attestations de *sbz* / *sbz.t* par la « bonne direction », la « direction juste ». Il rend ainsi la proposition *jr sbz.t*, dont il sera question plus loin, par « Halte die (angegebene) Richtung ! » (*ibid.*, p. 60). H. Altenmüller (« Die Nachtfahrt des Grabherrn im Alten Reich zur Frage der Schiffe mit Igelkopfbug », *SAK* 28, 2000, p. 8-9) valide cette traduction puisqu’il rend la même séquence par : « (...) halte die eingeschlagene Richtung ! ». P. Montet (*Scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l’Ancien Empire*, Strasbourg, 1925, p. 412), quant à lui, traduit de manière plus générale : « Fais la règle ! ». Enfin, Blackman (*The Rock Tombs of Meir IV*, Londres, 1924, p. 45), dans une autre séquence, dont il sera également question plus loin, traduit par « Aye, Aye ! The steering-oar is well directed (*sbz*), my comrade ! ». On voit bien que toutes ces traductions sont dérivées du sens premier du verbe *sbz*, « enseigner », « instruire » mais aussi « piloter » (*Wb* IV, 83, 18-84, 14 ; *VEgA* 7874), et de *sbzw*, « enseignant », « instructeur », « maître », « pilote » (*Wb* IV, 85, 1-5 ; *VEgA* 7876). Même si *enseigner*, c’est d’une certaine manière apprendre à établir la bonne règle (Montet), et donc, au sens figuré, la bonne route (Blackman, Junker, Altenmüller), il n’en reste pas moins que ces traductions, trop générales, ne permettent pas de vraiment comprendre ce qui est désigné par ce mot. Récemment, le problème a été repris par S. Esposito (*op. cit.*, p. 431-439) dans la perspective d’un enseignement réel, le personnage ainsi désigné ( $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$ , *sbzt(y)*) se trouverait en situation d’apprentissage. Cependant, en dépit de l’intérêt évident d’une telle hypothèse, elle semble devoir être écartée car les scènes où le  $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$  est mentionné se trouvent pour la plupart en relation avec la coordination de plusieurs manœuvres (cf. *infra*). En outre, sachant que le champ sémantique des mots de la famille du verbe *sbz*, « enseigner », etc., est le plus souvent en relation avec un domaine d’activité très éloigné du monde de la navigation, on peut se demander si le signe  $\text{𓂏}$  n’est pas simplement un déterminatif permettant de préciser le contexte dans lequel le mot est employé. On remarquera d’ailleurs que, employé sans les trois filets d’eau et dans des scènes similaires, le mot *sbzt(y)* renvoie aux mêmes actions que lorsqu’il en est doté (cf. *infra*). Nous verrons, dans le commentaire général de cette même inscription, que le *sbzt(y)* est simplement le « maître de la manœuvre », c’est-à-dire le « maître d’équipage » chargé de mettre en œuvre la manœuvre ordonnée par le prêtre ou le chef de bord. Dans l’inscription qui nous occupe – *Rs r hr sbzt(y)* –, *sbzt(y)* ne peut être qu’un vocatif qui, on l’a vu avec la note précédente, concerne au premier chef le personnage tenant les deux bras de la vergue : *Fais attention au bras de vergue*,

<sup>3</sup> Les bras sont des cordages fixés aux extrémités d’une vergue permettant d’orienter celle-ci correctement par rapport au vent.

*sébaty* ! Pour d’autres attestations de ce mot ou de termes de la même famille, cf. Inscriptions 5, 8, 11 et 15.

(d) Pour  $m_3$ ’, « gouverner droit / en ligne droite » ou « tenir un / son / le cap », voir Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 218-221, § IV. Il est logique d’ordonner au timonier d’adapter son cap après avoir demandé au *sébat(y)* de régler la vergue, il s’agit de deux actions étroitement liées d’un point de vue nautique. Cf. Inscriptions 1, 5 et 11.

(e) Pour la séquence  $jwz k m n(y) - hnw$ , « tu es un batelier », cf. *ibid.*, p. 220, n. b.

(f) Pour la séquence  $t_3w mr(y) mr(y) pw, jwz f h_3 whmw$ , traduite sans certitude de notre part « C’est le vent grandement souhaité qui est derrière le héraut », dans laquelle il est difficile d’expliquer la duplication  $\overline{mr}$ , *ibid.*, p. 220, n. c. Le passage fait probablement référence au vent arrière qui, si la voile est bien réglée, doit souffler dans le dos du héraut (cf. *infra*, note suivante).

(g) Pour H. Junker (*op. cit.*, p. 61 ; *AnLex* 77.1012), le  $whmw$  est le personnage situé sur le toit de la cabine qui transmet vers la poupe, où les différentes manœuvres sont mises en œuvre, les ordres du prorète et du chef de bord. Cf. Inscriptions 20 et 32.

(h) Il est difficile de savoir à quoi correspond ce  $mr jmn.t wr\{.t\}$ , que l’on trouve dans d’autres inscriptions sous la forme  $mr Jmn.t nfr.t$ . Le  $.t$  final de  $wr\{.t\}$  est probablement dû à une confusion avec le  $.t$  de  $nfr.t$  dans l’habituel  $Jmn.t nfr.t$  ; à moins de lire  $Jmn.t wr.t$ , « l’Occident vénérable ». Le GDG n’aborde cette désignation dans sa dimension toponymique qu’à partir des figurations qui nous occupent sans pouvoir en déduire d’autres informations (GDG 3, 47). Gauthier s’interroge sur la possibilité de mettre ce canal en relation avec celui mentionné dans le P. Harris I (*loc. cit.*), lequel n’est pas accompagné du génitif  $jmn.t$ , tout en stipulant que ce dernier pourrait avoir été le Bahr Youssef, mais, comme le souligne P. Grandet (*Le Papyrus Harris I (BM 9999), BiEtud* 109/2, Le Caire, 1994, p. 15, n. 68), il s’agirait plutôt « du canal mettant en communication le Nil et le temple de Médinet Habou ».

(i) Pour  $\overline{m}$ , cf. Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 220, doc. 22, n. e.

(j) Pour la séquence  $\overline{m} \downarrow \overline{m}$ , *ibid.*, p. 220, doc. 22, n. f.

On voit bien, à la lecture du texte obtenu, que le prorète ne s’adresse qu’à une seule personne, le *sébat(y)* :

Fais attention au bras de vergue, *sébat(y)*, garde donc le cap ! (N’oublie pas que) tu es un batelier ! C’est le vent grandement souhaité qui est derrière le héraut. (Voici) le grand canal de l’ouest ! Gouverne à tribord, la route est dégagée !

Dans la mesure où il est question de deux manœuvres distinctes relevant des timoniers et du personnage réglant la vergue, il apparaît que le locuteur s’adresse au *sébat(y)* non seulement parce qu’il s’occupe de la vergue, mais aussi parce qu’il coordonne les deux manœuvres qui sont liées d’un point de vue nautique : à chaque cap correspond un réglage spécifique de la vergue, c’est-à-dire une orientation déterminée de la voile. Le *sébat(y)* disposant d’une vision d’ensemble et sentant le vent mieux que les timoniers, puisqu’il tient entre ses mains les deux bras de la vergue, est le plus apte à évaluer le travail du navire et à déterminer s’il navigue au mieux de ses possibilités. Dans ces conditions, le prorète s’adresse à lui pour lui signifier la consigne générale : essentiellement la fixation d’un cap. La consigne est immédiatement relayée par le héraut pour éviter des erreurs dues à une écoute imparfaite, provoquée par le bruit de l’eau et du vent. La consigne bien reçue, le *sébat(y)* coordonne le travail des timoniers et le réglage de la vergue. Il est donc celui qui permet à ces manœuvres de se

trouver en situation de complémentarité et non d'opposition pour obtenir le meilleur rendement du bateau.

Ordre est donné de gouverner à tribord, vers le grand canal de l'ouest. On en déduit donc que ces trois voiliers remontaient le Nil et se dirigeaient vers le sud. Or, même sans la mention du grand canal occidental, cela aurait pu être déduit de la figuration. Il suffit pour cela de considérer, on le sait, les termes *hntj*, « remonter le courant » ou « naviguer vers le sud », et *hdj*, « descendre le courant » ou « voyager vers le nord » : le premier s'écrit souvent <sup>4</sup>, c'est-à-dire avec un bateau doté d'un mât et d'une voile déployée, et le second <sup>5</sup>, le plus souvent sans voile ni mât. Il existe d'ailleurs une expression  (*m hd.t m hnt.t*), « (naviguer) en aval et en amont »<sup>6</sup>, dans laquelle, comme on peut le voir, le premier terme est déterminé par une embarcation sans voile ni mât et le second par un mât doté d'une voile. Cela s'explique par le fait que, en Égypte, les vents de secteur nord-ouest ou nord-nord-ouest sont très nettement majoritaires. Les vents de secteur sud sont, en revanche, presque inexistants. Dans ces conditions, on peut remonter le Nil à la voile (d'où le déterminatif fréquent  du verbe *hntj*) mais, pour le redescendre, on utilisera la rame et le courant (d'où le déterminatif le plus fréquent  du verbe *hdj*).

Il découle de ceci que, par convention, lorsqu'une embarcation est représentée naviguant sur le Nil à la voile, cela signifie qu'elle remonte le courant et se dirige vers le sud ; et, si elle n'a pas de voile, qu'elle descend le courant et se dirige vers le nord. Dans la figuration qui nous occupe, les trois voiliers naviguent donc vers le sud, et les deux embarcations propulsées à la rame vers le nord. Il est donc logique pour un voilier de se diriger vers l'ouest en gouvernant à tribord.

Un seul bras de vergue est mentionné. Pour un batelier, il va de soi qu'il s'agit de celui de tribord. Il sait, en effet, que le premier bras à manipuler sera celui de la nouvelle direction fixée : le bras de vergue tribord si le navire manœuvre sur tribord, le bras de vergue bâbord si le navire bifurque vers bâbord. Le nouveau cap fixé (tribord), la vergue doit donc être réglée en conséquence, ce qui implique de l'orienter perpendiculairement à l'axe du vent. Si l'on admet, pour cette figuration, un vent arrière théorique, toute déviation sur la droite supposera de choquer<sup>7</sup> préalablement le bras tribord jusqu'à obtenir l'orientation de la vergue souhaitée pour ensuite raidir le bras du côté bâbord. En effet, le bras de vergue bâbord ne peut être raidi que si le tribord est choqué au préalable. Et c'est avec ce dernier que sera fixée l'orientation exacte de la vergue.

Enfin, on peut se demander à quel marin de la marine à voile occidentale, dont on connaît bien l'organisation, correspondrait le *sébat(y)* égyptien. Sur les grands voiliers de l'époque moderne et contemporaine, le spécialiste chargé de la manœuvre est le *maître d'équipage*, également connu sous le nom de *bosco*. Situé en dessous des officiers dans la hiérarchie, il est chargé de mettre en œuvre les consignes reçues et, pour ce faire, de coordonner le travail des matelots : « Comme premier maître de la manœuvre, il doit la connaître parfaitement, ainsi que tous les détails qui se rapportent au gréement, aux appareils de mouillage, etc., afin de se trouver constamment en mesure de faire exécuter les ordres qu'il reçoit (...) »<sup>8</sup>. Dans

<sup>4</sup> *Wb* III, 309, 3-22.

<sup>5</sup> *Wb* III, 354, 9-355, 8.

<sup>6</sup> *Wb* III, 309, 19.

<sup>7</sup> « Choquer (...), c'est lâcher faiblement un cordage tendu (...) » (Ch. ROMME, *Dictionnaire de la marine française*, La Rochelle, 1792, p. 162).

<sup>8</sup> A.-S. DE MONTFERRIER, *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, 1841, p. 427.

l’organisation égyptienne, sa fonction est d’autant plus importante que le chef de bord et le prorète prennent leurs décisions à l’avant du bateau et les transmettent au *sébat(y)* qui se trouve habituellement à la poupe, notamment lorsque le navire avance sous voile. Ce dernier est donc le plus haut responsable sur cette partie du navire, en charge du réglage du plan de voilure, des avirons de gouverne et de la coordination de l’ensemble. Nous verrons plus loin, avec la scène du tombeau de Pépyânkh-heryib (cf. *infra*), que ce maître d’équipage intervient également dans des embarcations à rames, dépourvues de voiles, où il coordonne le travail des rameurs et des timoniers.

On obtient donc, pour ce qui est de la manœuvre en général, la hiérarchie suivante. À la proue, le chef de bord qui prend les décisions en tenant compte du contexte global (pour l’essentiel extérieur au bateau) et le prorète qui surveille les écueils éventuels et fournit les informations à ce propos au chef de bord. La décision prise par ce dernier est relayée vers la poupe, où se trouve le *sébat(y)*, par le prorète puis par le héraut qui se trouve en position intermédiaire. Le *sébat(y)* règle la manœuvre à l’intérieur du bateau : il adapte le réglage de la voile (qu’il effectue lui-même) au nouveau cap (tenu par le timonier).

Si la désignation *sbzt(y)* appartient à la famille du verbe *sb3*, « enseigner », « instruire », « transmettre un savoir » (mais aussi « piloter [un navire] »), c’est probablement parce que le *sébat(y)* transmet (*sb3*) à l’équipage les ordres appropriés pour coordonner une manœuvre, ordres issus d’un savoir que lui seul possède. Il faut toutefois prendre soin de ne pas confondre *sb3*, « manœuvrer », dans le sens de *régler les éléments du gréement* ainsi que *le cap* et, s’il y a lieu, *le travail des rameurs*, avec le verbe *sš33 / sh33*, « manœuvrer », dans le sens de *régler le mouvement d’un bateau*<sup>9</sup>.

Le lien entre le travail des timoniers et celui du gabier<sup>10</sup> chargé du réglage des voiles, l’ensemble étant coordonné par le *sébat(y)*, peut être mis en relief grâce à une autre figuration provenant d’une tombe de la VI<sup>e</sup> dynastie [fig. 7]<sup>11</sup>. Ce bateau est doté d’une voile avec deux vergues, ce qui devint la règle à des époques plus récentes. Les deux sont dotées de bras. Les bras de la vergue supérieure sont tenus par le *sébat(y)*, qui se tient sur la cabine et manœuvre simultanément l’aviron de gouverne. C’est donc lui qui met en œuvre et règle la manœuvre décidée par le chef de bord et relayée vers l’arrière par le prorète. Les bras de la vergue inférieure sont manœuvrés par un batelier se trouvant au niveau du pont. Il nous faut préciser que ce gabier procède à un réglage secondaire, qui doit tenir compte au préalable du réglage de la vergue supérieure par le *sébat(y)*. En effet, le sens de circulation du vent dans la voile se fait du haut vers le bas. C’est donc l’orientation de la vergue supérieure qui détermine le réglage de la vergue inférieure.

### *Inscription de proue*

Deux personnages se trouvent sur la proue [fig. 4] : le prorète qui empoigne une gaffe pour sonder le fond et repérer les bancs de sables, et le chef de bord qui se tient à l’étai<sup>12</sup>. Les deux

<sup>9</sup> Fr. SERVAJEAN, *ENiM* 14, p. 190-207, § I.

<sup>10</sup> Les gabiers « sont chargés spécialement, de prendre soin des mâts, des vergues, des voiles et de leurs manœuvres (...) » (Ch. ROMME, *op. cit.*, p. 335).

<sup>11</sup> Cf. L. BORCHARDT, *Denkmaler des alten Reiches (ausser den Statuen) im Museum von Kairo (Nr. 1295-1808)* I, Berlin, 1937, p. 237-241, plus particulièrement p. 240-241 (1536).

<sup>12</sup> Un étai est une manœuvre dormante (câble fixé aux deux extrémités) destinée à tenir le mât sur l’avant (cf. Fr. SERVAJEAN, « Les bateaux de Mérirouka », *ENiM* 14, 2021, p. 230 ; dorénavant cité *ENiM* 14).

sont attentifs à ce qui se trouve devant, car c'est leur bateau qui conduit la flottille. Sur la poupe, les deux timoniers et le *sébat(y)* qui oriente la vergue :

**Inscription 2 :**



*Rs r hr ! Mr jmn.t ! Mj nw 3, tp nfr pw !*

Attention au bras de la vergue ! **(a)** (Voici) le canal de l'ouest ! Comme cela exactement **(b)**, c'est la bonne direction **(c)** !

**(a)** Pour cette formulation, cf. Inscriptions 1, 3, 5, 20, 32, 40 et 49.

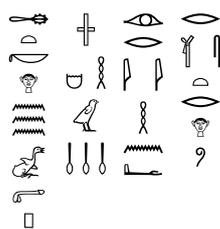
**(b)** Pour la séquence , *mj nw 3*, « comme cela exactement ! », Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 199-200, § I, doc. 1 **(a)**. Cf. également Inscription 38.

**(c)** Pour la séquence *tp nfr pw*, « c'est la bonne direction », cf. *ibid.*, p. 207-212, § II. Voir Inscriptions 12, 26, 38, 49 et 52.

Le début de l'inscription se comprend maintenant sans problème puisque, le canal de l'ouest en vue, le navire va se déporter sur tribord et le bras de vergue de droite devra être choqué (= relâché). Les deux inscriptions – de proue et de poupe – se recoupent, les deux proviennent de la proue (chef de bord et prorète) et sont destinées à la poupe où se tient le *sébat(y)*.

**Deuxième voilier**

Il ne présente qu'une seule inscription située à la poupe [fig. 5], les colonnes de texte situées à la proue n'étant que la fin de l'inscription de poupe du premier voilier. Les paroles sont prononcées par le héraut qui, se tient comme à son habitude sur le toit de la cabine, se tourne vers le *sébat(y)* et tend sa main vers lui en relayant la consigne :

**Inscription 3 :**

(1)  $Rs=t(j)$   $r$   $hr$  ! (2)  $Jr.y$   $hn$  ' (3)  $jm(y)$ - $hmw.w$ , (4)  $h.t=k$   $hr$   $mw$   $t3(y)$   $p(w)$

(1) Sois attentif (a) au bras de la vergue ! (2) Agissez (de concert) (b) avec (3) le chef timonier !  
(4) Allez, vas-y, fais un effort (c) mon gars (d) !

(a)  $Rs=t(j)$  : parfait ancien. Dans certaines conditions d’énonciation, cette forme peut avoir une valeur optative : « puisses-tu être attentif » (M. Malaise, J. Winand, *Grammaire raisonnée de l’égyptien classique*, *AegLeod* 6, p. 448-449, § 726). Comme le souligne H. Junker (*op. cit.*, p. 61), elle alterne souvent dans ces figurations avec l’impératif, d’où notre traduction « sois attentif ! ». Cf. Inscriptions 1-2, 5, 20, 32, 40 et 49. Le héraut, qui se trouve sur le toit de la cabine et qui relaye la consigne du prorète, s’adresse au gabier chargé de manœuvrer les deux bras de vergue, c’est-à-dire, comme le mentionne l’inscription de la poupe du 1<sup>er</sup> navire : le *sébat(y)*. Il s’agit du bras de vergue de droite car le navire, qui suit un nouveau cap, bifurque vers tribord, vers le grand canal de l’ouest (cf. *supra*).

(b) Par la consigne « Agissez (de concert) avec le chef timonier ! », le héraut s’adresse aux deux bateliers de la poupe qui accompagnent le chef timonier : le *sébat(y)* et le 2<sup>e</sup> timonier. Il leur faut agir de concert car le chef timonier faisant dévier la route du bateau vers tribord, en agissant sur son aviron de gouverne, le 2<sup>e</sup> timonier devra effectuer le même geste, de manière quasi simultanée. Quant au *sébat(y)*, il suivra le mouvement en réglant l’orientation de la vergue sans attendre, c’est-à-dire en suivant progressivement la modification de la route de l’embarcation, pour que la vergue se trouve toujours perpendiculaire à l’axe du vent. Cette consigne ne signifie nullement que le chef timonier ait pris la direction de la manœuvre : il se limite simplement à la lancer avec son propre aviron de gouverne. Le 2<sup>e</sup> timonier imite le geste du premier, tandis que le *sébat(y)* ajuste l’orientation de la vergue au nouveau cap.

(c) La traduction de Ch. Boreux (*Études de nautique égyptienne*, MIFAO 50, Le Caire, 1924, p. 454, n. 1) – « Hardi... ! » – de la séquence  $h.t=k$   $hr$   $mw$ , « ton ventre (est) sur l’eau ! », est intéressante. Il écrit à ce propos : « (cette) expression très pittoresque et imagée (...) a dû être, à l’origine, le commandement par lequel le prorète ou les quartiers-mâtres enjoignaient aux rameurs de se pencher le plus possible en avant, pour exécuter dans les conditions les plus favorables le mouvement dit temps d’attaque ; ce commandement aura pris, par la suite, le sens général “Donne tout ton effort”, et se sera appliqué à tous les genres de navigation ». Si l’analyse de Ch. Boreux s’avère exacte, elle permet de mettre en relief deux données simultanées : (1) le lancement de l’action, (2) son caractère physiquement intense. Car le caractère soudain de l’effort sur l’aviron de gouverne, pour entamer le changement de cap, et son intensité sont dus à la nécessité de lutter contre la force du vent dans la voile et à la forte inertie de l’embarcation (d’où la présence nécessaire d’un 2<sup>e</sup> timonier) : *Allez, vas-y, fais un effort !* On retrouve cette formulation dans les Inscriptions 15 et 39.

(d) La séquence  $t3(y)$   $p(w)$  a également posé problème aux commentateurs. Nous ne reviendrons pas sur les différentes analyses à ce propos. Nous mentionnerons juste celle de H. Junker (*op. cit.*, p. 62-63), la plus convaincante, qui interprète le syntagme  $t3(y)$   $p(w)$  de la manière suivante : «  $T3$   $pw$  dürfte eine ähnliche Bedeutung haben wie das heutige ‚yā rāgil‘. Bei besonders dringlicher Mahnung, bei der oft ein leiser Vorwurf mitschwingt, läßt man die üblichen freundlicheren



(d) Cf. Inscriptions 1-3, 20, 32, 40 et 49.

Il nous faut maintenant combiner cette consigne avec celle se trouvant au-dessus de la proue, pour disposer de la consigne complète formulée par le prorète :

À tribord, la route est dégagée ! *Sébat(y)*, garde donc le cap et sois attentif au bras de vergue !

L’ensemble de la figuration illustre le moment où les voiliers, après avoir croisé les embarcations à rames et aperçu l’embouchure du canal de l’Ouest, se dirigent vers celle-ci. Les inscriptions se rapportent aux manœuvres à effectuer pour bifurquer vers le canal.

On regroupe dans le tableau suivant l’ensemble des inscriptions en y ajoutant le locuteur et le destinataire, sachant qu’à l’avant se trouvent le chef de bord et le prorète, et à l’arrière le *sébat(y)* et les timoniers :

<b>Voilier 1</b>	<p><b>Le chef de bord au prorète :</b> <i>Attention au bras de vergue ! (Voici) le canal de l’ouest ! Comme cela exactement, c’est la bonne direction !</i></p> <p><b>Le prorète au <i>sébat(y)</i> :</b> <i>Fais attention au bras de vergue, <i>sébat(y)</i>, garde donc le cap ! (N’oublie pas que) tu es un batelier ! C’est le vent grandement souhaité qui est derrière le héraut ! (Voici) le grand canal de l’ouest ! Gouverne à tribord, la route est dégagée !</i></p>
<b>Voilier 2</b>	<p><b>Le prorète au <i>sébat(y)</i> :</b> <i>Sois attentif au bras de vergue !</i></p> <p><b>Le prorète au <i>sébat(y)</i> et au second timonier :</b> <i>Agissez (de concert) avec le chef timonier !</i></p> <p><b>Le prorète au chef timonier :</b> <i>Allez, vas-y, fais un effort mon gars !</i></p>
<b>Voilier 3</b>	<p><b>Le prorète au <i>sébat(y)</i> :</b> <i>À tribord, la route est dégagée ! <i>Sébat(y)</i>, garde donc le cap et sois attentif au bras de vergue !</i></p>

Si l’on tient compte de l’ensemble des remarques formulées ci-dessus, il est possible de résumer la situation de la manière suivante :

1. Sur les proues de ces navires se tiennent deux personnages : le *chef de bord* et le *prorète*. Le second, aisément reconnaissable à son attitude, transmet les consignes du premier vers l’arrière du navire par la voix et une gestuelle appropriée. Il tient une longue gaffe lui permettant de sonder le fond de l’eau.
2. Les consignes données par le *prorète* peuvent être relayées, avec la même teneur discursive et gestuelle, par un *héraut* se trouvant sur la cabine.

3. Sur la poupe se tiennent un *chef timonier* (*jm(y)-h̄mw.w*), un *second timonier* et le *sébat(y)* (*sb̄zt(y)*).
4. C'est le *chef timonier* qui lance tout changement de cap, aidé par le *second timonier*.
5. La manœuvre est coordonnée par le *sébat(y)* dont l'une des missions consiste à régler la vergue, c'est-à-dire à l'orienter perpendiculairement à l'axe du vent, en s'aidant des deux longs bras de vergue. Un *bras* est un cordage fixé à l'une des extrémités d'une vergue permettant de l'orienter.
6. Le changement de cap ne modifie pas le mode de propulsion. Le navire poursuit sa route à la voile au *portant*. Une embarcation est dite naviguer au *portant* lorsqu'elle reçoit le vent par l'arrière, elle est donc poussée par le vent. Plusieurs allures sont concernées : *vent arrière*, *grand largue* et *largue*. Au-delà, le navire reçoit le vent de côté puis, en remontant davantage au vent, commencent les allures au *près*. Les navires antiques ne pouvaient naviguer au *près*, à la rigueur *vent de côté*, mais sur de courtes distances et périodes de temps.
7. Le changement de cap exige que la voilure soit réglée. *Régler* une voile consiste à l'orienter correctement par rapport au vent. *Tout changement de cap demande un réglage*, selon lequel la vergue doit être orientée perpendiculairement à l'axe du vent<sup>13</sup>. Cela implique de contrôler les deux bras ; en effet, si un seul bras était tenu, la vergue, sous la pression du vent, s'orienterait dans le même sens que celui-ci, la partie tenue – fixée – se retrouvant *au vent*, l'autre *sous le vent*. C'est pourquoi le personnage a été figuré raidissant les deux bras. L'effort exigé est d'autant plus important lorsque le vent souffle fort.
8. Enfin, pour ce qui est de la manœuvre, les trois voiliers, qui naviguent vers le sud, bifurquent vers l'ouest (= tribord) pour emprunter le canal de l'ouest.

---

<sup>13</sup> Dans le cas d'un plan de voilure simple avec une unique voile carrée, la vergue doit toujours être orientée perpendiculairement au vent (pour obtenir une vitesse maximale). Cependant, sachant que le vent ne souffle pas de manière constante dans la même direction, son orientation pouvant varier de plusieurs degrés de part et d'autre de son axe principal, un ajustement permanent est nécessaire. Dans le cas de bateaux nilotiques naviguant contre le courant et à la voile (au portant et avec un vent faible, en remontant le Nil), le navigateur doit procéder à des réglages précis et permanents, pour obtenir une vitesse accrue de l'embarcation lui permettant d'étaler (= supporter) la vitesse du courant contraire (le cours du Nil),

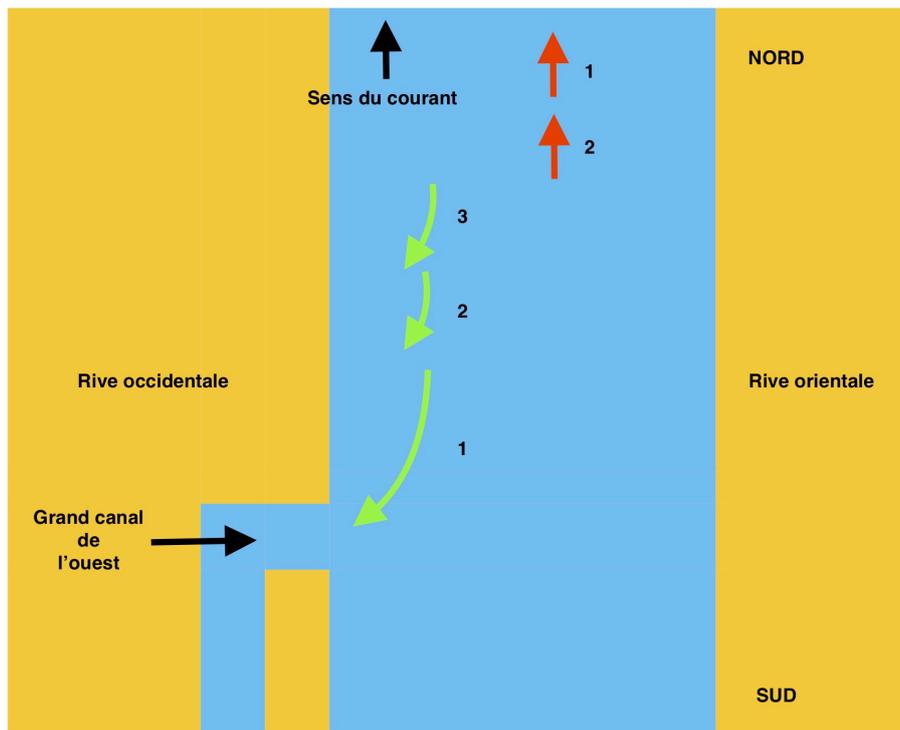


Fig. 1. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Les bateaux à rames descendent le courant (flèches rouges, 1-2), les voiliers remontent le courant et, après avoir croisé les précédents, changent de cap, vers tribord, pour emprunter le grand canal de l'ouest (flèches vertes, 1-3).

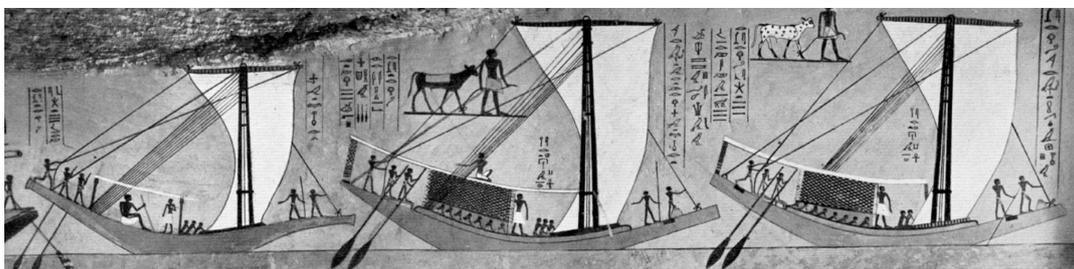


Fig. 2. Trois voiliers se suivant (d'après H. Junker, *Giza IV*, Vienne, Leipzig, 1940, pl. VI).

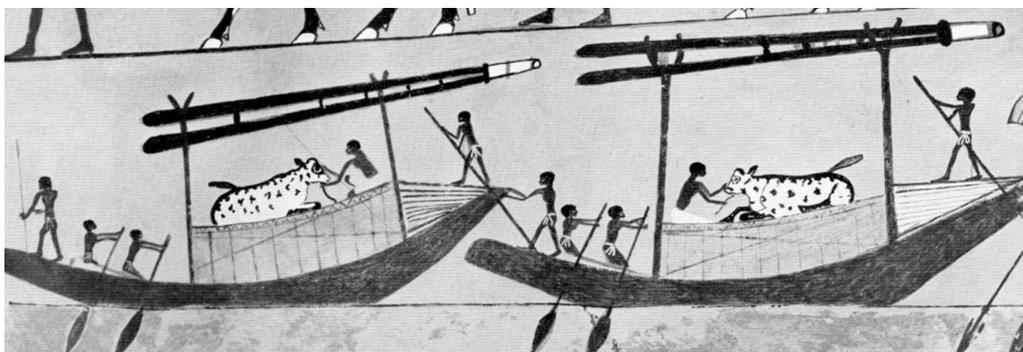


Fig. 3. Deux embarcations propulsées à la rame, situées à gauche des précédentes (d'après *ibid.*, pl. VI).

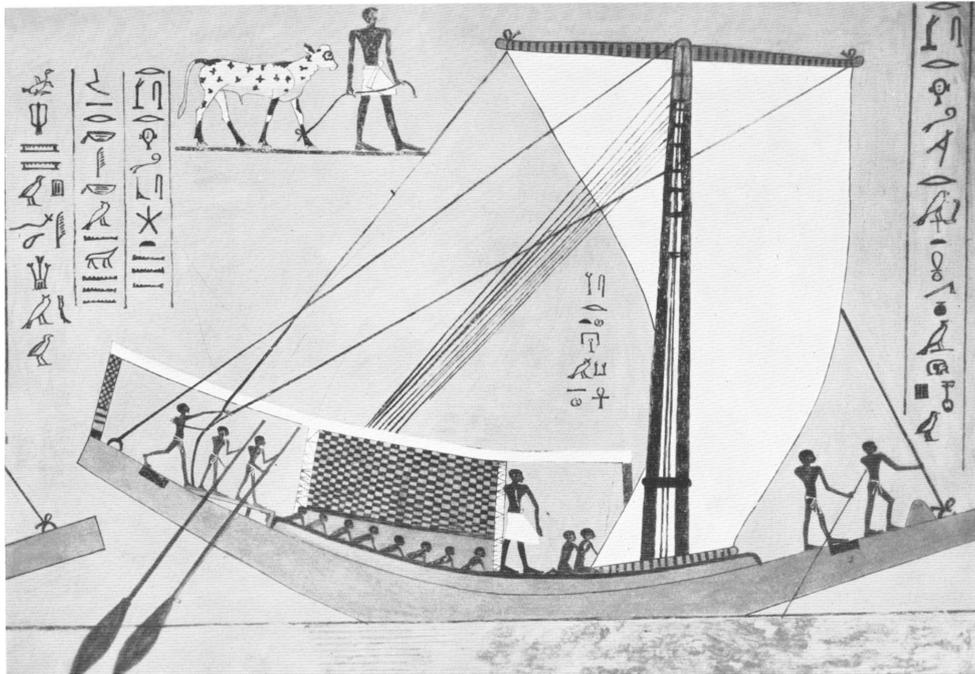


Fig. 4. Première voilier de la flottille (d'après *ibid.*, pl. III).

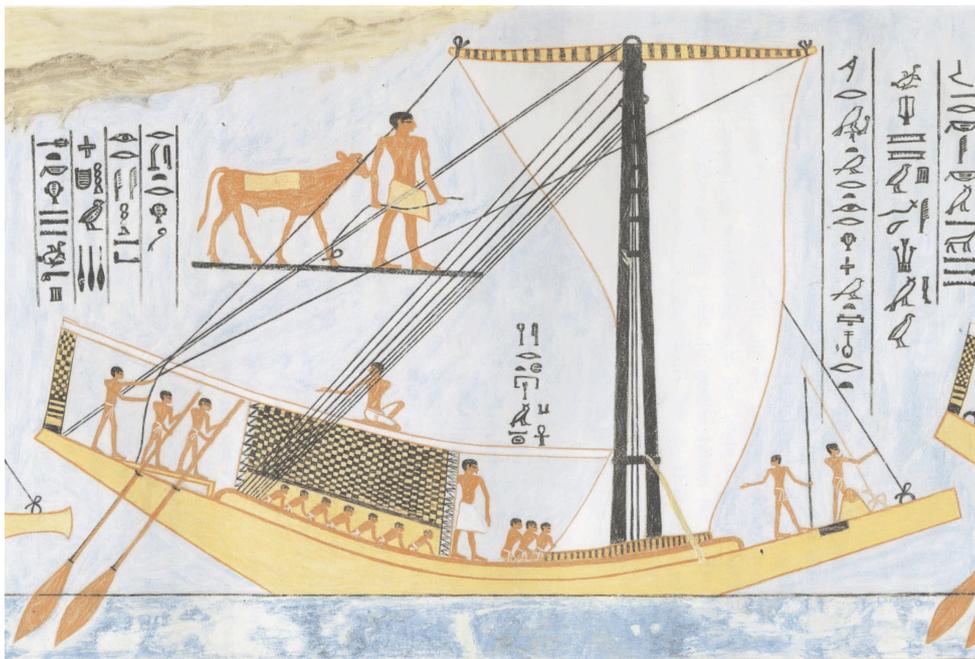


Fig. 5. Deuxième voilier de la flottille (d'après *ibid.*, pl. IV).

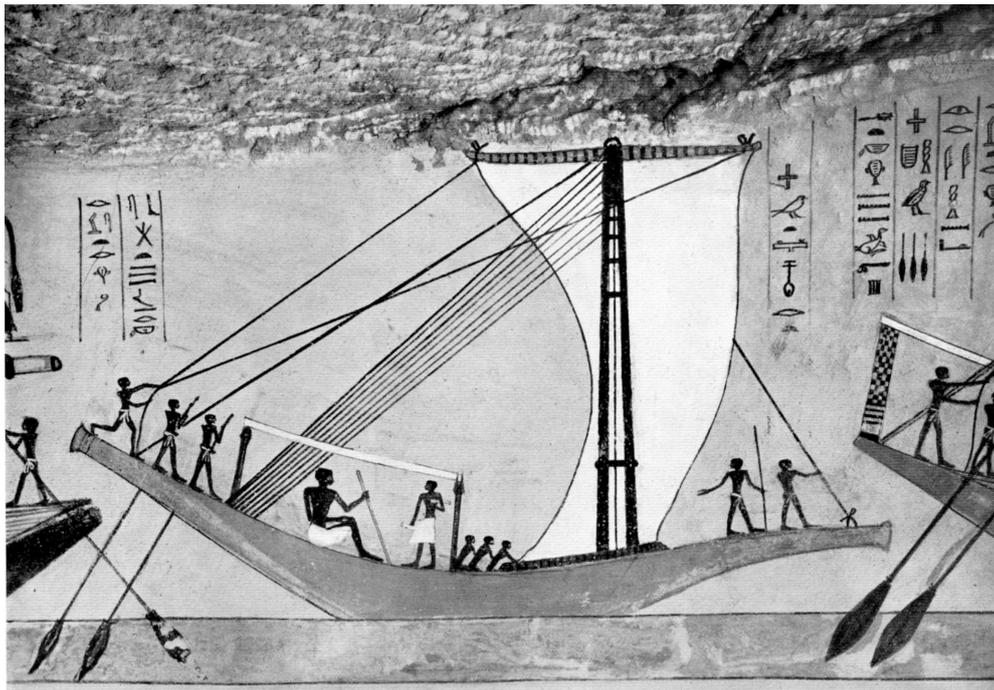


Fig. 6. Troisième voilier de la flottille (d'après *ibid.*, pl. V).

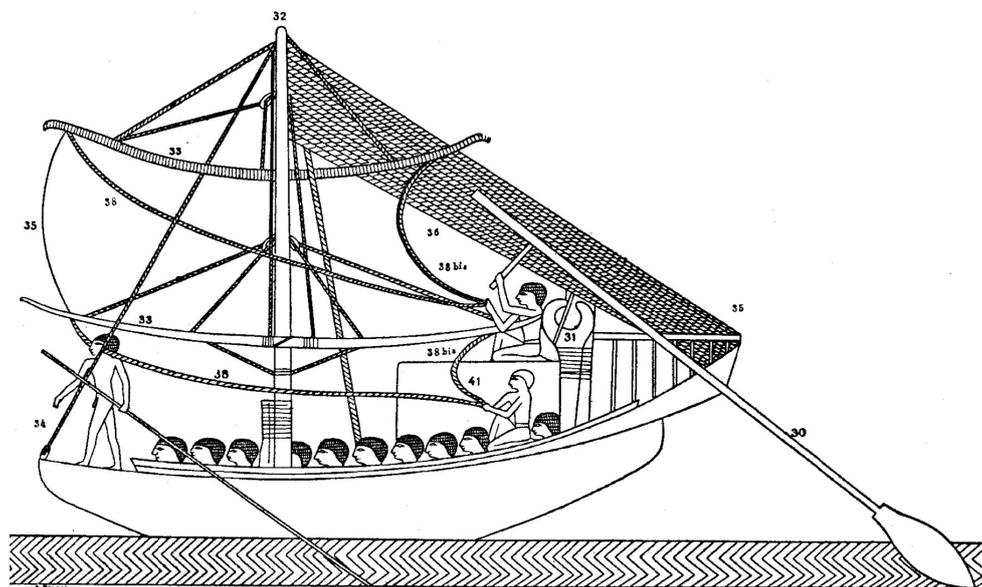


Fig. 7. Voilier doté d'une voile à deux vergues. Le personnage situé sur le toit de la cabine s'occupe simultanément des bras de la vergue supérieure et de l'aviron de gouverne (d'après G. Jéquier, *op. cit.*, pl. III/2).



## 2. Tombe de Khouiour (Gîza, fin de la V<sup>e</sup> dynastie)

CETTE TOMBE <sup>1</sup> consigne une scène du même type que la précédente mais dont les inscriptions sont plus simples [fig. 9]. Les deux navires à rames ont été figurés côte à côte pour gagner de la place mais peut-être se suivaient-ils. On analyse la scène telle qu'elle se présente. Les voiliers se déplacent vers la droite, les embarcations à rames vers la gauche. Les premiers ont donc déjà croisé les seconds.

Les inscriptions se rapportent aux voiliers. Chacun dispose d'un prorète (proue), de deux timoniers et d'un gabier situé sur le toit de la cabine et manœuvrant les bras de vergue (poupe). Dans les deux cas, l'inscription se trouve au-dessus de la poupe.

### *Premier voilier*

#### **Inscription 6 :**



*Hr jm(y)-wr.t !*

À tribord !

### *Deuxième voilier*

#### **Inscription 7 :**



*Mr jmn.t nfr.t !*

(Voici) le canal du bel Occident !

Si l'on admet que ce qui est représenté est le résultat final de la manœuvre, celle-ci est identique à celle de la scène précédente. Insistons à nouveau sur la dimension funéraire de la scène, surtout matérialisée par les voiliers : le bel Occident est en vue, à l'ouest et, pour s'y rendre, ces derniers bifurquent sur tribord.

---

<sup>1</sup> PM III/1, 254-255 (LG 95) ; S. HASSAN, *Excavations at Gîza V*, Le Caire, 1944, p. 244 et fig. 104 (à gauche de la porte, registre du milieu).

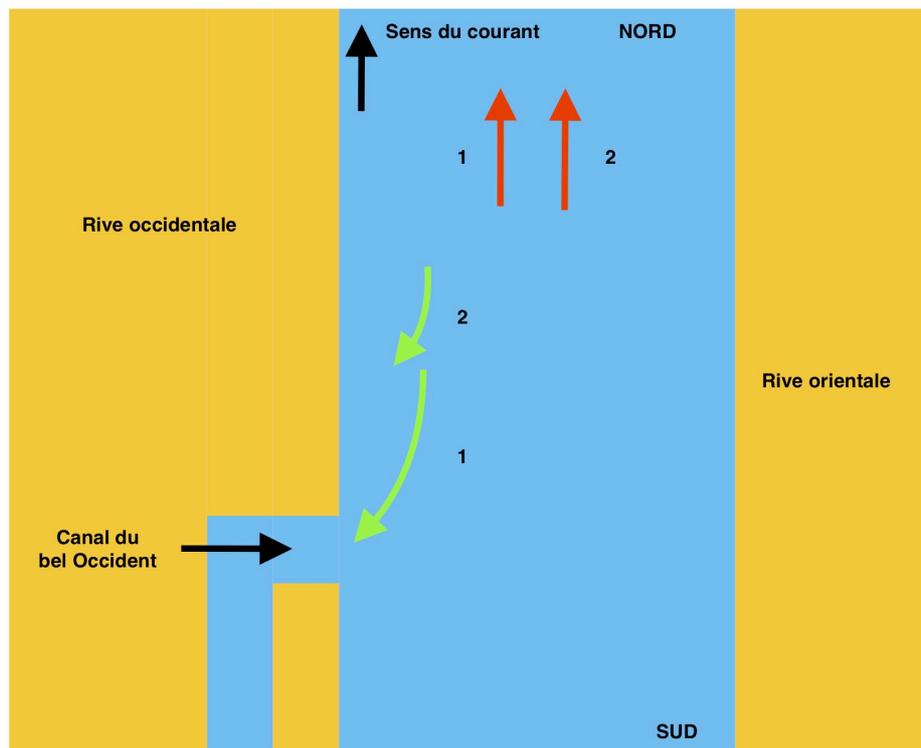


Fig. 8. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Les bateaux à rames descendent le courant (flèches rouges, 1-2), les voiliers remontent le courant et, après avoir croisé les premiers changent de cap, vers tribord, pour emprunter le canal du bel Occident (flèches vertes, 1-2).

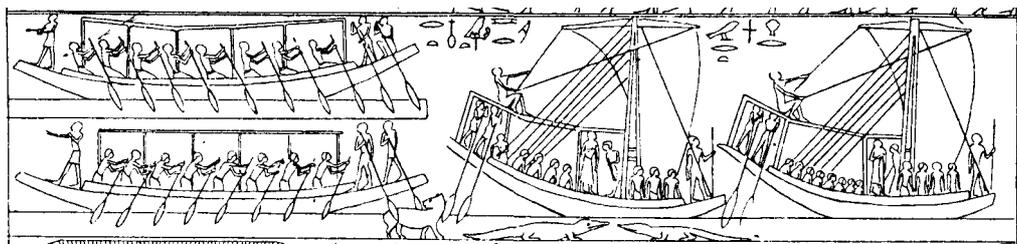


Fig. 9. Deux voiliers naviguant l'un derrière l'autre viennent de croiser deux embarcations à rames se déplaçant côte à côte (d'après S. Hassan, *Excavations at Giza V*, Le Caire, 1944, fig. 104).

### 3. Mastaba de Fetekta (entre Saqqâra et Abousir, V<sup>e</sup> ou VI<sup>e</sup> dynastie)

**A** PARTIR de ces premières conclusions, de nouvelles scènes de navigation peuvent être examinées. La suivante [fig. 11], celle du mastaba de Fetekta<sup>1</sup>, publiée par Lepsius<sup>2</sup>, est intéressante car elle permet de poursuivre l'enquête.

Deux voiliers naviguent vers la gauche. On retrouve la même distribution des fonctions que dans les figurations précédentes. Le prorète ou le chef de bord est seul à la proue (il est difficile de les distinguer lorsque le premier n'empoigne pas sa longue gaffe).

#### *Premier voilier*

##### Inscription 8 :



(1) *Jr t3-wr n(y) hd(dw).t ! (2) Jr sb3.t !*

(1) Gouverne à bâbord de celui qui descend le courant (a) ! Règle la manœuvre (b) !

(a) Pour comprendre le sens de cette inscription, il faut imaginer, sur la gauche, une ou plusieurs embarcations venant en sens contraire. Le fait de représenter des navires voguant en sens contraire n'est pas inhabituel (cf. *infra*). Le prorète ou le chef de bord donne donc l'ordre au *sébat(y)* de dévier la route du navire vers la gauche (bâbord), c'est-à-dire vers l'est, pour éviter l'embarcation venant de face. Nous avons interprété le terme  comme un participe, *hd(dw).t*, « celui qui descend le courant / qui navigue vers le nord », le féminin se rapportant probablement au terme générique *dp.t*, « bateau », ou à tout autre nom féminin désignant une embarcation. Il s'agit donc de se décaler sur la gauche de ce dernier pour l'éviter.

(b) On pourrait considérer que  est le vocatif *sb3t(y)* dans la séquence *jr sb3t(y) !*, « Agis *sébat(y)* ! » Mais, dans ce cas, l'énoncé serait trop général et contrasterait avec la première partie de l'inscription qui formule une consigne très précise. On peut donc écarter cette possibilité sans trop de risque d'erreur. Ce mot semble devoir être interprété comme le substantif *sb3.t* plutôt que comme le nisbé *sb3t(y)*, c'est-à-dire comme l'action *sb3.t* propre au *sb3t(y)*. *Jr sb3.t* signifierait donc littéralement « Fais la manœuvre ! », « Règle la manœuvre ! ». On retrouve cette formulation, non à l'impératif mais probablement à l'aoriste (le verbe *jrj* pouvant dans ce cas présenter une forme ) dans une autre figuration de la 2<sup>e</sup> moitié de la V<sup>e</sup> dynastie à Gîza, provenant de la tombe

<sup>1</sup> PM III/1, 351 (LS 1).

<sup>2</sup> LD II, 96.

d'Itysen<sup>3</sup>. On peut y voir [fig. 12] trois voiliers naviguant de conserve. Sur la proue du troisième on peut lire :



*Jr=k sb3[t...] !*

Tu procèdes à la manœuvre !

L'utilisation de l'aoriste donne à cet énoncé, destiné au *sébat(y)*, la portée d'une vérité générale, celle d'une règle à respecter.

Voir les Inscriptions 1, 5, 11 et 15, pour d'autres attestations de ce mot ou pour des vocables de la même famille.

On constate que le bras de vergue n'est pas mentionné dans l'inscription de la tombe de Fetekta. Néanmoins, le navire se décalant sur bâbord, la figuration [fig. 11] montre que le bras de vergue concerné est celui de gauche, le bras de tribord étant fixé sur le toit de la cabine. Le *sébat(y)*, qui se trouve au même endroit, est logiquement en train de choquer (relâcher) le bras bâbord pour orienter la vergue perpendiculairement au vent. Il réglera celui de tribord ensuite. La figuration est donc extrêmement précise.

L'inscription se répartit sur deux colonnes, chacune commençant par l'impératif  $\text{𓂏}$ . Si, le deuxième est manifestement un singulier par lequel le prorète s'adresse au *sébat(y)* – le maître d'équipage – pour lui demander de régler la manœuvre (*Jr sb3.t !*), il est difficile de déterminer ce qu'il en est du premier. Trois possibilités :

1. Il s'agit d'un singulier – *jr !*, fais ! –, le prorète s'adressant également au *sébat(y)*, qui coordonne la manœuvre à l'arrière du bateau. Dans ce cas, le texte des deux colonnes est adressé à la même personne, le maître d'équipage : « Gouverne à bâbord de celui (= le bateau qui vient en face) qui descend le courant et règle la manœuvre ! ».
2. Il s'agit également d'un singulier – *jr !*, fais ! –, le texte de la 1<sup>re</sup> colonne étant destiné au chef timonier (« Gouverne à bâbord de celui [= le bateau qui vient en face] qui descend le courant ! »), celui de la seconde au *sébat(y)* (« Règle la manœuvre ! »).
3. Il s'agit d'un pluriel – *jr(.w) !*, « faites ! » – destiné aux deux timoniers (« Gouvernez à bâbord, etc. ! »), le texte de la seconde colonne l'étant au *sébat(y)*.

Si le prorète s'adresse directement aux timoniers, la fonction de maître d'équipage n'a plus de raison d'être, ce dernier ne s'occupant que du réglage de la voile. En revanche, on comprendrait mieux que les consignes lui soient destinées puisqu'elles correspondent à ses attributions telles que nous les avons décrites plus haut. C'est pourquoi la première possibilité semble être la solution à retenir.

<sup>3</sup> PM III/1, 252-253 ; S. HASSAN, *Excavations at Giza V*, Le Caire, 1944, p. 268 et fig. 123 (en haut, à droite).

### Deuxième voilier

L’inscription du 2<sup>e</sup> navire, qui se trouve également au-dessus de la proue [fig. 11], semble transcrire la consigne de son prorète mais, on va le voir, ce n’est pas le cas. D’ailleurs, ce dernier, qui ne fait aucun geste et regarde le 1<sup>er</sup> bateau, n’a pas été figuré en position de donneur d’ordre : il écoute ce que lui dit le prorète de l’embarcation se trouvant devant la sienne :

#### Inscription 9 :



(1) *Jr jm(y)-wr(.t), jm≠k* (2) *wd(w) m* (3) *hn.t≠n* !

(1) Gouverne à tribord et veuille ne pas (2) heurter (a) (3) notre bateau *hn.t* (b) !

(a) Comme on peut le voir sur la figuration, les deux voiliers appartiennent à des types différents. Le premier présente une proue recourbée vers l’intérieur, dotée d’une tête de hérisson. Il s’agit d’un bateau *hn.t*. Les scènes accompagnées d’inscriptions où l’équipage d’un second navire est prié de ne pas heurter le bateau *hn.t* qui précède sont bien attestées. Elles ont été étudiées par H. Altenmüller (« Die Nachtfahrt des Grabherrn im Alten Reich zur Frage der Schiffe mit Igelkopfbug », *SAK* 28, 2000, p. 1-26). Voir également l’inscription 36.

(b) C’est le pronom suffixe de la première personne du pluriel dans *hn.t≠n*, « notre bateau *hn.t* », qui permet d’établir que ce discours ne peut avoir été prononcé que par le prorète du bateau *hn.t*, lequel se trouve en première position.

La fréquence de ce type de scènes laisse penser que les bateaux *hn.t* étaient assez lents. On remarquera d’ailleurs que, sur la figuration, même sous voile, des rameurs aident à la propulsion. Le 2<sup>e</sup> navire est donc plus rapide que le bateau *hn.t* se trouvant devant lui. Or, il ne faut pas oublier qu’un voilier ne peut freiner. Si un obstacle se présente devant lui, le seul moyen de l’éviter consiste à dévier sa route. Le bateau *hn.t* ayant choisi de bifurquer sur bâbord, si le 2<sup>e</sup> bateau fait le même choix, il percute le premier par l’arrière. D’où la consigne que lui transmet le 1<sup>er</sup> prorète : « Gouverne à tribord ! ». Il n’y a donc qu’un seul locuteur : le prorète du 1<sup>er</sup> voilier. Il s’adresse successivement à deux personnes : le *sébat(y)* de son propre voilier et le prorète du 2<sup>e</sup> voilier. Le discours complet est le suivant :

<b>Voilier 1</b>	<b>Le prorète au <i>sébat(y)</i> :</b> <i>Gouverne à bâbord de celui (= le bateau) qui descend le courant et règle la manœuvre !</i>
<b>Voilier 2</b>	<b>Le prorète du 1<sup>er</sup> voilier à celui du 2<sup>e</sup> navire :</b> <i>Gouverne à tribord et veuille ne pas heurter notre bateau <i>hn.t</i> !</i>

Soulignons le caractère extrêmement précis de ces consignes, qui permettent de reconstituer aisément les manœuvres dont il est question.

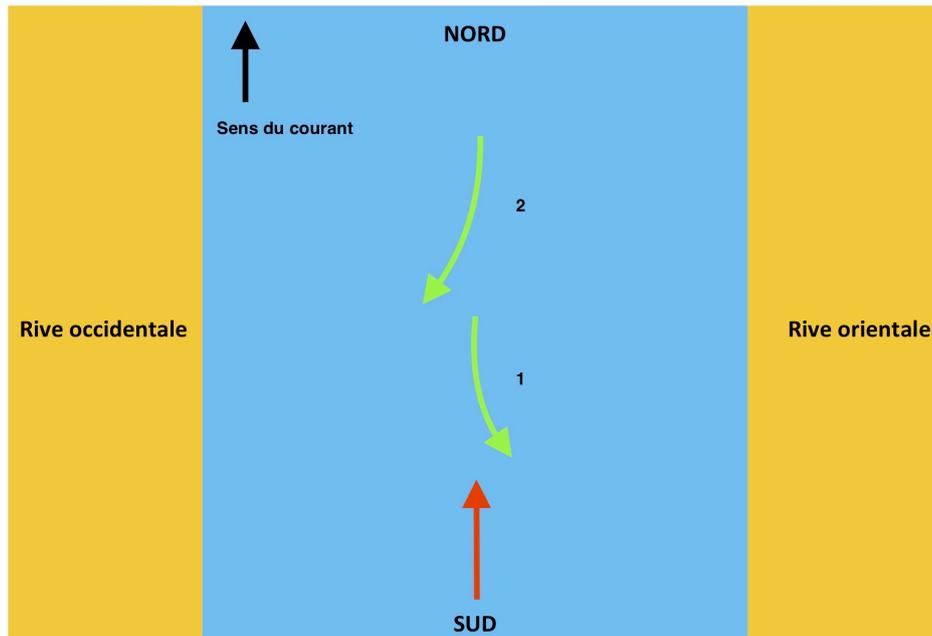


Fig. 10. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Les bateaux à rames descendent le courant (flèche rouge). Leur présence est supposée, la publication de Lepsius ne reproduisant pas cette partie de la paroi. Les voiliers remontent le courant (flèches vertes, 1-2). Le premier, un bateau *hn.t*, change de cap et bifurque sur bâbord pour éviter les embarcations à rames. Le second, plus rapide que le bateau *hn.t*, est obligé de changer de cap en se dirigeant vers tribord pour éviter de percuter ce dernier par l'arrière.

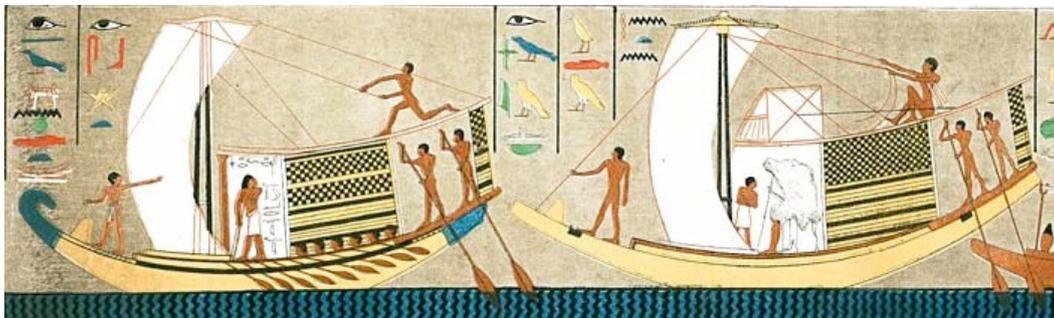


Fig. 11. Deux voiliers naviguent de conserve. Le premier est un bateau *hn.t* (d'après LD II, 96).

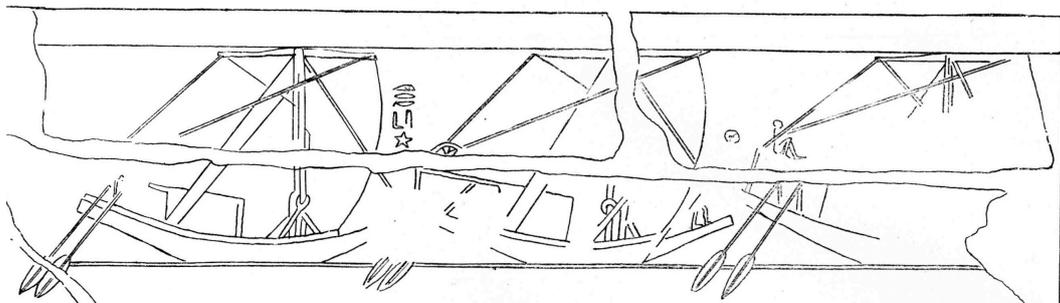


Fig. 12. Trois voiliers naviguent de conserve vers le sud (d'après S. Hassan, *Excavations at Giza V*, Le Caire, 1944, fig. 123).

#### 4. Tombe de Pépyânkh-héryib (Meir, VI<sup>e</sup> dynastie)

LA TOMBE de Pépyânkh-héryib<sup>1</sup> à Meir abrite une figuration de navigation nilotique quelque peu différente et très intéressante, notamment parce qu'elle permet de mieux comprendre le rôle du *sébat(y)* [fig. 14-15]. À droite, deux embarcations à rames naviguent côte à côte vers la gauche (= nord). À gauche, deux voiliers se suivent et naviguent vers la droite (= sud). Il va de soi qu'une telle organisation de la scène s'explique pour des raisons d'utilisation optimale de l'espace disponible. Les embarcations sans mât occupant moins de hauteur ont été juxtaposées pour gagner de la place. On analyse la scène telle qu'elle se présente.

##### *Les embarcations à rames*

Les inscriptions situées au-dessus des embarcations naviguant à la rame fournissent des renseignements à propos des manœuvres propres à ce type de propulsion [fig. 14]. Comme pour les voiliers, deux personnages se trouvent à la proue, l'un étant le prorète (même s'il ne dispose pas de gaffe lui permettant de sonder les fonds), l'autre probablement le chef de bord (un personnage supplémentaire se trouve sur celle du haut). Cette dernière est dotée de deux équipes de 6 rameurs chacune, celle du bas de 9 rameurs sur chaque bord. Les deux présentent un mât rabattu. Sur la poupe, deux timoniers dans les deux cas.

##### *Première embarcation à rames (haut = est)*

##### **Inscription 10 :**

𓆎𓆏𓆐𓆑𓆒𓆓𓆔𓆕𓆖𓆗𓆘𓆙𓆚𓆛𓆜𓆝𓆞𓆟𓆠𓆡𓆢𓆣𓆤𓆥𓆦𓆧𓆨𓆩𓆪𓆫𓆬𓆭𓆮𓆯𓆰𓆱𓆲𓆳𓆴𓆵𓆶𓆷𓆸𓆹𓆺𓆻𓆼𓆽𓆾𓆿𓇀𓇁𓇂𓇃𓇄𓇅𓇆𓇇𓇈𓇉𓇊𓇋𓇌𓇍𓇎𓇏𓇐𓇑𓇒𓇓𓇔𓇕𓇖𓇗𓇘𓇙𓇚𓇛𓇜𓇝𓇞𓇟𓇠𓇡𓇢𓇣𓇤𓇥𓇦𓇧𓇨𓇩𓇪𓇫𓇬𓇭𓇮𓇯𓇰𓇱𓇲𓇳𓇴𓇵𓇶𓇷𓇸𓇹𓇺𓇻𓇼𓇽𓇾𓇿𓈀𓈁𓈂𓈃𓈄𓈅𓈆𓈇𓈈𓈉𓈊𓈋𓈌𓈍𓈎𓈏𓈐𓈑𓈒𓈓𓈔𓈕𓈖𓈗𓈘𓈙𓈚𓈛𓈜𓈝𓈞𓈟𓈠𓈡𓈢𓈣𓈤𓈥𓈦𓈧𓈨𓈩𓈪𓈫𓈬𓈭𓈮𓈯𓈰𓈱𓈲𓈳𓈴𓈵𓈶𓈷𓈸𓈹𓈺𓈻𓈼𓈽𓈾𓈿𓉀𓉁𓉂𓉃𓉄𓉅𓉆𓉇𓉈𓉉𓉊𓉋𓉌𓉍𓉎𓉏𓉐𓉑𓉒𓉓𓉔𓉕𓉖𓉗𓉘𓉙𓉚𓉛𓉜𓉝𓉞𓉟𓉠𓉡𓉢𓉣𓉤𓉥𓉦𓉧𓉨𓉩𓉪𓉫𓉬𓉭𓉮𓉯𓉰𓉱𓉲𓉳𓉴𓉵𓉶𓉷𓉸𓉹𓉺𓉻𓉼𓉽𓉾𓉿𓊀𓊁𓊂𓊃𓊄𓊅𓊆𓊇𓊈𓊉𓊊𓊋𓊌𓊍𓊎𓊏𓊐𓊑𓊒𓊓𓊔𓊕𓊖𓊗𓊘𓊙𓊚𓊛𓊜𓊝𓊞𓊟𓊠𓊡𓊢𓊣𓊤𓊥𓊦𓊧𓊨𓊩𓊪𓊫𓊬𓊭𓊮𓊯𓊰𓊱𓊲𓊳𓊴𓊵𓊶𓊷𓊸𓊹𓊺𓊻𓊼𓊽𓊾𓊿𓋀𓋁𓋂𓋃𓋄𓋅𓋆𓋇𓋈𓋉𓋊𓋋𓋌𓋍𓋎𓋏𓋐𓋑𓋒𓋓𓋔𓋕𓋖𓋗𓋘𓋙𓋚𓋛𓋜𓋝𓋞𓋟𓋠𓋡𓋢𓋣𓋤𓋥𓋦𓋧𓋨𓋩𓋪𓋫𓋬𓋭𓋮𓋯𓋰𓋱𓋲𓋳𓋴𓋵𓋶𓋷𓋸𓋹𓋺𓋻𓋼𓋽𓋾𓋿𓌀𓌁𓌂𓌃𓌄𓌅𓌆𓌇𓌈𓌉𓌊𓌋𓌌𓌍𓌎𓌏𓌐𓌑𓌒𓌓𓌔𓌕𓌖𓌗𓌘𓌙𓌚𓌛𓌜𓌝𓌞𓌟𓌠𓌡𓌢𓌣𓌤𓌥𓌦𓌧𓌨𓌩𓌪𓌫𓌬𓌭𓌮𓌯𓌰𓌱𓌲𓌳𓌴𓌵𓌶𓌷𓌸𓌹𓌺𓌻𓌼𓌽𓌾𓌿𓍀𓍁𓍂𓍃𓍄𓍅𓍆𓍇𓍈𓍉𓍊𓍋𓍌𓍍𓍎𓍏𓍐𓍑𓍒𓍓𓍔𓍕𓍖𓍗𓍘𓍙𓍚𓍛𓍜𓍝𓍞𓍟𓍠𓍡𓍢𓍣𓍤𓍥𓍦𓍧𓍨𓍩𓍪𓍫𓍬𓍭𓍮𓍯𓍰𓍱𓍲𓍳𓍴𓍵𓍶𓍷𓍸𓍹𓍺𓍻𓍼𓍽𓍾𓍿𓎀𓎁𓎂𓎃𓎄𓎅𓎆𓎇𓎈𓎉𓎊𓎋𓎌𓎍𓎎𓎏𓎐𓎑𓎒𓎓𓎔𓎕𓎖𓎗𓎘𓎙𓎚𓎛𓎜𓎝𓎞𓎟𓎠𓎡𓎢𓎣𓎤𓎥𓎦𓎧𓎨𓎩𓎪𓎫𓎬𓎭𓎮𓎯𓎰𓎱𓎲𓎳𓎴𓎵𓎶𓎷𓎸𓎹𓎺𓎻𓎼𓎽𓎾𓎿𓏀𓏁𓏂𓏃𓏄𓏅𓏆𓏇𓏈𓏉𓏊𓏋𓏌𓏍𓏎𓏏𓏐𓏑𓏒𓏓𓏔𓏕𓏖𓏗𓏘𓏙𓏚𓏛𓏜𓏝𓏞𓏟𓏠𓏡𓏢𓏣𓏤𓏥𓏦𓏧𓏨𓏩𓏪𓏫𓏬𓏭𓏮𓏯𓏰𓏱𓏲𓏳𓏴𓏵𓏶𓏷𓏸𓏹𓏺𓏻𓏼𓏽𓏾𓏿𓐀𓐁𓐂𓐃𓐄𓐅𓐆𓐇𓐈𓐉𓐊𓐋𓐌𓐍𓐎𓐏𓐐𓐑𓐒𓐓𓐔𓐕𓐖𓐗𓐘𓐙𓐚𓐛𓐜𓐝𓐞𓐟𓐠𓐡𓐢𓐣𓐤𓐥𓐦𓐧𓐨𓐩𓐪𓐫𓐬𓐭𓐮𓐯𓐰𓐱𓐲𓐳𓐴𓐵𓐶𓐷𓐸𓐹𓐺𓐻𓐼𓐽𓐾𓐿𓑀𓑁𓑂𓑃𓑄𓑅𓑆𓑇𓑈𓑉𓑊𓑋𓑌𓑍𓑎𓑏𓑐𓑑𓑒𓑓𓑔𓑕𓑖𓑗𓑘𓑙𓑚𓑛𓑜𓑝𓑞𓑟𓑠𓑡𓑢𓑣𓑤𓑥𓑦𓑧𓑨𓑩𓑪𓑫𓑬𓑭𓑮𓑯𓑰𓑱𓑲𓑳𓑴𓑵𓑶𓑷𓑸𓑹𓑺𓑻𓑼𓑽𓑾𓑿𓒀𓒁𓒂𓒃𓒄𓒅𓒆𓒇𓒈𓒉𓒊𓒋𓒌𓒍𓒎𓒏𓒐𓒑𓒒𓒓𓒔𓒕𓒖𓒗𓒘𓒙𓒚𓒛𓒜𓒝𓒞𓒟𓒠𓒡𓒢𓒣𓒤𓒥𓒦𓒧𓒨𓒩𓒪𓒫𓒬𓒭𓒮𓒯𓒰𓒱𓒲𓒳𓒴𓒵𓒶𓒷𓒸𓒹𓒺𓒻𓒼𓒽𓒾𓒿𓓀𓓁𓓂𓓃𓓄𓓅𓓆𓓇𓓈𓓉𓓊𓓋𓓌𓓍𓓎𓓏𓓐𓓑𓓒𓓓𓓔𓓕𓓖𓓗𓓘𓓙𓓚𓓛𓓜𓓝𓓞𓓟𓓠𓓡𓓢𓓣𓓤𓓥𓓦𓓧𓓨𓓩𓓪𓓫𓓬𓓭𓓮𓓯𓓰𓓱𓓲𓓳𓓴𓓵𓓶𓓷𓓸𓓹𓓺𓓻𓓼𓓽𓓾𓓿𓔀𓔁𓔂𓔃𓔄𓔅𓔆𓔇𓔈𓔉𓔊𓔋𓔌𓔍𓔎𓔏𓔐𓔑𓔒𓔓𓔔𓔕𓔖𓔗𓔘𓔙𓔚𓔛𓔜𓔝𓔞𓔟𓔠𓔡𓔢𓔣𓔤𓔥𓔦𓔧𓔨𓔩𓔪𓔫𓔬𓔭𓔮𓔯𓔰𓔱𓔲𓔳𓔴𓔵𓔶𓔷𓔸𓔹𓔺𓔻𓔼𓔽𓔾𓔿𓕀𓕁𓕂𓕃𓕄𓕅𓕆𓕇𓕈𓕉𓕊𓕋𓕌𓕍𓕎𓕏𓕐𓕑𓕒𓕓𓕔𓕕𓕖𓕗𓕘𓕙𓕚𓕛𓕜𓕝𓕞𓕟𓕠𓕡𓕢𓕣𓕤𓕥𓕦𓕧𓕨𓕩𓕪𓕫𓕬𓕭𓕮𓕯𓕰𓕱𓕲𓕳𓕴𓕵𓕶𓕷𓕸𓕹𓕺𓕻𓕼𓕽𓕾𓕿𓖀𓖁𓖂𓖃𓖄𓖅𓖆𓖇𓖈𓖉𓖊𓖋𓖌𓖍𓖎𓖏𓖐𓖑𓖒𓖓𓖔𓖕𓖖𓖗𓖘𓖙𓖚𓖛𓖜𓖝𓖞𓖟𓖠𓖡𓖢𓖣𓖤𓖥𓖦𓖧𓖨𓖩𓖪𓖫𓖬𓖭𓖮𓖯𓖰𓖱𓖲𓖳𓖴𓖵𓖶𓖷𓖸𓖹𓖺𓖻𓖼𓖽𓖾𓖿𓗀𓗁𓗂𓗃𓗄𓗅𓗆𓗇𓗈𓗉𓗊𓗋𓗌𓗍𓗎𓗏𓗐𓗑𓗒𓗓𓗔𓗕𓗖𓗗𓗘𓗙𓗚𓗛𓗜𓗝𓗞𓗟𓗠𓗡𓗢𓗣𓗤𓗥𓗦𓗧𓗨𓗩𓗪𓗫𓗬𓗭𓗮𓗯𓗰𓗱𓗲𓗳𓗴𓗵𓗶𓗷𓗸𓗹𓗺𓗻𓗼𓗽𓗾𓗿𓘀𓘁𓘂𓘃𓘄𓘅𓘆𓘇𓘈𓘉𓘊𓘋𓘌𓘍𓘎𓘏𓘐𓘑𓘒𓘓𓘔𓘕𓘖𓘗𓘘𓘙𓘚𓘛𓘜𓘝𓘞𓘟𓘠𓘡𓘢𓘣𓘤𓘥𓘦𓘧𓘨𓘩𓘪𓘫𓘬𓘭𓘮𓘯𓘰𓘱𓘲𓘳𓘴𓘵𓘶𓘷𓘸𓘹𓘺𓘻𓘼𓘽𓘾𓘿𓙀𓙁𓙂𓙃𓙄𓙅𓙆𓙇𓙈𓙉𓙊𓙋𓙌𓙍𓙎𓙏𓙐𓙑𓙒𓙓𓙔𓙕𓙖𓙗𓙘𓙙𓙚𓙛𓙜𓙝𓙞𓙟𓙠𓙡𓙢𓙣𓙤𓙥𓙦𓙧𓙨𓙩𓙪𓙫𓙬𓙭𓙮𓙯𓙰𓙱𓙲𓙳𓙴𓙵𓙶𓙷𓙸𓙹𓙺𓙻𓙼𓙽𓙾𓙿𓚀𓚁𓚂𓚃𓚄𓚅𓚆𓚇𓚈𓚉𓚊𓚋𓚌𓚍𓚎𓚏𓚐𓚑𓚒𓚓𓚔𓚕𓚖𓚗𓚘𓚙𓚚𓚛𓚜𓚝𓚞𓚟𓚠𓚡𓚢𓚣𓚤𓚥𓚦𓚧𓚨𓚩𓚪𓚫𓚬𓚭𓚮𓚯𓚰𓚱𓚲𓚳𓚴𓚵𓚶𓚷𓚸𓚹𓚺𓚻𓚼𓚽𓚾𓚿𓛀𓛁𓛂𓛃𓛄𓛅𓛆𓛇𓛈𓛉𓛊𓛋𓛌𓛍𓛎𓛏𓛐𓛑𓛒𓛓𓛔𓛕𓛖𓛗𓛘𓛙𓛚𓛛𓛜𓛝𓛞𓛟𓛠𓛡𓛢𓛣𓛤𓛥𓛦𓛧𓛨𓛩𓛪𓛫𓛬𓛭𓛮𓛯𓛰𓛱𓛲𓛳𓛴𓛵𓛶𓛷𓛸𓛹𓛺𓛻𓛼𓛽𓛾𓛿𓜀𓜁𓜂𓜃𓜄𓜅𓜆𓜇𓜈𓜉𓜊𓜋𓜌𓜍𓜎𓜏𓜐𓜑𓜒𓜓𓜔𓜕𓜖𓜗𓜘𓜙𓜚𓜛𓜜𓜝𓜞𓜟𓜠𓜡𓜢𓜣𓜤𓜥𓜦𓜧𓜨𓜩𓜪𓜫𓜬𓜭𓜮𓜯𓜰𓜱𓜲𓜳𓜴𓜵𓜶𓜷𓜸𓜹𓜺𓜻𓜼𓜽𓜾𓜿𓝀𓝁𓝂𓝃𓝄𓝅𓝆𓝇𓝈𓝉𓝊𓝋𓝌𓝍𓝎𓝏𓝐𓝑𓝒𓝓𓝔𓝕𓝖𓝗𓝘𓝙𓝚𓝛𓝜𓝝𓝞𓝟𓝠𓝡𓝢𓝣𓝤𓝥𓝦𓝧𓝨𓝩𓝪𓝫𓝬𓝭𓝮𓝯𓝰𓝱𓝲𓝳𓝴𓝵𓝶𓝷𓝸𓝹𓝺𓝻𓝼𓝽𓝾𓝿𓞀𓞁𓞂𓞃𓞄𓞅𓞆𓞇𓞈𓞉𓞊𓞋𓞌𓞍𓞎𓞏𓞐𓞑𓞒𓞓𓞔𓞕𓞖𓞗𓞘𓞙𓞚𓞛𓞜𓞝𓞞𓞟𓞠𓞡𓞢𓞣𓞤𓞥𓞦𓞧𓞨𓞩𓞪𓞫𓞬𓞭𓞮𓞯𓞰𓞱𓞲𓞳𓞴𓞵𓞶𓞷𓞸𓞹𓞺𓞻𓞼𓞽𓞾𓞿𓟀𓟁𓟂𓟃𓟄𓟅𓟆𓟇𓟈𓟉𓟊𓟋𓟌𓟍𓟎𓟏𓟐𓟑𓟒𓟓𓟔𓟕𓟖𓟗𓟘𓟙𓟚𓟛𓟜𓟝𓟞𓟟𓟠𓟡𓟢𓟣𓟤𓟥𓟦𓟧𓟨𓟩𓟪𓟫𓟬𓟭𓟮𓟯𓟰𓟱𓟲𓟳𓟴𓟵𓟶𓟷𓟸𓟹𓟺𓟻𓟼𓟽𓟾𓟿𓠀𓠁𓠂𓠃𓠄𓠅𓠆𓠇𓠈𓠉𓠊𓠋𓠌𓠍𓠎𓠏𓠐𓠑𓠒𓠓𓠔𓠕𓠖𓠗𓠘𓠙𓠚𓠛𓠜𓠝𓠞𓠟𓠠𓠡𓠢𓠣𓠤𓠥𓠦𓠧𓠨𓠩𓠪𓠫𓠬𓠭𓠮𓠯𓠰𓠱𓠲𓠳𓠴𓠵𓠶𓠷𓠸𓠹𓠺𓠻𓠼𓠽𓠾𓠿𓡀𓡁𓡂𓡃𓡄𓡅𓡆𓡇𓡈𓡉𓡊𓡋𓡌𓡍𓡎𓡏𓡐𓡑𓡒𓡓𓡔𓡕𓡖𓡗𓡘𓡙𓡚𓡛𓡜𓡝𓡞𓡟𓡠𓡡𓡢𓡣𓡤𓡥𓡦𓡧𓡨𓡩𓡪𓡫𓡬𓡭𓡮𓡯𓡰𓡱𓡲𓡳𓡴𓡵𓡶𓡷𓡸𓡹𓡺𓡻𓡼𓡽𓡾𓡿𓢀𓢁𓢂𓢃𓢄𓢅𓢆𓢇𓢈𓢉𓢊𓢋𓢌𓢍𓢎𓢏𓢐𓢑𓢒𓢓𓢔𓢕𓢖𓢗𓢘𓢙𓢚𓢛𓢜𓢝𓢞𓢟𓢠𓢡𓢢𓢣𓢤𓢥𓢦𓢧𓢨𓢩𓢪𓢫𓢬𓢭𓢮𓢯𓢰𓢱𓢲𓢳𓢴𓢵𓢶𓢷𓢸𓢹𓢺𓢻𓢼𓢽𓢾𓢿𓣀𓣁𓣂𓣃𓣄𓣅𓣆𓣇𓣈𓣉𓣊𓣋𓣌𓣍𓣎𓣏𓣐𓣑𓣒𓣓𓣔𓣕𓣖𓣗𓣘𓣙𓣚𓣛𓣜𓣝𓣞𓣟𓣠𓣡𓣢𓣣𓣤𓣥𓣦𓣧𓣨𓣩𓣪𓣫𓣬𓣭𓣮𓣯𓣰𓣱𓣲𓣳𓣴𓣵𓣶𓣷𓣸𓣹𓣺𓣻𓣼𓣽𓣾𓣿𓤀𓤁𓤂𓤃𓤄𓤅𓤆𓤇𓤈𓤉𓤊𓤋𓤌𓤍𓤎𓤏𓤐𓤑𓤒𓤓𓤔𓤕𓤖𓤗𓤘𓤙𓤚𓤛𓤜𓤝𓤞𓤟𓤠𓤡𓤢𓤣𓤤𓤥𓤦𓤧𓤨𓤩𓤪𓤫𓤬𓤭𓤮𓤯𓤰𓤱𓤲𓤳𓤴𓤵𓤶𓤷𓤸𓤹𓤺𓤻𓤼𓤽𓤾𓤿𓥀𓥁𓥂𓥃𓥄𓥅𓥆𓥇𓥈𓥉𓥊𓥋𓥌𓥍𓥎𓥏𓥐𓥑𓥒𓥓𓥔𓥕𓥖𓥗𓥘𓥙𓥚𓥛𓥜𓥝𓥞𓥟𓥠𓥡𓥢𓥣𓥤𓥥𓥦𓥧𓥨𓥩𓥪𓥫𓥬𓥭𓥮𓥯𓥰𓥱𓥲𓥳𓥴𓥵𓥶𓥷𓥸𓥹𓥺𓥻𓥼𓥽𓥾𓥿𓦀𓦁𓦂𓦃𓦄𓦅𓦆𓦇𓦈𓦉𓦊𓦋𓦌𓦍𓦎𓦏𓦐𓦑𓦒𓦓𓦔𓦕𓦖𓦗𓦘𓦙𓦚𓦛𓦜𓦝𓦞𓦟𓦠𓦡𓦢𓦣𓦤𓦥𓦦𓦧𓦨𓦩𓦪𓦫𓦬𓦭𓦮𓦯𓦰𓦱𓦲𓦳𓦴𓦵𓦶𓦷𓦸𓦹𓦺𓦻𓦼𓦽𓦾𓦿𓧀𓧁𓧂𓧃𓧄𓧅𓧆𓧇𓧈𓧉𓧊𓧋𓧌𓧍𓧎𓧏𓧐𓧑𓧒𓧓𓧔𓧕𓧖𓧗𓧘𓧙𓧚𓧛𓧜𓧝𓧞𓧟𓧠𓧡𓧢𓧣𓧤𓧥𓧦𓧧𓧨𓧩𓧪𓧫𓧬𓧭𓧮𓧯𓧰𓧱𓧲𓧳𓧴𓧵𓧶𓧷𓧸𓧹𓧺𓧻𓧼𓧽𓧾𓧿𓨀𓨁𓨂𓨃𓨄𓨅𓨆𓨇𓨈𓨉𓨊𓨋𓨌𓨍𓨎𓨏𓨐𓨑𓨒𓨓𓨔𓨕𓨖𓨗𓨘𓨙𓨚𓨛𓨜𓨝𓨞𓨟𓨠𓨡𓨢𓨣𓨤𓨥𓨦𓨧𓨨𓨩𓨪𓨫𓨬𓨭𓨮𓨯𓨰𓨱𓨲𓨳𓨴𓨵𓨶𓨷𓨸𓨹𓨺𓨻𓨼𓨽𓨾𓨿𓩀𓩁𓩂𓩃𓩄𓩅𓩆𓩇𓩈𓩉𓩊𓩋𓩌𓩍𓩎𓩏𓩐𓩑𓩒𓩓𓩔𓩕𓩖𓩗𓩘𓩙𓩚𓩛𓩜𓩝𓩞𓩟𓩠𓩡𓩢𓩣𓩤𓩥𓩦𓩧𓩨𓩩𓩪𓩫𓩬𓩭𓩮𓩯𓩰𓩱𓩲𓩳𓩴𓩵𓩶𓩷𓩸𓩹𓩺𓩻𓩼𓩽𓩾𓩿𓪀𓪁𓪂𓪃𓪄𓪅𓪆𓪇𓪈𓪉𓪊𓪋𓪌𓪍𓪎𓪏𓪐𓪑𓪒𓪓𓪔𓪕𓪖𓪗𓪘𓪙𓪚𓪛𓪜𓪝𓪞𓪟𓪠𓪡𓪢𓪣𓪤𓪥𓪦𓪧𓪨𓪩𓪪𓪫𓪬𓪭𓪮𓪯𓪰𓪱𓪲𓪳𓪴𓪵𓪶𓪷𓪸𓪹𓪺𓪻𓪼𓪽𓪾𓪿𓫀𓫁𓫂𓫃𓫄𓫅𓫆𓫇𓫈𓫉𓫊𓫋𓫌𓫍𓫎𓫏𓫐𓫑𓫒𓫓𓫔𓫕𓫖𓫗𓫘𓫙𓫚𓫛𓫜𓫝𓫞𓫟𓫠𓫡𓫢𓫣𓫤𓫥𓫦𓫧𓫨𓫩𓫪𓫫𓫬𓫭𓫮𓫯𓫰𓫱𓫲𓫳𓫴𓫵𓫶𓫷𓫸𓫹𓫺𓫻𓫼𓫽𓫾𓫿𓬀𓬁𓬂𓬃𓬄𓬅𓬆𓬇𓬈𓬉𓬊𓬋𓬌𓬍𓬎𓬏𓬐𓬑𓬒𓬓𓬔𓬕𓬖𓬗𓬘𓬙𓬚𓬛𓬜𓬝𓬞𓬟𓬠𓬡𓬢𓬣𓬤𓬥𓬦𓬧𓬨𓬩𓬪𓬫𓬬𓬭𓬮𓬯𓬰𓬱𓬲𓬳𓬴𓬵𓬶𓬷𓬸𓬹𓬺𓬻𓬼𓬽𓬾𓬿𓭀𓭁𓭂𓭃𓭄𓭅𓭆𓭇𓭈𓭉𓭊𓭋𓭌𓭍𓭎𓭏𓭐𓭑𓭒𓭓𓭔𓭕𓭖𓭗𓭘𓭙𓭚𓭛𓭜𓭝𓭞𓭟𓭠𓭡𓭢𓭣𓭤𓭥𓭦𓭧𓭨𓭩𓭪𓭫𓭬𓭭𓭮𓭯𓭰𓭱𓭲𓭳𓭴𓭵𓭶𓭷𓭸𓭹𓭺𓭻𓭼𓭽𓭾𓭿𓮀𓮁𓮂𓮃𓮄𓮅𓮆𓮇𓮈𓮉𓮊𓮋𓮌𓮍𓮎𓮏𓮐𓮑𓮒𓮓𓮔𓮕𓮖𓮗𓮘𓮙𓮚𓮛𓮜𓮝𓮞𓮟𓮠𓮡𓮢𓮣𓮤𓮥𓮦𓮧𓮨𓮩𓮪𓮫𓮬𓮭𓮮𓮯𓮰𓮱𓮲𓮳𓮴𓮵𓮶𓮷𓮸𓮹𓮺𓮻𓮼𓮽𓮾𓮿𓯀𓯁𓯂𓯃𓯄𓯅𓯆𓯇𓯈𓯉𓯊𓯋𓯌𓯍𓯎𓯏𓯐𓯑𓯒𓯓𓯔𓯕𓯖𓯗𓯘𓯙𓯚𓯛𓯜𓯝𓯞𓯟𓯠𓯡𓯢𓯣𓯤𓯥𓯦𓯧𓯨𓯩𓯪𓯫𓯬𓯭𓯮𓯯𓯰𓯱𓯲𓯳𓯴𓯵𓯶𓯷𓯸𓯹𓯺𓯻𓯼𓯽𓯾𓯿𓰀𓰁𓰂𓰃𓰄𓰅𓰆𓰇𓰈𓰉𓰊𓰋𓰌𓰍𓰎𓰏𓰐𓰑𓰒𓰓𓰔𓰕𓰖𓰗𓰘𓰙𓰚𓰛𓰜𓰝𓰞𓰟𓰠𓰡𓰢𓰣𓰤𓰥𓰦𓰧𓰨𓰩𓰪𓰫𓰬𓰭𓰮𓰯𓰰𓰱𓰲𓰳𓰴𓰵𓰶𓰷𓰸𓰹𓰺𓰻𓰼𓰽𓰾𓰿𓱀𓱁𓱂𓱃𓱄𓱅𓱆𓱇𓱈𓱉𓱊𓱋𓱌𓱍𓱎𓱏𓱐𓱑𓱒𓱓𓱔𓱕𓱖𓱗𓱘𓱙𓱚𓱛𓱜𓱝𓱞𓱟𓱠𓱡𓱢𓱣𓱤𓱥𓱦𓱧𓱨𓱩𓱪𓱫𓱬𓱭𓱮𓱯𓱰𓱱𓱲𓱳𓱴𓱵𓱶𓱷𓱸𓱹𓱺𓱻𓱼𓱽𓱾𓱿𓲀𓲁𓲂𓲃𓲄𓲅𓲆𓲇𓲈𓲉𓲊𓲋𓲌𓲍𓲎𓲏𓲐𓲑𓲒𓲓𓲔𓲕𓲖𓲗𓲘𓲙𓲚𓲛𓲜𓲝𓲞𓲟𓲠𓲡𓲢𓲣𓲤𓲥𓲦𓲧𓲨𓲩𓲪𓲫𓲬𓲭𓲮𓲯𓲰𓲱𓲲𓲳𓲴𓲵𓲶𓲷𓲸𓲹𓲺𓲻𓲼𓲽𓲾𓲿𓳀𓳁𓳂𓳃𓳄𓳅𓳆𓳇𓳈𓳉𓳊𓳋𓳌𓳍𓳎𓳏𓳐𓳑𓳒𓳓𓳔𓳕𓳖𓳗𓳘𓳙𓳚𓳛𓳜𓳝𓳞𓳟𓳠𓳡𓳢𓳣𓳤𓳥𓳦𓳧𓳨𓳩𓳪𓳫𓳬𓳭𓳮𓳯𓳰𓳱𓳲𓳳𓳴𓳵𓳶𓳷𓳸𓳹𓳺𓳻𓳼𓳽𓳾𓳿𓴀𓴁𓴂𓴃𓴄𓴅𓴆𓴇𓴈𓴉



– **Le prorète (ou le chef de bord) aux timoniers :**

*Gouvernez à tribord du navire khâou sous voile, tenez ferme l’aviron de gouverne !*

– **Le prorète (ou chef de bord) au sébat(y) :**

*Règle la manœuvre !*

– **Le sébat(y) au prorète (ou le chef de bord) :**

*Je tiens le cap, camarade !*

On peut se demander pourquoi il est question de « manœuvrer » ou de « régler cette manœuvre » (*sb3*) puisqu’il s’agit d’embarcations à rames. Deux raisons à cela :

1. Disposer de deux équipes de rameurs (une à bâbord, l’autre à tribord) déployant exactement la même énergie est une situation peu probable. Le *sébat(y)* doit donc corriger le changement de cap progressif et involontaire provoqué par la plus grande force développée par l’une ou l’autre des équipes. Il effectue la correction avec l’aide des timoniers.
2. Le bateau est en train de changer de cap : il bifurque vers tribord. Cette modification de la route est obtenue grâce aux avirons de gouverne mais également au travail spécifique des rameurs : l’équipe de bâbord doit accentuer son rythme et celle de tribord le ralentir. Le *sébat(y)* est attentif à ce que le travail des deux équipes soit complémentaire.

La mission du « maître de manœuvre » ne se limite donc pas à la manœuvre sur un voilier. Il est présent sur tous les types d’embarcations et cela quel que soit leur mode de propulsion. Il y est chargé de coordonner l’ensemble des actions contribuant à les faire avancer dans de bonnes conditions : réglage des bras de vergue et de la voilure, réglage du travail des timoniers, réglage du travail des rameurs.

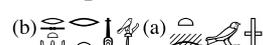
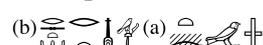
### ***Les voiliers***

Ils sont deux et naviguent dans le sens contraire des embarcations à rames, l’un derrière l’autre [fig. 14-15]. Le premier est un bateau *hénet* (*hn.t*), avec une proue et une poupe en forme de tête de hérisson tournées vers l’intérieur, le deuxième un bateau *khâou* (*h’w*). À la proue, dans les deux cas, un prorète. L’agencement des personnages de la poupe est plus difficile à saisir car cette partie des voiliers est détériorée dans les deux cas. Sur le toit des cabines, le *sb3t(y)* chargé de régler les bras de vergue et de coordonner ce réglage avec le travail des timoniers.

#### ***Premier voilier***

La figuration est classique, les personnages effectuant les mêmes gestes que dans les représentations déjà analysées. Il s’agit d’un bateau *hn.t* mais sa propulsion est exclusivement due au vent.

#### **Inscription 12 :**

(b)  (a) 

- (a) Pour le  $\Leftarrow$  de la lacune, cf. Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 210, doc. 17, n. **a**.  
 (b) À l'origine, l'inscription se poursuivait, cf. *ibid.*, n. **b**.

Comme indiqué dans la note précédente, l'inscription se poursuit. Elle peut être reconstituée et traduite de la manière suivante :

*Jm(y)-wr.t r Jmn.t nfr.t r smj.t [jmnt(y).t ! Tp nfr pw n Hw.t-Hr] !*

À tribord, vers le bel Occident, vers le désert [de l'ouest ! C'est la bonne direction (a) pour (aller vers) (b) Hathor (c)] !

- (a) Pour cette formulation, cf. les Inscriptions 2, 26, 38, 49 et 52.  
 (b) Traduction proposée par H. Altenmüller (« Die Nachtfahrt des Grabherrn im Alten Reich zur Frage der Schiffe mit Igelkopfbug », *SAK* 28, 2000, p. 9) avec une certaine marge d'incertitude.  
 (c) Pour cette mention de Hathor, cf. Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 211, n. **b** (avant le doc. 18).

### Deuxième voilier

Sur la proue du navire de gauche, le prorète (ou le chef de bord) semble s'adresser à l'équipage du bateau *hn.t*. La figuration étant détériorée au niveau de la poupe, on ne peut voir comment les timoniers et le *sébat(y)* y étaient agencés. L'inscription est la suivante :

#### Inscription 13 :



[...] *sšm.w* [...] *Jmn.t nfr.t*.

[...] les guides [...] le bel Occident.

Cette dernière inscription n'apporte aucun renseignement spécifique. Le prorète (ou le chef de bord) pointe son doigt vers le bateau *hn.t* qui précède celui qui nous occupe : les « guides (*sšm.w*) » et le « bel Occident (*Jmn.t nfr.t*) » renvoient-ils au premier ou au deuxième voilier ?

Plusieurs points permettent de comprendre la logique la scène :

1. Nous avons vu plus haut, avec le mastaba de Fétékta, qu'un voilier suivant un bateau *hn.t* doit prendre soin de ne pas percuter ce dernier par l'arrière, le premier étant plus lent que le second.
2. Le chef de bord du bateau à rames du haut donne l'ordre (suivi également par la deuxième embarcation à rames) de bifurquer sur tribord pour éviter le bateau *khâou* naviguant sous voile qui vient en face.
3. Ce voilier ne peut être que le second puisque le premier est un bateau d'un autre type : un bateau *hn.t*.
4. Ce dernier bifurque également sur tribord. On remarque à ce propos que les embarcations à rames et le premier voilier manœuvrent de la même manière (ils bifurquent vers tribord) : *il s'agit d'une règle que tout navigateur connaît : lorsque deux bateaux naviguant en sens contraire se font face et risquent de se percuter, ils doivent effectuer la même manœuvre pour éviter la collision.*

Reste la question de la manœuvre effectuée par « le bateau *khâou* (navigant) sous voile ». Trois possibilités à son propos (sachant qu’aucune consigne de changement de cap n’est mentionnée dans l’inscription l’accompagnant) :

1. Le bateau *khâou* (2<sup>e</sup> voilier) vire sur tribord et effectue la même manœuvre que le bateau *hénet* (1<sup>er</sup> voilier) le précédant. Cela lui permet d’éviter les deux embarcations à rames venant en face mais, étant plus rapide que le bateau *hénet*, il risque toujours de le percuter par l’arrière. Il est donc obligé de virer plus sèchement et de se diriger en ligne directe vers le rivage, ne disposant ainsi d’aucune marge de manœuvre.
2. Il vire sur bâbord (est) pour éviter le bateau *hénet* se trouvant devant lui. Dans ce cas, il risque de percuter les deux embarcations à rames venant en face, qui changent de cap en virant sur tribord (est).
3. Il ne modifie pas sa route. Les deux embarcations à rames bifurquant sur tribord (est) le laisseront sur leur gauche. Et, puisque le bateau *hénet* vire également sur tribord (ouest), le bateau *khâou*, plus rapide, l’évitera en continuant tout droit. Ce dernier passera donc entre le bateau *hénet* et les embarcations à rames.

C’est à l’évidence cette troisième manœuvre qui a été réalisée par le deuxième voilier.

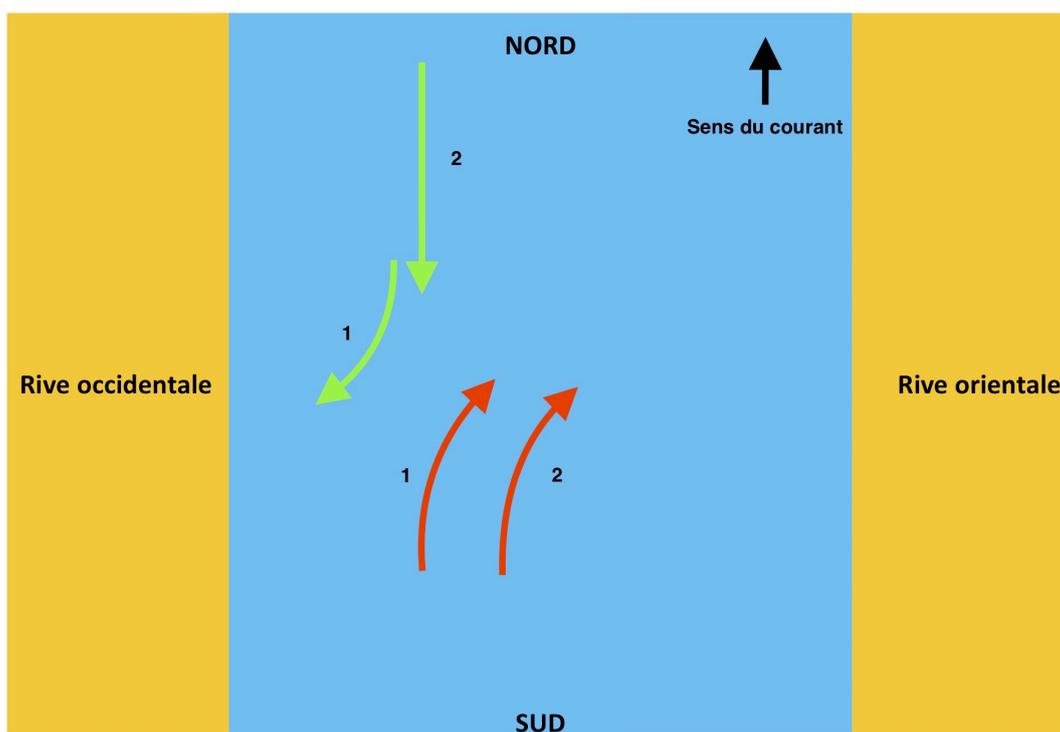


Fig. 13. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Les bateaux à rames descendent le courant (flèches rouges, 1-2). Les voiliers remontent le courant (flèches vertes, 1-2). Le premier voilier (flèche verte 1), un bateau *hénet*, change de cap et bifurque vers tribord (ouest) pour éviter l’embarcation à rames la plus occidentale (flèche rouge 1). Le second (flèche verte 2), un bateau *khâou*, poursuit sa route pour éviter de percuter le 1<sup>er</sup> voilier par l’arrière et passer entre ce dernier et les embarcations à rames. L’embarcation à rames la plus occidentale (flèche rouge 1) donne également l’ordre de bifurquer vers tribord (est). La plus orientale (flèche rouge 2) procède de même pour lui laisser du champ.

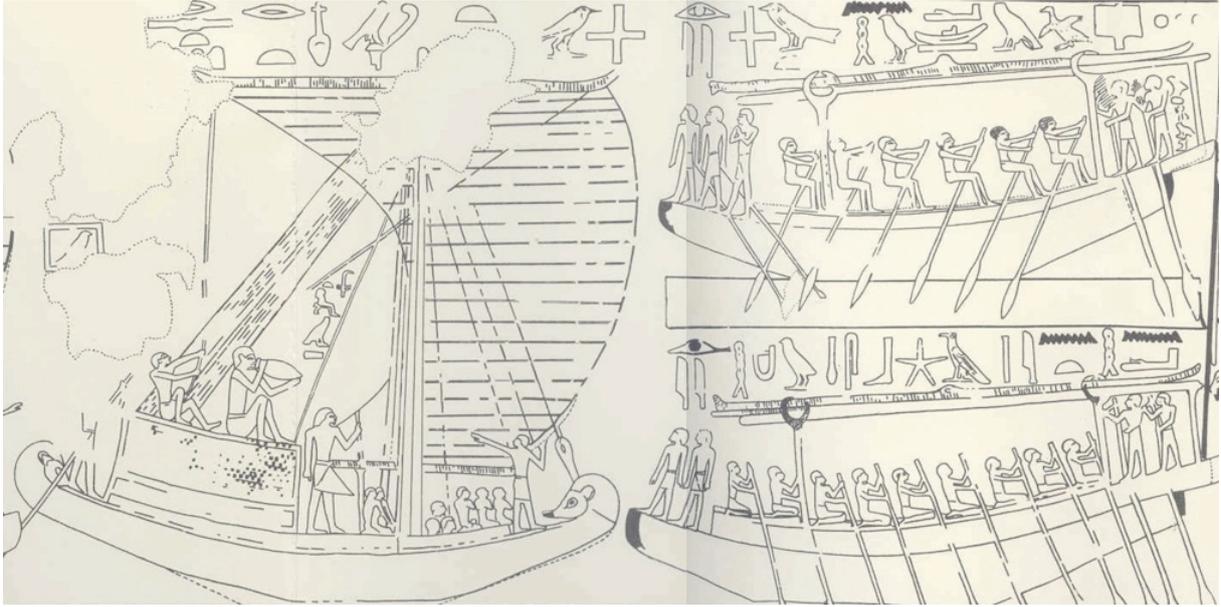


Fig. 14. Sur la droite deux embarcations côte à côte se déplacent à la rame et se retrouvent face à un voilier *hn.t*. Un deuxième voilier (cf. figure suivante) se trouve sur la gauche de ce dernier (d'après A.M. Blackman, *The Rock Tombs of Meir IV*, Londres, 1924, pl. 16).

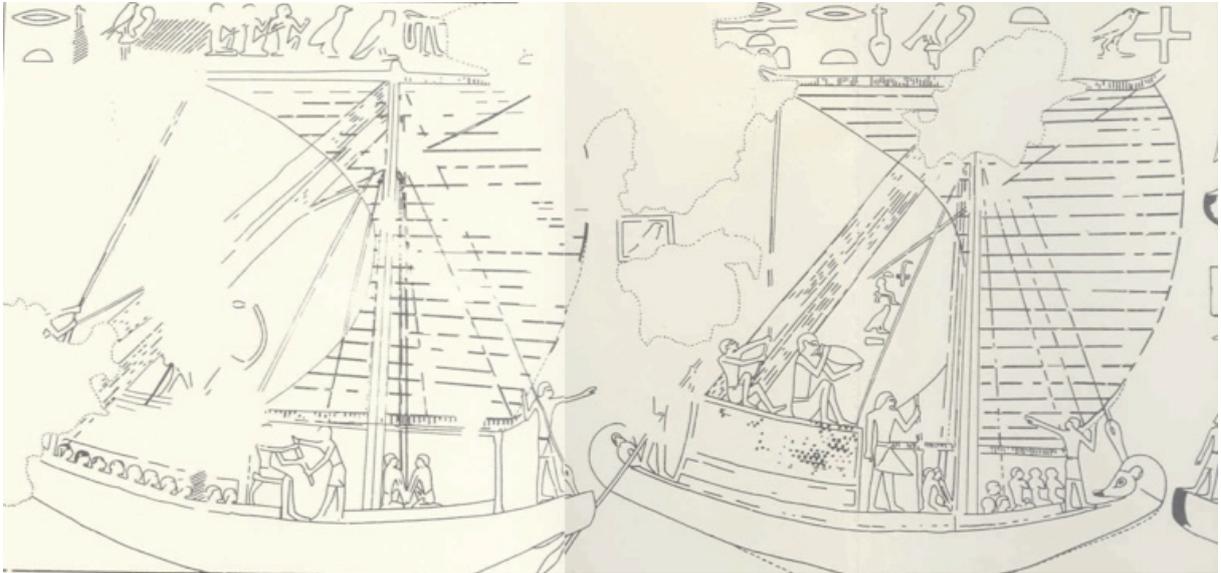


Fig. 15. Deux voiliers se déplacent l'un après l'autre. Le bateau *hn.t* navigue en tête. À droite se trouvent deux embarcations à rames (cf. figure précédente) (d'après A.M. Blackman, *op. cit.*, pl. 16).

## 5. Tombe de Khnoumhotep (Saqqâra, V<sup>e</sup> dynastie)

CETTE TOMBE <sup>1</sup> comporte deux figurations de bateaux – un voilier et une embarcation à rames – dont il est difficile de comprendre l'agencement <sup>2</sup>. Il semble évident néanmoins qu'à l'origine ils formaient un même ensemble nautique [fig. 17-18]. Les inscriptions accompagnant les deux scènes reprennent de nombreuses expressions et vocables dont il a déjà été question.

### *Le voilier*

La figuration est abîmée au niveau de la proue mais on devine que le prorète s'y trouvait, la longue gaffe habituelle étant encore visible. À la poupe, sur le toit de la cabine, on voit un personnage – le *sébat(y)* – chargé de régler les bras de la vergue, qu'il tient entre ses mains. Devant lui, également sur le toit de la cabine, le héraut, dont la mission est de relayer les paroles du prorète vers le *sébat(y)*, auquel il s'adresse, sans aucune ambiguïté à ce propos puisque c'est vers lui qu'il tend son bras. Les timoniers sont au nombre de trois. Deux sont encore visibles à tribord et un, dont il ne subsiste plus que l'aviron, se tenait sur bâbord.

### *Inscription au-dessus de la proue*

#### **Inscription 14 :**



*Mr Jmn.t nfr.t !*

(Voici) le canal du bel Occident !

<sup>1</sup> PM III/2, 578-579 (D 49) ; H.FI. PETRIE, M.A. MURRAY, *Seven Memphite Tomb Chapels*, BSAE-ERA 65, Londres, 1952, p. 25-26, pl. XVII (2 et 6).

<sup>2</sup> La description s'y rapportant n'est en effet pas très claire (*ibid.*, p. 25-26).

*Inscription au-dessus de la poupe***Inscription 15 :**

(1) *H.tk hr mw* ! (2) *jr sb3.t* ! (3) *Jw=k m (n(y))-hnw*.

(1) Allez, vas-y, fais un effort ! **(a)** (2) Règle la manœuvre ! **(b)** (3) (N'oublie pas que) tu es un batelier **(c)** !

**(a)** Cf. Inscriptions 3 et 39.

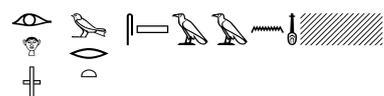
**(b)** Cf. Inscription 8. Voir également les Inscriptions 1, 5 et 11.

**(c)** Cf. Inscription 1.

Pour l'essentiel, il s'agit de tournures bien attestées. Si l'on regroupe les deux inscriptions, pour disposer de la consigne complète du prorète au *sébat(y)* se trouvant sur le toit de la cabine, on obtient :

(Voici) le canal du bel Occident ! Allez, vas-y, fais un effort ! Règle la manœuvre ! (N'oublie pas que) tu es un batelier !

Même si la consigne de bifurquer vers tribord n'est pas explicite dans l'inscription, la mention du canal du bel Occident montre que ce changement de cap s'est bien produit.

***L'embarcation à rames*****Inscription 16 :**

*Jr hr jm(y)-wr.t, sš33=n nfr [...]* !

Gouverne sur tribord ! Nous manœuvrons correctement **(a)** [...]

**(a)** Pour cette séquence, cf. Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 190-207, § I. Cf. Inscriptions 19, 38 et 46.

Les deux bateaux se dirigent l'un vers l'autre. Pour éviter la collision, les chefs de bord donnent la même consigne : gouverner à tribord pour le *voilier* = *ouest* ; gouverner à tribord pour l'*embarcation à rames* = *est*.

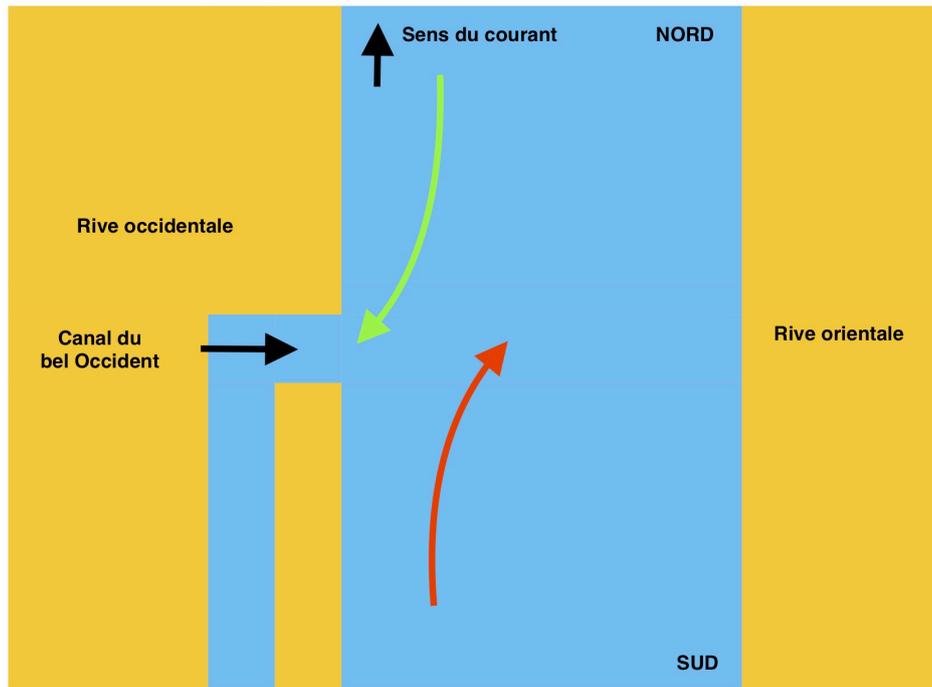


Fig. 16. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Le bateau à rames descend le courant (flèche rouge). Le voilier remonte le courant (flèche verte). Le premier change de cap et bifurque vers tribord pour éviter le voilier. Le second procède de même, ce qui lui permet en même temps de se diriger vers le canal du bel Occident.

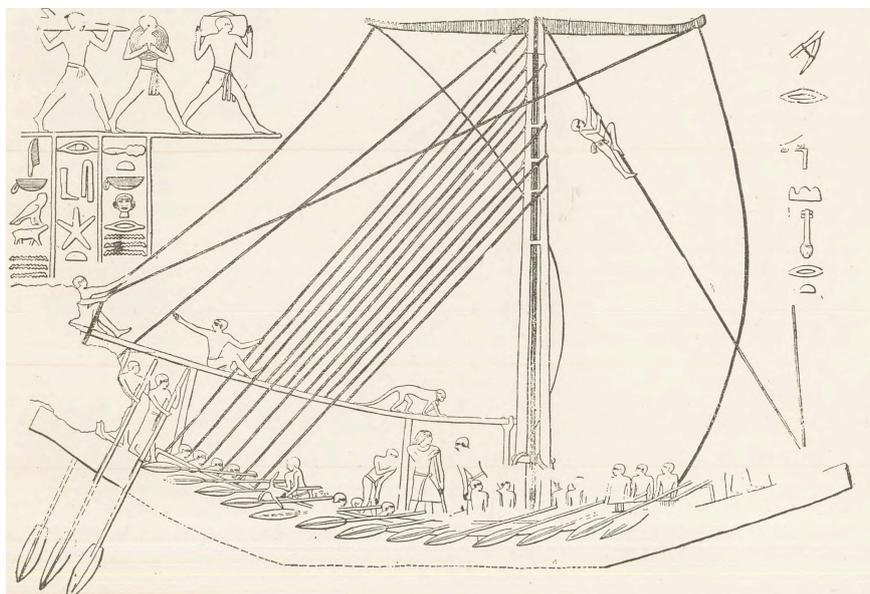


Fig. 17. Voilier du mastaba de Khnoumhotep (d’après H.Fl. Petrie, M.A. Murray, *Seven Memphite Tomb Chapels*, BSAE-ERA 65, Londres, 1952, pl. XVII [6]).

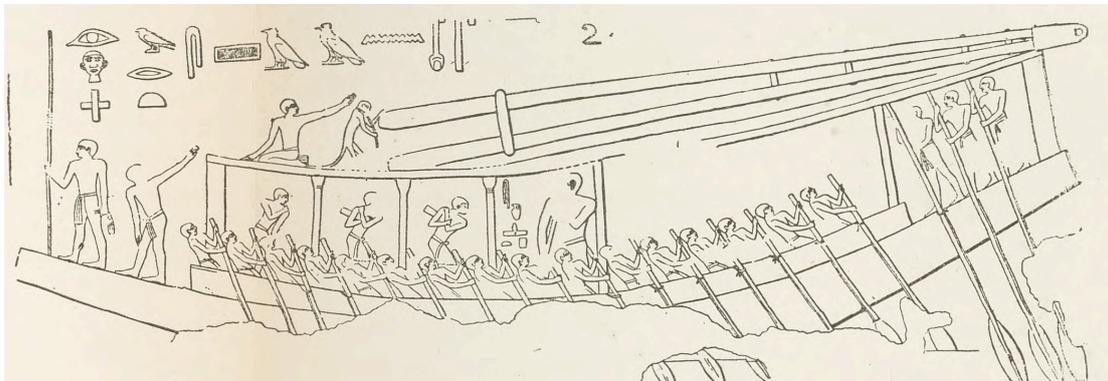


Fig. 18. Bateau à rames (avec mât rabattu) du mastaba de Khnoumhotep (d'après H.Fl. Petrie, M.A. Murray, *op. cit.*, pl. XVII [2]).

## 6. Mataba de Ty (Saqqâra, V<sup>e</sup> dynastie)

CE MASTABA <sup>1</sup> possède de très belles scènes de navigations. Elles se trouvent sur le mur ouest du couloir II. Deux grands voiliers, orientés vers la gauche, flanquent la porte (un de chaque côté). Devant celui de droite, une grande inscription explique la raison d'être de ce convoi : il s'agit du retour d'une tournée d'inspection de Ty dans le Delta. L'inscription a été placée à cet endroit car la place disponible est plus importante que du côté gauche. Au-dessus de la porte, trois autres voiliers, orientés de la même manière. Ty se trouve dans la cabine située au centre du premier. Au-dessus de cette scène, un autre registre avec six embarcations à rames se déplaçant vers la droite, dépourvues du mât rabattu et couplées deux à deux. Aucune inscription ne les accompagne. À la tête de cette série, et en bas du premier couple, un bateau *hn.t*.

Pour comprendre la logique nautique qui préside à l'ensemble de ces scènes, il faut considérer qu'elles forment un tout. D'un côté, cinq navires en provenance du Delta et naviguant à la voile se dirigent vers le sud ; de l'autre, six embarcations à rames se déplacent vers le nord. Ty se trouve dans la flottille de voiliers. Le navire amiral, pour parler ainsi, se situe au milieu de cette dernière (le 1<sup>er</sup> bateau du registre situé au-dessus de la porte), deux voiliers naviguant devant lui et deux derrière.

On commencera l'analyse par le premier voilier (à gauche de la porte), on poursuivra par le deuxième (à droite de la porte) et terminera par la série de trois se trouvant au-dessus.

### *Premier voilier (gauche de la porte)*

Le prorète, qui tient sa gaffe habituelle, donne une consigne sans se retourner [fig. 20]. Celle-ci est relayée vers la poupe par le héraut qui se tient sur le toit de la cabine. Il est tourné, avec sa gestuelle habituelle, vers le *sébat(y)* qui règle les bras de vergue. Devant lui, trois timoniers.

*Inscription de la proue au-dessus du prorète*

**Inscription 17 :**



*Jr hr jm(y)-wr.t !*

Gouverne à tribord !

---

<sup>1</sup> PM III/2, 468-478 (N° 60 [D 22]).

*Inscription au-dessus de la poupe***Inscription 18 :***Jm(y)-wr.t !*

À tribord !

Il s'agit donc de la même consigne, relayée par le héraut.

**Deuxième voilier (droite de la porte)**

La disposition des personnages est quelque peu différente [fig. 21] : trois bateliers à la proue et pas de héraut sur le toit de la cabine pour relayer les ordres vers la poupe, où se trouvent trois timoniers et le *sébat(y)*. Trois colonnes de texte se trouvent au-dessus d'eux. L'orientation des signes permet d'identifier le locuteur : la première colonne (←) se rapporte au personnage le plus à l'avant (←), probablement le chef de bord ; les deux suivantes (→) au second personnage de la série (peut-être le prorète), qui est tourné vers la poupe (→).

Le chef de bord regarde la manœuvre du navire qui précède le sien et fait le commentaire suivant :

**Inscription 19 :***Sš33n nfr !*

Nous manœuvrons correctement ! (a)

(a) Cf. Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 190-207, § I, et Inscriptions 16, 38, 46 et 52.

Cette remarque du chef de bord donne immédiatement lieu à un ordre du prorète vers la poupe :

**Inscription 20 :**(1) *Rs=t(j) r hr*, (2) *t3w h3=k wħm(w) !*

(1) Fais attention au bras de vergue (a), (2) le vent doit être derrière toi (b), héraut (c) !

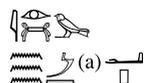




la rive, dans lequel, de surcroît, il leur faudra éviter les bancs de sable. Les deux derniers voiliers, en se dirigeant vers bâbord, évitent tous ces obstacles et gagnent les *eaux libres* du centre du fleuve. Pour d'autres attestations de *mw m3'*, cf. Inscriptions 24 et 50.

*Inscription au-dessus du héraut situé sur le toit de la cabine*

**Inscription 24 :**



(1) *Jr t3-wr*, (2) *mw m3' p(w)* !

(1) Gouverne à bâbord, (2) c'est l'eau libre (b) !

(a) Pour ce signe, cf. Inscriptions 1, 5, 11 et 23.

(b) Pour *mw m3'*, cf. Inscriptions 24 et 50.

*Cinquième voilier (troisième au-dessus de la porte)*

De ce voilier [fig. 23], du même type que les précédents, ne subsiste que l'ordre relayé par le héraut situé sur le toit de la cabine :

**Inscription 25 :**



*Jr t3-wr* !

Gouverne à bâbord !

Les différentes manœuvres caractérisant cette scène peuvent être résumées de la manière suivante. Cinq voiliers se dirigent vers le sud. Dans celui du milieu (le troisième) se trouve Ty, le chef de l'expédition. En face, naviguant vers le nord, six bateaux à rames, agencés deux à deux, se dirigent vers les voiliers. L'un des deux premiers, celui qui est situé le plus à l'est (si le nord se trouve à droite de la figuration, le bas renvoie à l'est) est un bateau *hn.t*. Aucune inscription n'accompagnant ces embarcations, on peut penser qu'elles ne dévient pas de leur route. Pour éviter la collision, les trois premiers voiliers se dirigent vers tribord, vers la rive (*w3.t mw*), ce qui laisse entendre qu'ils n'en sont pas très éloignés. Les deux derniers préfèrent se diriger vers bâbord, c'est-à-dire vers les eaux libres (*mw m3'*) du centre du fleuve, où ils ne seront gênés ni par les embarcations venant en sens inverse ni par la rive du fleuve ni par d'éventuels bancs de sable.

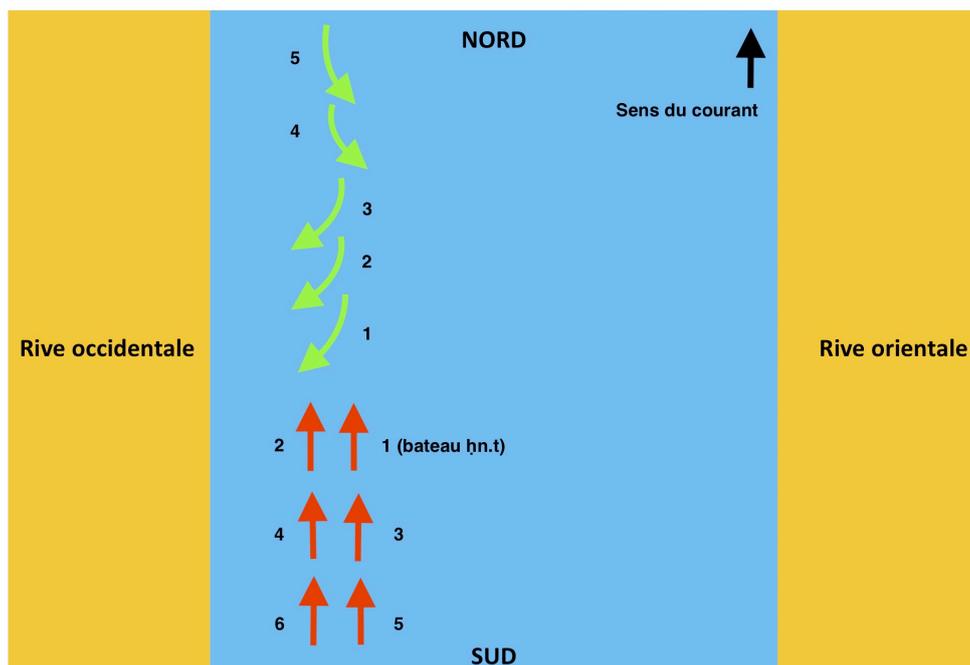


Fig. 19. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Les 6 bateaux à rames descendent le courant sans modifier leur cap (flèches rouges, 1-6). Les voiliers remontent le courant (flèches vertes, 1-5). Les trois premiers (1-3) changent de cap et bifurquent vers tribord, vers la rive occidentale du fleuve, pour éviter les embarcations à rames (1-6). Les deux derniers (4-5) font le choix de bifurquer vers bâbord pour gagner les « eaux libres » (*mw m3*) du centre du fleuve.

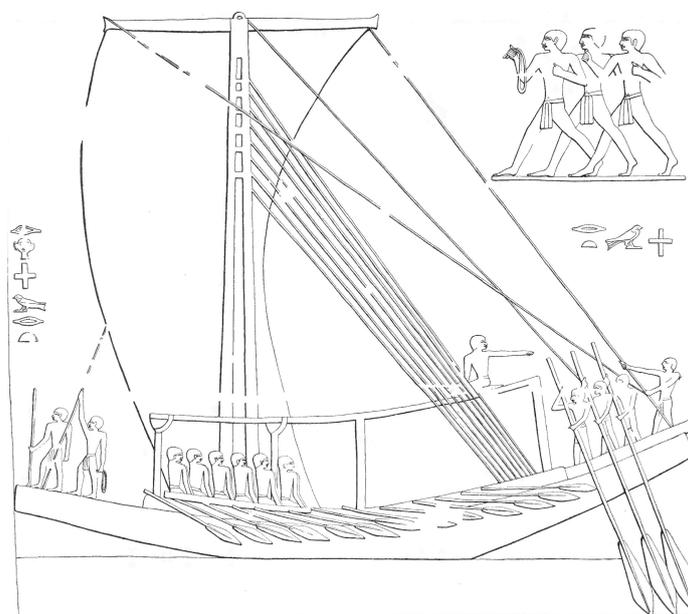


Fig. 20. Premier voilier de la flottille, à gauche de la porte (d'après Fr. Daumas, L. Épron, *Le tombeau de Ti I. Les approches de la chapelle*, MIFAO 65, Le Caire, 1939, pl. XLVIII).

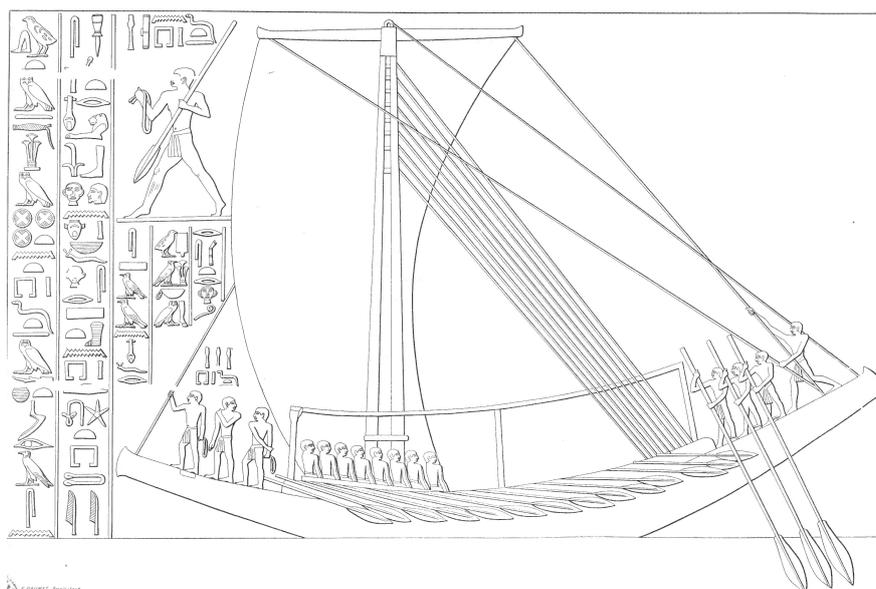


Fig. 21. Deuxième voilier de la flottille, à droite de la porte (d’après *ibid.*, pl. XLVII).

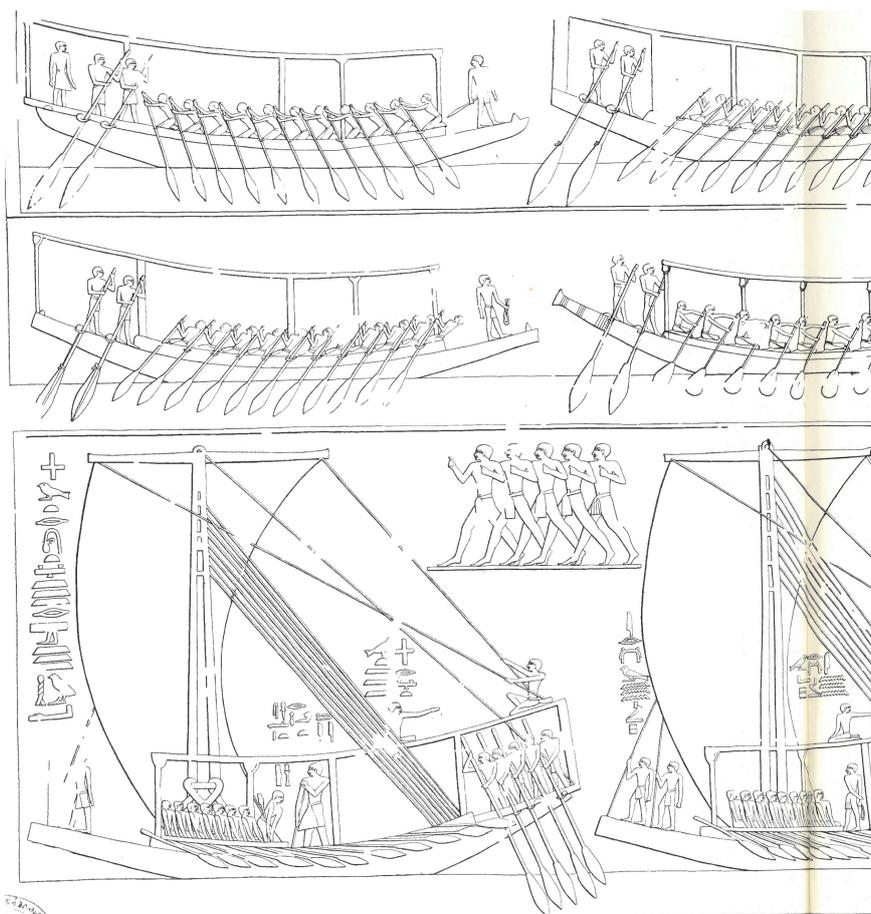


Fig. 22. Troisième voilier et partie du quatrième, au-dessus de la porte. Registre au-dessus, cinquième et sixième embarcations à rames, et partie des troisième et quatrième (d’après *ibid.*, pl. XLIX gauche).

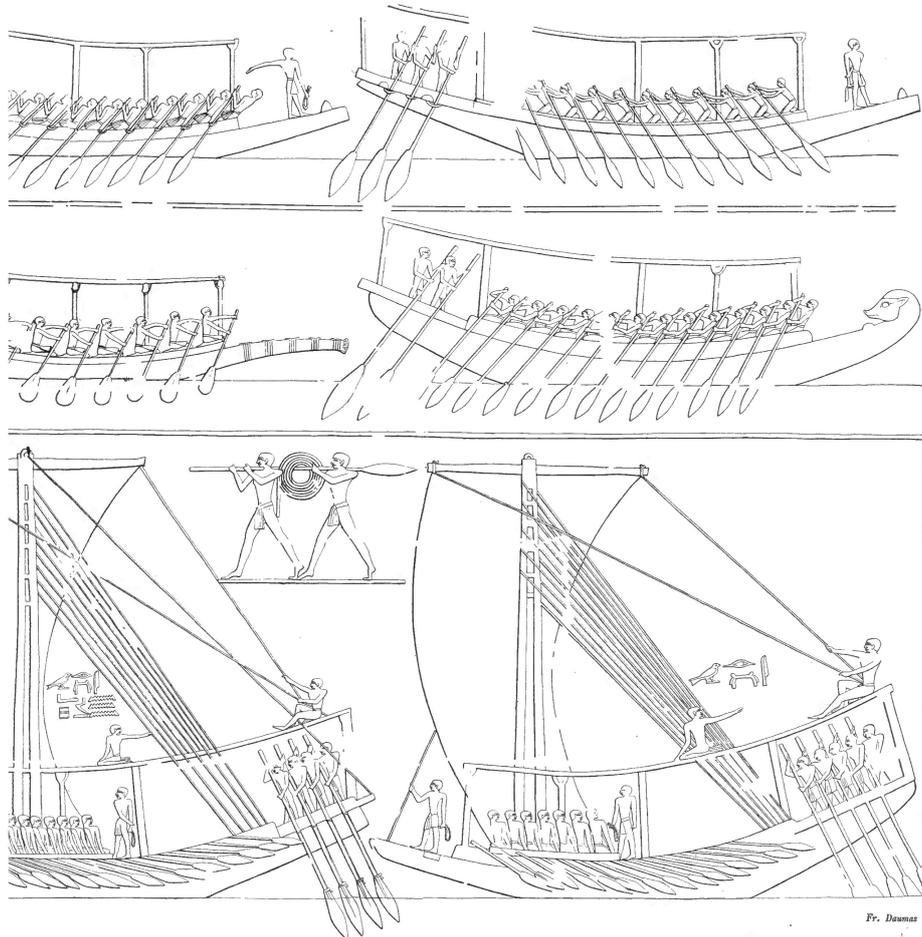


Fig. 23. Partie du quatrième voilier à gauche, cinquième et dernier à droite, au-dessus de la porte. Registre au-dessus, première (bateau *hn.t*) et deuxième embarcations à rames, et partie des troisième et quatrième (d'après *ibid.*, pl. XLIX droite).

## 7. Mastaba de Mérérouka (Saqqâra, VI<sup>e</sup> dynastie)

C E MONUMENT <sup>1</sup> abrite une très belle scène de navigation à la voile au-dessus de laquelle se trouvaient des embarcations à rames aujourd'hui disparues, sauf une <sup>2</sup> [fig. 25]. Cinq voiliers sont figurés, naviguant de conserve les uns derrière les autres vers la gauche, tandis que les embarcations à rames se déplacent vers la droite <sup>3</sup>. On remarquera que les voiliers utilisent également la rame comme mode de propulsion. Curieusement, les textes accompagnant ces derniers sont assez pauvres. Ils mettent simplement en avant la dimension funéraire de la navigation. Les trois premiers présentent une inscription horizontale au-dessus de la poupe, le quatrième une inscription verticale se trouvant au même endroit ; le dernier en est dépourvu.

### *Premier voilier*

L'inscription l'accompagnant se répartit sur les pl. 140 et 141 de l'ouvrage de Pr. Duell [fig. 26-27]. Deux personnages se trouvent à la proue. Ils ne sont pas figurés avec la gestuelle habituelle propre aux bateliers. Deux timoniers se trouvent à la poupe, sur le toit de la cabine. Derrière eux, le gabier règle les bras de la vergue. Remarquons que ce navire dispose d'une vergue inférieure, comme ce sera le cas systématiquement aux époques ultérieures. Trois bateliers s'y tiennent.

### **Inscription 26 :**



*Nfrꜣw sw tꜣw pn Nt(y) hn '(ꜣj) ! Tp nfr pw n(y) Hw.t-Hr Mry.(t) Jmn.t nfr.t !*

Il est bon ce vent, Camarade (a) ! C'est la bonne direction (b) pour aller vers Hathor (c), l'aimée du bel Occident (d) [...].

(a) Cf. Inscription 11.

(b) Cf. Inscriptions 2, 12, 38, 49 et 52.

(c) Litt. : « la direction de Hathor ».

---

<sup>1</sup> PM III/2, 525-535.

<sup>2</sup> Pr. DUELL, *The Mastaba of Mereruka II*, OIP 39, Chicago, 1938, pl. 140-145. On consultera également N. KANAWATI, A. WOODS, S. SHAFIK, E. ALEXAKIS, *Mereruka and his Family III/2. The Tomb of Mereruka*, ACER 30, Oxford, 2011, pl. 65-66, pour une vue globale de la scène. Le premier voilier et quelques détails du dernier bateau à rames se trouvent sur la planche 65. Les quatre autres voiliers, ainsi que l'extrémité inférieure des rames des autres embarcations à rames et la seule conservée en entier, sont reproduits sur la planche 66. Les planches 67-71 consignent chacune l'un des cinq voiliers et la planche 72 la seule embarcation à rames conservée.

<sup>3</sup> Pour les voiliers de la tombe de Mérérouka, cf. Fr. SERVAJEAN, *ENiM* 14, p. 229-248.

(d) Hathor, en tant que divinité funéraire, est intimement liée à l'Occident, voire à sa personnification (*Jmn.t*) (J.-P. Corteggiani, *L'Égypte ancienne et ses dieux*, Paris, 2007, p. 180-181). Si l'épithète *mry(.t) Jmn.t nfr.t* n'est pas consignée dans le LGG, on trouve, en revanche, mais uniquement à partir du Nouvel Empire, *Hnw.t Jmnt(y).t* (LGG V, 166a-167b) et *Hnw.t Jmnt(y).t nfr.t* (LGG V, 167c).

### Deuxième voilier

À l'avant du bateau, le prêtre s'appuie sur la poupe du navire qui se trouve devant [fig. 27]. Le dispositif de la poupe est le même que le précédent. Le gréement est de type classique pour l'Ancien Empire, la voile n'étant pas dotée d'une vergue inférieure. Un batelier se tient sur la vergue supérieure. Au pied du mât et sur le toit de la cabine d'autres bateliers sont en train de hisser la vergue qui ne se trouve pas encore dans sa position de plein rendement en haut du mât.

#### Inscription 27 :



(1) *P3 [...]*t nfr.t nfr.t nfr.t jwts hr Hw.t-Hr nb.t nh.t !

(2) *Nfr>w sd3.t r Jmn.t nfr.t m htp m htp hr smy.t jmn.t !*

(1) ... (a), puisse-t-elle (b) venir auprès de Hathor, maîtresse du Sycamore (c) !

(2) Il est bon de traverser vers le bel Occident en paix, en paix, près du désert occidental !

(a) Il est difficile de traduire les trois *nfr.t* successifs car on ne sait à quoi ils se rapportent en raison de la lacune.

(b) On ne sait à quoi renvoie ce pronom suffixe féminin (*ts*). Il ne peut s'agir de Hathor qui est mentionnée juste après en tant que complément.

(c) Épithète courante de Hathor (LGG 4, 79c-81a).

### Troisième voilier

De même type que le premier, il est également doté d'une vergue inférieure, sur laquelle se tiennent deux bateliers [fig. 28]. Le prêtre ne fait aucun geste spécifique et regarde vers l'avant. Il ne tient pas la gaffe traditionnelle. Peut-être s'agit-il du chef de bord. L'agencement de la poupe est identique aux précédents. L'inscription, horizontale, se trouve également au-dessus de la poupe et semble correspondre à une remarque du *sébat(y)*.

#### Inscription 28 :



*W3.t nfr=ts(j) r Jmn.t nfr.t m htp !*

La route est dégagée vers le bel Occident, en paix (a) !

(a) Une autre traduction pourrait être *W3.t nfr.t r Jmn.t nfr.t m htp !*, « Le beau chemin qui mène au bel Occident est calme ! ». Toutefois, cette dernière solution ne conserve que le caractère funéraire

de l’inscription, tandis que la traduction retenue (*w3.t nfr=t(j)*), « la route est dégagée », déjà rencontrée, nous semble mieux correspondre à la réalité nautique.

### Quatrième voilier

Ce bâtiment est plus simple que les précédents : il n’est pas doté d’une cabine [fig. 29]. Son gréement, en revanche, comporte la vergue inférieure dont il a été question plus haut. Le prorète se tient à sa place habituelle sur la proue. Le seul timonier est placé derrière le gabier qui règle les bras de vergue. L’inscription, en colonne, est située au-dessus de ce dernier. Il s’agit donc du *sébat(y)* qui ordonne au timonier de modifier son cap vers tribord :

#### Inscription 29 :



*Jm(y)-wr.t r Jmn.t nfr.t !*

À tribord, vers le bel Occident !

### Cinquième voilier

Ce dernier navire est identique au précédent. Il n’est doté d’aucune inscription [fig. 30] mais on peut supposer qu’il suit la même route, vers l’ouest. On ne peut savoir ce qu’il en est de la manœuvre des embarcations à rames. Dans la mesure où les voiliers bifurquent vers tribord, il est possible qu’elles poursuivent leur route vers le nord sans la modifier ou qu’elles changent de cap en gouvernant vers tribord.

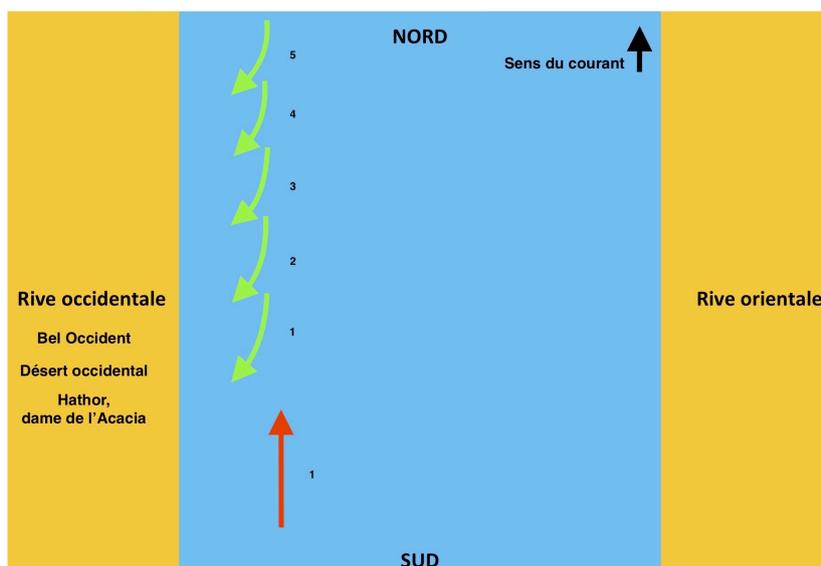


Fig. 24. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Les bateaux à rames descendent le courant (flèche rouge, 1). Leur manœuvre est indéterminée. Les voiliers remontent le courant et changent de cap vers tribord, vers le bel Occident, pour éviter ces derniers (flèches vertes, 1-5).

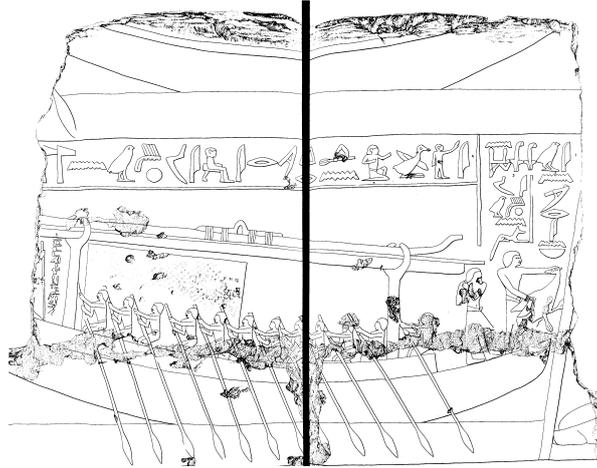


Fig. 25. La seule embarcation à rames encore visible dans le monument (d'après Pr. Duell, *The Mastaba of Mereruka II*, pl. 145).

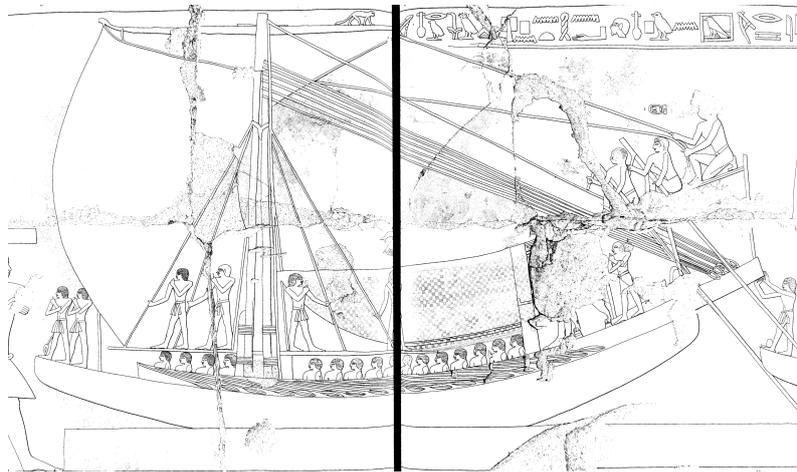


Fig. 26. Le premier voilier de la flottille (d'après *ibid.*, pl. 140).

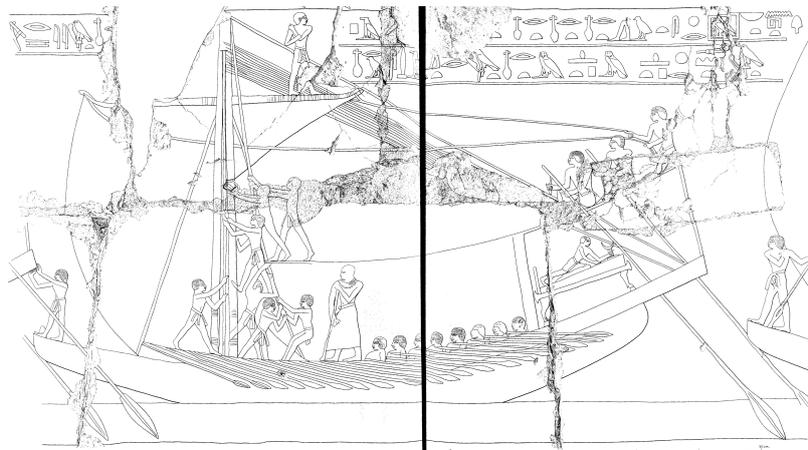


Fig. 27. Le deuxième voilier de la flottille (d'après *ibid.*, pl. 141).

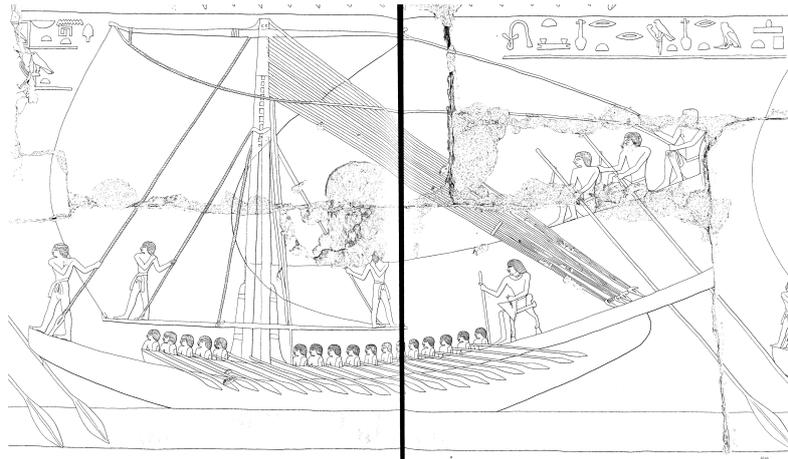


Fig. 28. Le troisième voilier de la flottille (d'après *ibid.*, pl. 142).

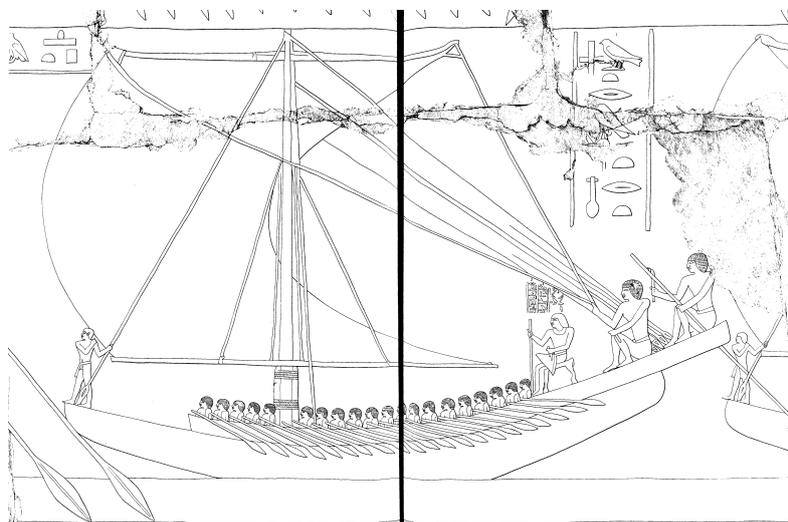


Fig. 29. Le quatrième voilier de la flottille (d'après *ibid.*, pl. 143).

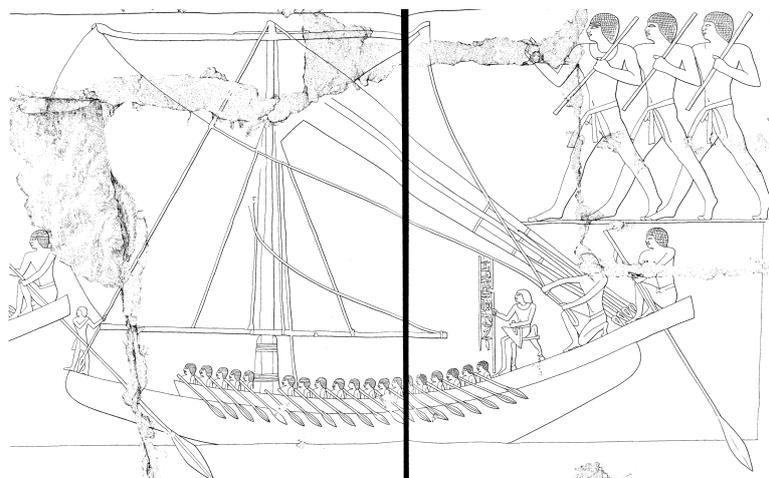


Fig. 30. Le cinquième et dernier voilier de la flottille (d'après *ibid.*, pl. 144).



## 8. Mastaba de Niânkhkhnoum et Khnoumhotep (Saqqâra, V<sup>e</sup> dynastie)

CE MONUMENT <sup>1</sup> consigne une scène de navigation à la voile sur le mur nord du premier vestibule, trois voiliers naviguant de conserve <sup>2</sup>, les uns derrière les autres, de la droite vers la gauche. Le premier est situé à gauche de la porte, les deux autres à droite ; tous sont disposés dans le registre inférieur. Sur le mur est, au registre inférieur également, deux embarcations à rames se déplacent l'une derrière l'autre, de droite à gauche. La seconde est un bateau *hn.t*. La question est de savoir s'il faut lire les deux figurations conjointement ou non. La lecture des inscriptions semble montrer que, même si les deux groupes de bateaux sont séparés, il s'agit d'une même scène nautique. Ajoutons que si les bateaux sont tous figurés naviguant dans ce qui semble être la même direction (de droite à gauche), en réalité ce n'est pas le cas. En effet, le fait d'utiliser un mode de propulsion différent (voile / rame) laisse entendre que les premiers remontent le courant (à la voile) et les seconds le descendent (à la rame). Si tous les bateaux ont été figurés avec la même orientation, c'est simplement parce que le point d'observation s'est modifié : les voiliers sont observés à partir de la rive droite du fleuve (est), les embarcations à rames, à partir de la rive gauche (ouest). On commencera par examiner les voiliers, on terminera par les embarcations à rames.

### *Les voiliers*

#### *Premier voilier*

Il est doté d'un gréement classique pour l'Ancien Empire, avec une seule vergue [fig. 32]. Le prorète (sans la gaffe traditionnelle) ou le chef de bord se tient à la proue et regarde vers l'avant. Deux timoniers sont protégés par le toit de la cabine à la poupe, sur lequel est assis le *sébat(y)* qui règle les bras de vergue. L'inscription qui nous intéresse se trouve à la proue, au-dessus du prorète (ou le chef de bord) qui prend la décision :

#### **Inscription 30 :**



(1) *Mr Jmn.t nfr.t !* (2) *Jm(y)-wr(.t) n(y) t3 hr(y)-jb !*

(1) (Voici) le canal du bel Occident ! (2) À tribord de la terre du milieu ! (b)

<sup>1</sup> PM III/2, 641-644.

<sup>2</sup> H. ALTENMÜLLER, A.M. MOUSSA, *Das Grab des Nianchchnum und Chnumhotep*, *ArchVer* 21, Mayence, 1977, fig. 9-10.





(1) *Jr jm(y)-wr.t n(y) mn.t !* (2) *Rsꜣt(j) r hr ! Tꜣw [hꜣ]ꜣk (a) Whm(w) !*

(1) Gouverne à tribord du bateau *mn.t* (b) ! (2) Sois attentif (c) au bras de vergue (tribord) ! Le vent doit être [derrière] toi (d), Héraut (e) !

(a) La restitution dans ce contexte de la préposition *hꜣ*, « derrière », va de soi.

(b) H. Altenmüller et A.M. Moussa (*op. cit.*, p. 86) séparent en deux parties cette première partie de l'inscription : « Halte nach Stuerbord, (folge) dem *mntj*-Schiff ! ». Pour ce faire, ils sont obligés d'ajouter un « folge » entre parenthèses. Cependant, si l'on interprète simplement le  situé devant *mn.t* comme un *n(y)*, il s'agit simplement de gouverner « à tribord du bateau *mnt* » venant de face. Pour ce type de bateau, cf. D. Jones, *A Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms*, Londres, New York, 1988, p. 138 (35).

(c) Pour le parfait ancien utilisé à la place d'un impératif, cf. Inscription 3 (voir également Inscriptions 1-2, 5, 20, 40 et 49).

(d) Nous avons déjà rencontré cette formule plus haut, littéralement : « le vent *est* derrière toi ! », à comprendre comme « pour un bon réglage de la voile, le vent *doit être* derrière toi ! » (cf. Inscriptions 1 et 20).

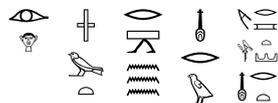
(e) Curieusement la formule précédente est adressée au héraut (cf. Inscriptions 1 et 20) et non au *sébat(y)*. Or, la figuration ne montre pas, sur le toit de la cabine, l'habituel personnage relayant la consigne du prorète. On peut donc se demander si le gabier manœuvrant les bras de la vergue, probablement le *sébat(y)*, c'est-à-dire le maître d'équipage, ne fait pas également office, dans ce cas, de héraut recevant la consigne et la relayant aux timoniers pour exécution.

Si on combine cette inscription avec celle se rapportant à la première embarcation, deux « choses » doivent être laissées sur bâbord : la *terre du milieu* et le *bateau mn.t*. Il faut donc imaginer que ce dernier, qui longe la rive occidentale du Nil vers le nord, se trouve sur le point d'atteindre l'embouchure du canal du bel Occident tout en se trouvant encore au sud de celle-ci.

### Troisième voilier

Il est identique au second [fig. 33, droite]. Les cinq colonnes de l'inscription se situent au-dessus de la poupe. C'est donc le maître d'équipage (*sbꜣt(y)*) qui dirige la manœuvre et donne l'ordre suivant, lequel reprend l'ensemble de ce qui a été dit :

#### Inscription 33 :



(1) *Jr hr* (2) *jm(y)-wr.t* (3) *r šm !* (4) *Nfrꜣw !* (5) *Mr Jmn.t nfr.t !*

(1) Gouverne à (2) tribord (3) pour avancer (a) ! (4) C'est bien ! (5) (Voici) le canal du bel Occident !

(a) Pour le verbe *šm*, « avancer (sur l'eau) », déterminé par le signe , cf. Inscriptions 21 et 31.





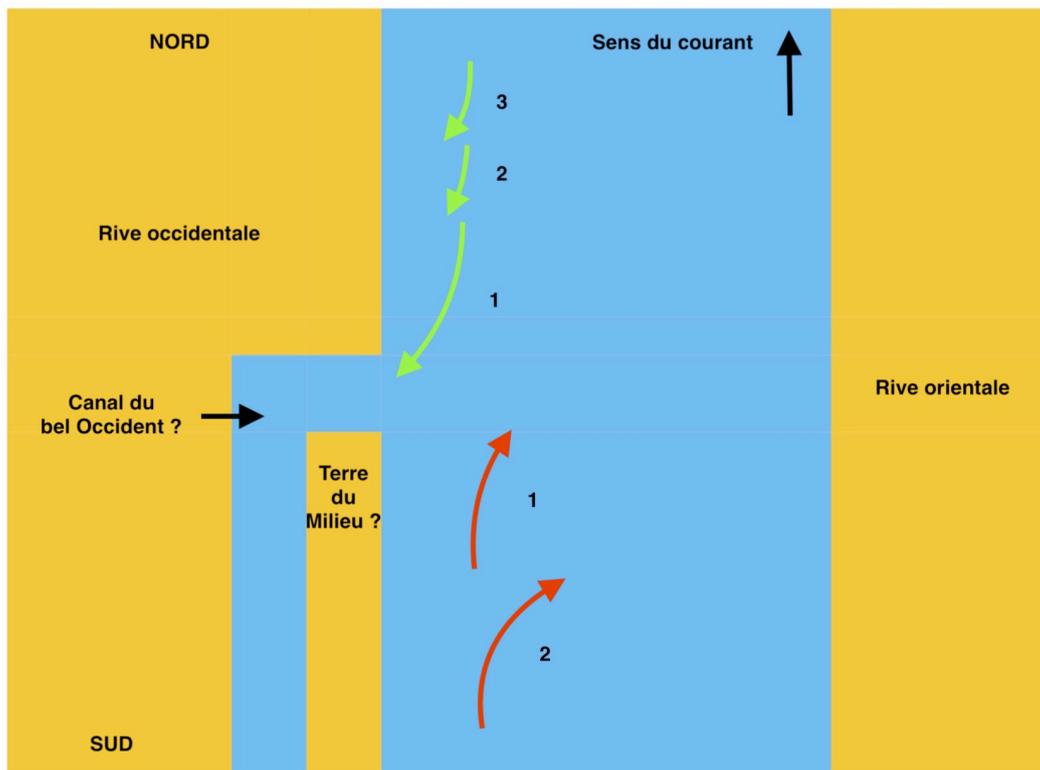


Fig. 31. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Les bateaux à rames descendent le courant (flèches rouges, 1-2) et gouvernent à tribord pour éviter les voiliers. Le premier étant un bateau *hn.t*, plus lent, le second accentue son mouvement vers tribord pour l'éviter. Les voiliers remontent le courant et changent également de cap, vers tribord, pour éviter les embarcations à rames et emprunter le canal du bel Occident (flèches vertes, 1-3). Ce faisant, ils laissent la terre du milieu sur bâbord.

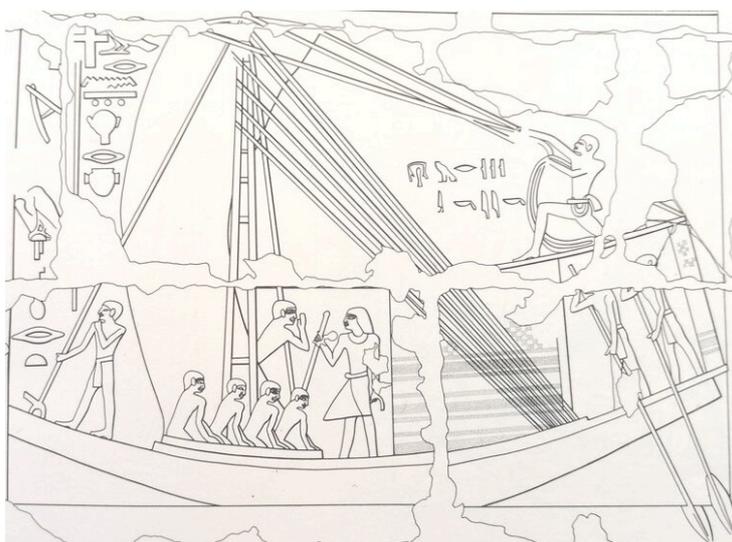


Fig. 32. Le premier voilier, à gauche de la porte du mur nord du vestibule (d'après H. Altenmüller, A.M. Moussa, *Das Grab des Nianchchnum und Chnumhotep*, ArchVer 21, Mayence, 1977, fig. 9).

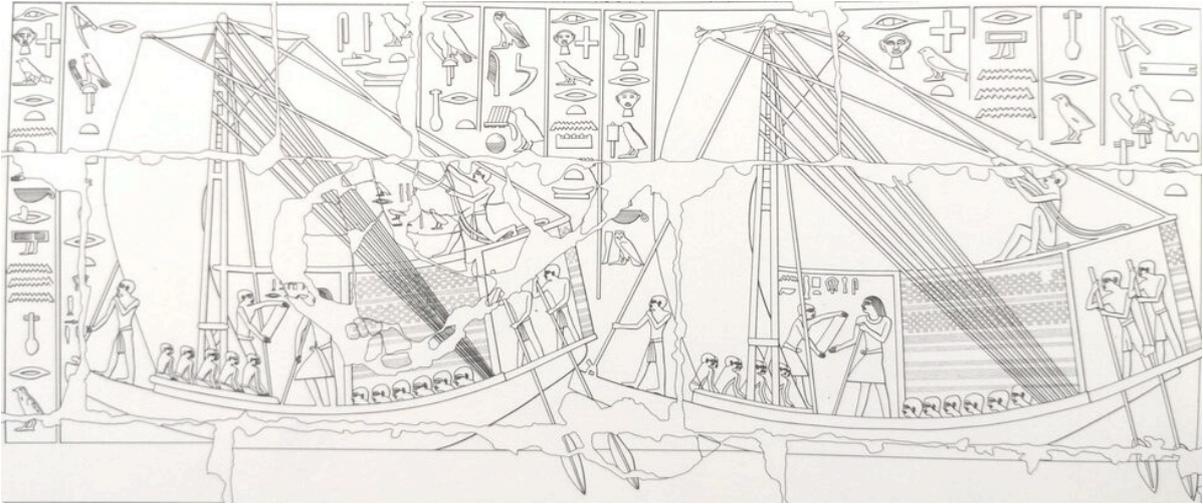


Fig. 33. Les deuxième et troisième voiliers, à droite de la porte du mur nord du vestibule (d'après *ibid.*, fig. 10).



Fig. 34. Les deux embarcations à rames, mur est du vestibule, registre du bas (d'après *ibid.*, fig. 11).

## 9. Chapelle du mastaba d'Akhetetep (Saqqâra, V<sup>e</sup> dynastie)

**S**UR LE MUR EST de ce monument <sup>1</sup>, dans les registres du bas, situés de part et d'autre de la porte d'entrée, est figurée une scène de navigation <sup>2</sup>. À gauche de la porte, deux voiliers, de facture classique, se dirigent vers la droite. Sur les deux, des bateliers, à la manœuvre au pied du mât, raidissent les drisses pour hisser les vergues qui ont déjà atteint la tête de mât. Sur le premier, à proximité des trois timoniers (le 2<sup>e</sup> voilier n'est gouverné que par deux timoniers), un batelier se penche par dessus bord pour se procurer de l'eau, un autre grimpe vers la partie supérieure du gréement par l'étai. À la proue de chacun, deux personnages dont l'un est probablement le prorète et l'autre le chef de bord. Aucun n'adopte la gestuelle habituelle orientée vers la poupe. En revanche, sur le toit de la cabine des deux voiliers, le héraut accroupi est tourné vers l'arrière et tend son bras vers le batelier chargé de manœuvrer les bras de la vergue (*sébat(y)*) pour relayer les ordres en provenance des hommes de la proue. À la hauteur de la cabine du second, un personnage debout adopte la même gestuelle. Derrière les timoniers de chaque voilier, un batelier manœuvre les bras de vergue.

À droite de la porte, deux embarcations à rames naviguent vers la gauche ; la seconde est un bateau *hn.t*. À la proue de la première, deux personnages dont le prorète qui tient l'habituelle gaffe destinée à sonder les fonds. Les deux regardent vers l'avant. À l'arrière, trois timoniers dirigent le bateau. À l'avant du bateau *hn.t*, un batelier, la main ramenée sur son autre épaule, regarde la première embarcation. Assis sur le mât rabattu, le héraut relaye, avec la gestuelle habituelle, les ordres destinés aux deux timoniers.

On commence l'analyse des inscriptions par les voiliers.

### *Les voiliers*

#### *Premier voilier*

Deux inscriptions, une au-dessus de la proue, l'autre au-dessus de la poupe. La teneur de la première se rapporte indubitablement aux deux personnages situés à l'avant qui décident de la manœuvre. L'inscription de la poupe est constituée d'un bloc de trois colonnes. Si les deux premières sont nettement situées au-dessus des bateliers qui s'y trouvent et auxquels elles se rapportent, la troisième renvoie clairement au chef de bord du deuxième voilier.

---

<sup>1</sup> PM III/2, 634-637.

<sup>2</sup> Chr. ZIEGLER, *Le mastaba d'Akhetetep. Une chapelle funéraire de l'Ancien Empire*, Paris, 1993, p. 138-139 et p. 141 (embarcations à rames), p. 140 et p. 142-143 (voiliers) ; ead (dir.), *Le mastaba d'Akhetetep, Fouilles du Louvre à Saqqara 1*, Paris, 2007, p. 98-100 (commentaire), fig. 37 (fac-similé).

- Inscription de la proue <sup>3</sup>

**Inscription 38 :**



*Mj nw 3 tp nfr pw ! Sš33en nfr !*

Comme cela exactement (a), c'est la bonne direction ! (b) Nous manœuvrons correctement ! (c)

(a) Cf. Inscription 2.

(b) Cf. Inscriptions 2, 12, 26, 49 et 52, et Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 207-212, § II.

(c) Cf. Inscriptions 16, 19, 46 et 52, et *ibid.*, p. 190-207, § I.

- Inscription de la poupe <sup>4</sup>

**Inscription 39 :**



(1) *H.tk hr mw* (2) *t3(y) pw !*

(1) Fais un effort (a) (2) mon gars ! (b)

(a) Cf. *supra*, Inscriptions 3 et 15.

<sup>3</sup> Chr. ZIEGLER, *Le mastaba d'Akhetetep. Une chapelle funéraire de l'Ancien Empire*, p. 140 ; *ead* (dir.), *Le mastaba d'Akhetetep*, p. 99 (les auteurs proposent la traduction : « Ainsi tout va bien et le voyage sera bon ») et fig. 37 (gauche, au-dessus de la proue du premier voilier).

<sup>4</sup> Chr. ZIEGLER, *Le mastaba d'Akhetetep. Une chapelle funéraire de l'Ancien Empire*, p. 143 ; *ead* (dir.), *Le mastaba d'Akhetetep*, p. 100 (les auteurs ont traduit ensemble les 3 colonnes de texte : « (1) penche-toi sur l'eau, (2) petit, (3) fais attention à l'étai avant ». Or, la colonne 3 semble se rapporter au 2<sup>e</sup> voilier [inscription 40, ci-dessous] et il ne s'agit pas de l'étai mais du bras de vergue. On voit bien d'ailleurs que cette 3<sup>e</sup> colonne se rapporte au personnage se trouvant à la proue du 2<sup>e</sup> voilier et qui, la tête tournée vers l'arrière, s'adresse au personnage situé derrière lui. Quant aux colonnes 1 et 2, elles sont clairement placées au-dessus de la poupe du 1<sup>er</sup> voilier) et fig. 37 (gauche, au-dessus de la poupe du 1<sup>er</sup> voilier pour les 2 premières colonnes de texte et de la proue du second pour la troisième).

(b) Cf. *supra*, Inscription 3.

La consigne est probablement destinée au gabier qui doit s’efforcer de maintenir la voile dans l’axe du vent en réglant les bras de vergue (cf. les inscriptions du 2<sup>e</sup> voilier).

### *Deuxième voilier*

De même type que le précédent, il présente sur la proue le chef de bord qui se tient à l’étai et transmet un ordre vers l’arrière. Derrière lui, un deuxième personnage. Sur la cabine, le héraut relaye l’ordre avec la gestuelle habituelle. Sur la poupe se tiennent deux timoniers derrière lesquels le *sébat(y)*, aujourd’hui disparu, manœuvre les bras de vergue.

- Inscription de la poupe <sup>5</sup>

#### **Inscription 40 :**



*Rs jr hr !*

Fais attention au bras de vergue ! (a)

(a) Cf. Inscriptions 1-3, 5, 20, 32 et 49.

- Inscription de la proue <sup>6</sup>

#### **Inscription 41 :**



*S3=k jr(=f) !*

(Assieds-toi), ton dos tourné vers lui (le vent) ! (a)

(a) Cf. *Wb* IV, 9, 4. Il s’agit du dos du gabier manœuvrant les bras de vergue. Chr. Ziegler (*op. cit.*, p. 142) rend cette séquence, sans certitude à cet égard, par « Tourne-moi le dos ». Cette traduction n’offre aucun sens satisfaisant. En revanche, on a rencontré plusieurs fois des énoncés se rapportant au vent qui doit nécessairement se trouver, pour un bon réglage de la voile, dans le dos du héraut ou du gabier s’occupant des bras de vergue (cf. *supra*, Inscriptions 1, 20 et 32).

<sup>5</sup> Chr. ZIEGLER, *Le mastaba d’Akhethetep. Une chapelle funéraire de l’Ancien Empire*, p. 142 ; *ead* (dir.), *Le mastaba d’Akhethetep*, p. 100 et fig. 37 (gauche, proue du 2<sup>e</sup> voilier).

<sup>6</sup> Chr. ZIEGLER, *Le mastaba d’Akhethetep. Une chapelle funéraire de l’Ancien Empire*, p. 142 ; *ead* (dir.), *Le mastaba d’Akhethetep*, p. 100 (les auteurs ne mentionnent pas cette inscription) et fig. 37 (gauche, poupe du 2<sup>e</sup> voilier).

Pas de consigne concernant un éventuel changement de cap. Seule est mentionnée la nécessité de veiller à un bon réglage de la vergue, car, on va le voir, ce sont les embarcations à rames qui vont dévier leur route pour éviter la collision avec les voiliers.

### *Les embarcations à rames*

Deux embarcations se suivent. La deuxième est un bateau *hn.t* dont le mât est rabattu. La première en est dépourvu. Sur la proue du premier se tiennent deux personnages dont le prêtre tenant sa longue gaffe. Sur le toit de la cabine, le héraut, la tête tournée vers l'arrière, tend son bras vers les trois timoniers. À la proue de la seconde embarcation se tient un personnage dont on ne sait s'il est le prêtre. Sur le toit de la cabine, le héraut adopte une attitude similaire à celle du héraut du premier bâtiment. Sur la poupe, deux timoniers.

#### *Première embarcation*

- Inscription au-dessus de la proue <sup>7</sup>

#### **Inscription 42 :**



*Jr hr t3-wr n(y) Hnt(y)-t3 !*

Gouverne à bâbord de Celui qui préside à la terre ! (a)

(a) La deuxième partie de cette inscription a posé problème à ses traducteurs. P. Montet (*Les scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l'Ancien Empire*, p. 355) la traduit : « Fais face à l'est en remontant » (probablement : « en remontant le courant »). Cependant, ces embarcations ne sont pas en train de remonter le courant mais de le *descendre* comme le montre le fait qu'elles naviguent à la rame et sans voile. Enfin, dans sa traduction, P. Montet ne tient compte ni du  ni du 2<sup>e</sup> . Chr. Ziegler (*op. cit.*, p. 144) rend la séquence par « À bâbord, à terre ». Il est difficile de traduire  par « à terre ». Une solution consisterait à interpréter le  comme le nisbé *n(y)*, avec pour régime *hnt(y) t3* : ...*t3-wr n(y) hnt(y) t3*, « ...à bâbord de celui (ou : ce) qui se trouve en face de (ou : qui préside à) la terre ». Dans ce cas, la difficulté restant à résoudre est la compréhension de la séquence *hnt(y) t3*. Elle ne désigne pas à l'évidence une particularité du paysage se rapportant à la scène dans sa dimension nautique. Elle ne désigne pas non plus un toponyme spécifique (le GDG n'enregistrant qu'un homonyme renvoyant au Liban). Il ne reste plus que la solution d'une épithète divine. D'après le LGG (V, 870c), cette épithète – très rare puisqu'enregistrée avec 2 attestations seulement – peut désigner Osiris, l'une d'elle provenant du P. Edwin Smith XVIII, 2 (*Wsjr hnt(y) t3*). Or, l'inscription suivante (Inscription 43) met en avant la volonté des navigateurs de se rendre dans la Campagne des Offrandes « auprès du grand dieu » (*hr ntr '3*) dont le nom n'est pas cité. B. Mathieu (« Mais qui est donc Osiris ? Ou la politique sous le linceul de la religion », *ENiM* 3, 2010, p. 82) a mis en relief le fait que, au cours de la deuxième moitié de la V<sup>e</sup> dynastie, un certain nombre de désignations se rapportant à Osiris se font jour,

<sup>7</sup> Chr. ZIEGLER, *Le mastaba d'Akhetetep. Une chapelle funéraire de l'Ancien Empire*, p. 141 ; ead (dir.), *Le mastaba d'Akhetetep*, p. 99 et fig. 37 (droite, proue de la 1<sup>re</sup> embarcation à rames).



et A.M. Moussa. Nous avons cependant opté pour *ce / celui qui est devant toi*, c'est-à-dire *le bateau venant en face*.

Contrairement à la majorité des autres scènes examinées, dans lesquelles ce sont les embarcations à rames qui conservent leur cap, les voiliers modifiant le leur, ici, c'est le contraire. La première se décale vers bâbord, c'est-à-dire vers l'ouest, tandis que la seconde, le bateau *ḥn.t*, choisit de le faire vers tribord, vers l'est. Les deux voiliers, qui maintiennent leur trajectoire rectiligne vers le sud, passent donc entre les deux.

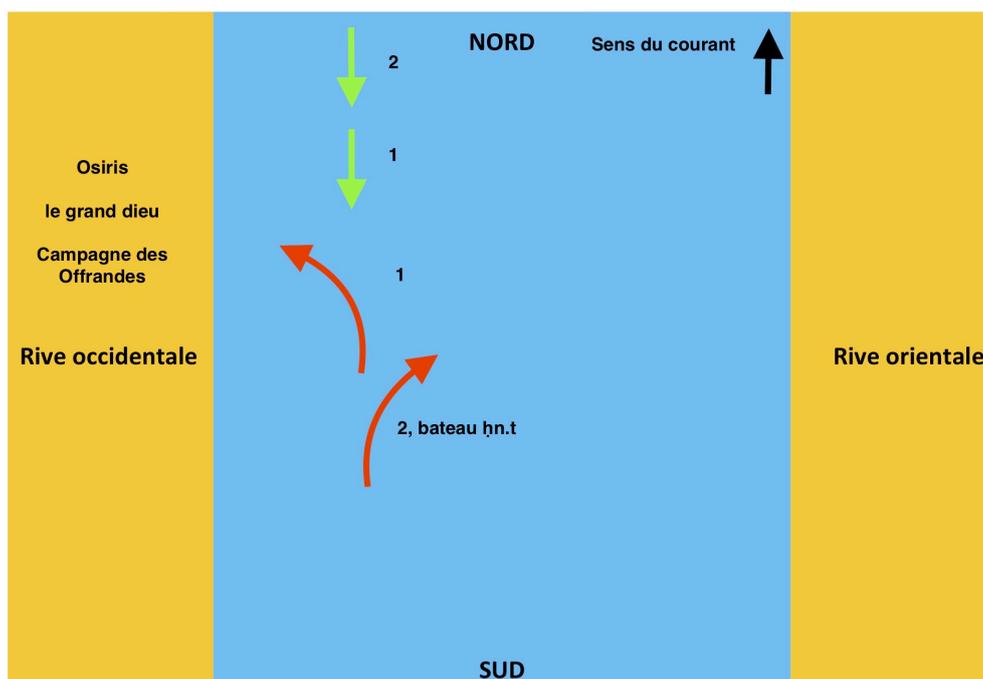


Fig. 35. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Les voiliers remontent le courant (flèches vertes, 1-2) sans changer de cap. Les embarcations à rames (flèches rouges, 1-2) descendent le courant. Pour éviter les voiliers, la première bifurque vers bâbord (ouest), la seconde vers tribord (est). Les voiliers passeront donc entre les deux sans modifier leur route.

## 10. Mastaba de Kaemtehou (Saqqâra, V<sup>e</sup> dynastie)

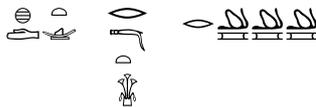
QUATRE EMBARCATIONS à rames, agencées deux à deux, naviguent vers la droite (nord), à droite de la stèle fausse porte<sup>1</sup>. Un grand voilier situé à gauche de la porte, dépourvu de prorète et de chef de bord à la proue et gouverné par deux timoniers situés sur bâbord, navigue vers la gauche (sud). Seules les embarcations à rames sont dotées d'inscriptions faisant état d'une manœuvre. Celle-ci se réduit à un unique changement de direction, aucun lieu de la rive n'étant mentionné, si ce n'est la finalité de la navigation. Un tel changement de direction n'a pas lieu d'être après avoir croisé le voilier. On en déduit que les inscriptions se rapportent à la manœuvre d'évitement du voilier, lequel ne modifie pas sa route, et la figuration à la situation finale.

Les quatre embarcations à rames sont différentes les unes des autres. Toutes sont dotées d'un prorète, sauf celle située à gauche du registre inférieur. Celles du haut sont dotées de trois timoniers, celles du dessous de deux.

### *Embarcations à rames du registre supérieur* [fig. 37]

Une grande inscription horizontale court au-dessus du registre supérieur, de gauche à droite. Il y est question de l'objectif de la navigation.

#### **Inscriptions 45 :**



*Hd.t r mh.t r phw.w.*

Descendre le courant vers les marais du Delta, jusqu'aux confins marécageux.

Il s'agit évidemment de la destination finale de la navigation et non de la manœuvre en cours.

### *Première embarcation à rames*

Au-dessus du prorète, la colonne de texte suivante :

#### **Inscription 46 :**



*Sš33= n nfr !*

<sup>1</sup> PM III/2, 485-487 (n° 79) ; M. MOGENSEN, *Le mastaba égyptien de la Glyptothèque Ny Carlsberg*, Copenhague, 1921, p. 6 et p. 17-19, fig. 10-13.

Nous manœuvrons correctement (a) !

(a) Cf. Inscriptions 16, 19, 38 et 52, et Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 190-207, § I.

### *Deuxième embarcation à rames*

Une courte colonne de texte est agencée au-dessus de la proue et devant le prorète.

#### **Inscription 47 :**



*Jm(y)-wr.t !*

À tribord !

### ***Embarcations à rames du registre inférieur*** [fig. 37]

#### *Première embarcation à rames*

Subsistent deux signes d'une inscription dont la taille ne peut être évaluée.

#### *Deuxième embarcation à rames*

Une inscription horizontale court au-dessus du bateau.

#### **Inscription 48 :**



*Jn hr jm(y)-wr.t !*

Porte (a) sur tribord !

(a) Littéralement « Apporte sur tribord ! », l'un des sens courant du verbe *jnj* étant bien « amener », « apporter », etc. (*Wb* I, 90, 2-23). Si la formulation peut sembler surprenante, elle l'est moins d'un point de vue nautique. En effet, le terme « porter » est employé dans le vocabulaire nautique ailleurs et à d'autres époques. Par exemple, en tant que terme technique de la marine française des époques moderne et contemporaine : « Si (un navire) avance en pleine mer en s'éloignant de la terre, il porte au large (...); s'il court sur un vaisseau, sur un ennemi, il porte sur ce vaisseau (...), sur cet ennemi (...). S'il dirige sa marche vers tel port, il porte vers tel port (...); enfin il porte en route (...), lorsqu'il suit la route qu'il doit faire » (Ch. Romme, *Dictionnaire de la marine française*, La Rochelle, 1792, p. 508). Cf. Inscription 49. On soulignera à nouveau certaines convergences des pratiques et du vocabulaire professionnel de marines d'époques et d'origines très différentes (Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 207-209, et p. 221).

Le voilier et les embarcations à rames se sont donc croisés après s'être évités. Mais, pour aboutir à cette situation finale, ordre a été donné aux timoniers des quatre embarcations à rames de changer de cap en bifurquant vers tribord, c'est-à-dire vers l'est, et non vers l'ouest

comme l'écrit M. Mogensen <sup>2</sup>. Quelques auteurs considèrent à tort que *jm(y)-wr.t* signifie « ouest », alors qu'il s'agit de « tribord », c'est-à-dire de ce qui se trouve à droite d'un batelier ou d'un marin regardant vers la proue de son embarcation. Les bateaux à rames descendant le courant et se dirigeant vers le nord, *jm(y)-wr.t* ne peut désigner que l'est.

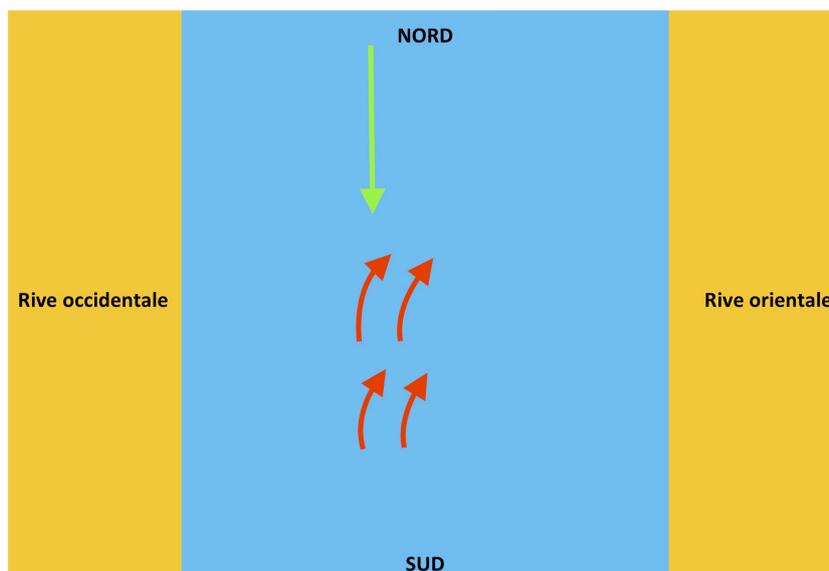


Fig. 36. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Quatre embarcations à rames (flèches rouges) descendent le Nil et bifurquent sur tribord, vers l'est, pour éviter le voilier (flèche verte) venant en face.

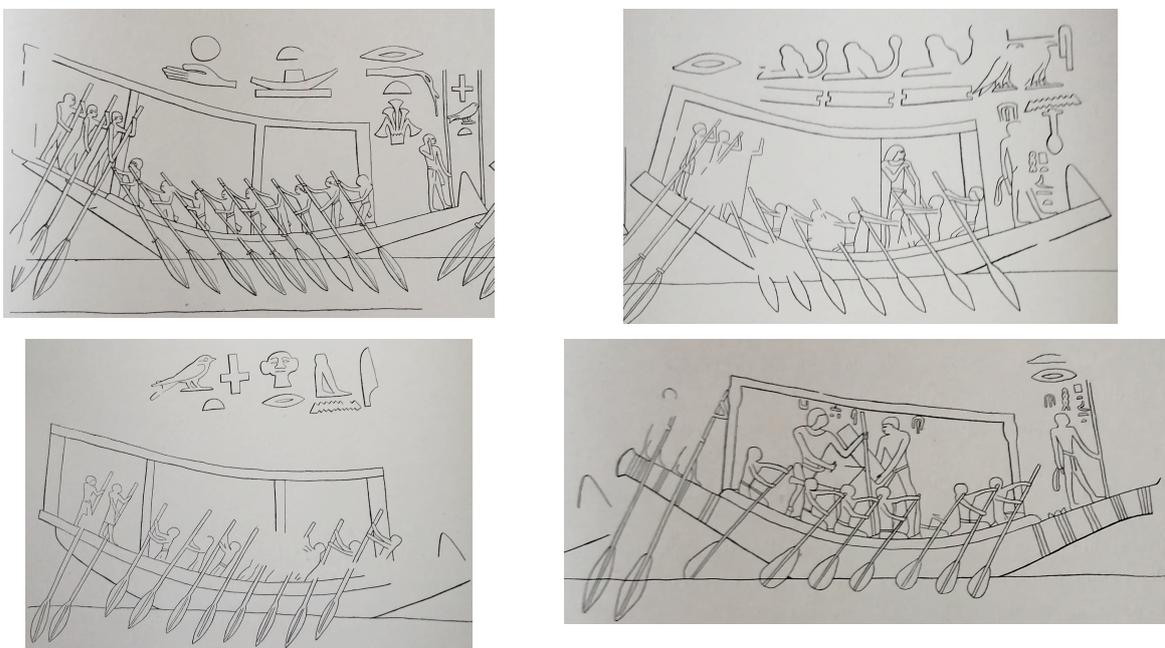


Fig. 37. Les quatre embarcations à rames (d'après M. Mogensen, *op. cit.*, p. 17, fig. 10, p. 18, fig. 11-12, et p. 19, fig. 13).

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 19.



## 11. Mastaba de Sénedjemib Inty (Saqqâra, V<sup>e</sup> dynastie)

**S**UR LA PAROI EST de la 2<sup>e</sup> salle <sup>1</sup>, aux registres 3 et 4, ont été figurés six bateaux. Trois voiliers dépourvus de rames se déplacent vers la droite (sud) dans celui du haut, trois embarcations à rames naviguent vers la gauche (nord) dans celui du bas <sup>2</sup>. Il est possible qu'il s'agisse d'une même flottille de trois bateaux représentés alternativement en train de remonter le courant (sous voile) et de le redescendre (à la rame). Mais cette double scène peut également être analysée comme une scène nautique unique, dans laquelle les différents bateaux sont obligés de manœuvrer pour s'éviter. Il semble que cette double lecture ait été voulue par les décorateurs, comme le montre le caractère cohérent de la manœuvre que l'on peut reconstituer à partir des inscriptions.

Les voiliers sont du même type que celui du 2<sup>e</sup> voilier de la tombe de Fétékta. Les embarcations à rames également mais en étant dépourvues de mât. La disposition des embarcations dans les deux registres laisse penser que les deux groupes sont en train de se croiser. En dehors de la troisième embarcation se déplaçant à la rame, dont la poupe est lacunaire, les cinq autres sont dotés de deux timoniers. On commence par examiner les inscriptions se rapportant aux voilier.

### *Premier voilier*

Un personnage se tient à la proue du premier voilier. Il peut s'agir du prêtre ou du chef de bord. À la poupe, derrière les deux timoniers, le *sébat(y)*. Au pied du mât quelques bateliers s'activent à hisser la vergue qui n'a pas encore atteint sa position haute. Au-dessus de la poupe, trois colonnes de texte correspondent à la consigne probablement formulée par le *sébat(y)* :

#### Inscription 49 :



(1) [Jn hr jm(y)-]wr.t (a) (2) m [tp(y).t- 'wy]≠k (b), tp nfr pw ! (3) [Jn jw]≠k (c) rs≠tj r hr ? Jr sb3.t !

(1) [Porte (d) sur tri]bord (2) de (e) [celui qui est devant] toi, c'est la bonne direction (f) ! (3) [Es]-tu attentif au bras de vergue (g) ?

<sup>1</sup> PM III/1, 85-87 (G 2370).

<sup>2</sup> E. BROVARSKI, *The Senedjemib Complex I. The Mastabas of Senedjemib Inti (G 2370), Khnumenti (G 2374), and Senedjemib Mehi (G 2378), Giza Mastabas 7*, Boston, 2003, pl. 39.

- (a) Restitution de E. Brovarski, *op. cit.*, p. 45. Cf. Inscription 48.
- (b) Restitution de E. Brovarski, *op. cit.*, p. 45. Cf. Inscriptions 31 et 44.
- (c) Restitution de E. Brovarski, *op. cit.*, p. 45. Même s'il s'agit de la première formulation interrogative rencontrée dans l'ensemble des inscriptions qui précèdent, elle ne modifie pas le sens général du texte.
- (d) Cf. Inscription 48, n. a.
- (e) Dans les Inscriptions 10, 31-32, 42 et 44, c'est un , *n(y)*, qui est attesté à la place de la préposition , *m*. Cette dernière marque probablement l'*éloignement en cours* (GEG, p. 125, § 162, 8) d'un point / endroit donné, qui est ici l'embarcation à rames venant en face.
- (f) Pour cette séquence, cf. Inscriptions 2, 12, 26, 38 et 52.
- (g) Cf. Inscriptions 1-3, 5, 20, 32 et 40.

### *Deuxième voilier*

Un personnage se tient à la proue de ce voilier. Il peut s'agir du prorète ou du chef de bord. La poupe étant abîmée, il est difficile d'identifier les bateliers qui s'y tenaient.

#### *Inscription de la proue*

Au-dessus de la proue, une colonne de texte correspondant à l'ordre donné par le prorète (ou chef de bord) au(x) timonier(s) :

#### **Inscription 50 :**



(1) *Jr t3-wr [mw m3']* (a) *hr-h3.t[=k]* (b) !

Gouverne à bâbord, (de sorte que) [les eaux libres] se trouvent devant [toi] !

(a) Restitution dans la lacune de E. Brovarski, *op. cit.*, p. 45 et n. 134, sur la base d'inscriptions légèrement différentes du mastaba de Ty (Inscriptions 23-24), dans lesquelles le fait de gouverner à bâbord (*t3-wr*) est mis en relation avec *mw m3'*, les « eaux libres » (du centre du fleuve).

(b) Pour ce signe  restitué, E. Brovarski, *op. cit.*, p. 45, n. 134, souligne que « Lepsius has an *n* after *hr-h3.t*, but the left side of a basket *k* is visible (...) ».



**Inscription 52 :**

(1) *Jr hr jm(y)-wr.t r Jmn.t r* (2) *tp nfr pw ! Sš33n [nfr] !*

(1) Gouverne à tribord vers l'Occident, vers (2) cette bonne direction (a) ! Nous manœuvrons [correctement] ! (b)

(a) La préposition *r* nominalise la séquence *tp nfr pw* : « vers cette bonne direction ». Ce n'est pas le cas dans les autres inscriptions où cette séquence est présente et dans lesquelles *tp nfr pw* signifie simplement « c'est la bonne direction ». Cf. Inscriptions 2, 12, 26, 38 et 49.

(b) Pour la séquence *sš33n nfr*, cf. Fr. Servajean, *ENiM* 14., p. 190-207, § I.

Les trois voiliers, pour éviter les embarcations à rames venant d'en face, suivent des trajectoires distinctes : le premier bifurque sur tribord (ouest), le deuxième sur bâbord (est) et le troisième sur tribord (ouest) à nouveau, son chef de bord faisant le commentaire suivant : « nous manœuvrons correctement », ce qui laisse entendre que la manœuvre du voilier précédant le sien lui semble erronée.

Dans le registre inférieur, trois embarcations à rames se déplacent en sens inverse, de droite à gauche, c'est-à-dire du sud vers le nord. Nous commençons par la première. Ne sont reproduites dans les lignes qui suivent que la partie des inscriptions concernant directement les manœuvres.

**Première embarcation à rames**

L'embarcation, dépourvue de mât, est similaire en tout autre point aux deux premiers voiliers. Sur la proue, on peut voir le prorète qui tient sa longue gaffe et, derrière lui, probablement le chef de bord. À la poupe deux timoniers. L'inscription horizontale est délimitée en son début par la gaffe verticale du prorète.

**Inscription 53 :**

*[N] [.t] m hd dp.t nt(y).t hr wdpw.w.*

Navigation en descendant le courant du bateau qui convoie les échansons.

(a) E. Brovarski, *op. cit.*, p. 46, n. 146, note que « The *n* of *n't* was lost when the plaster fell out of the bedding joint between this block and the one above ». Il note également que le *t* final était encore visible en 1930.

**Deuxième embarcation à rames**

En dépit du caractère plus lacunaire de la figuration, le dispositif sur l’embarcation est le même, l’agencement de l’inscription également.

**Inscription 54 :**

*sqdw.t m ḥd dp.t nt(y).t ḥr sd3wty.w.*

Navigation en descendant le courant du bateau qui convoie les trésoriers.

**Troisième embarcation à rames**

Elle est bien plus abîmée que les deux précédentes. On aperçoit les bustes de deux bateliers se tenant sur la proue. Devant le premier se trouve une courte colonne de texte (Inscription 55), tandis qu’au-dessus de l’embarcation court une inscription horizontale (Inscription 56) lacunaire dans sa deuxième moitié. Nous ne tiendrons compte que de la première moitié, la seule à fournir des indications nautiques.

**Inscription 55 :**

*[J]r nfr w3.wtꜣs.*

Fais en sorte que (a) ses (b) trajectoires (c) soient bonnes.

(a) Dans sa translittération, E. Brovarski, *op. cit.*, p. 46, restitue dans la lacune initiale un *jr* (verbe *jrj*, « faire »). Si l’on accepte cette restitution, on aurait donc *jr* (impératif) avec une graphie (pour cette dernière, cf. *supra*, Inscription 1, n. e, et Fr. Servajean, *ENiM* 14, p. 220, doc. 22, n. e). Toutefois, comme la taille de la lacune pourrait être équivalente à un cadrat, il pourrait s’agir d’un autre mot. Nous conservons néanmoins la proposition de Brovarski.

(b) Le pronom suffixe féminin *ꜣs* renvoie probablement au bateau *dp.t* dont il est question dans ces inscriptions.

(c) Nous avons fait le choix de traduire le mot *w3.t* par « trajectoire » car c’est bien de cela qu’il s’agit, le mouvement global d’un bateau étant fait de plusieurs lignes droites successives (routes = trajectoires), chacune étant située entre deux changements de cap.

**Inscription 56 :**

*Sqdw.t nfr.t r sw3 [...] (...).*

Une bonne navigation pour passer [...] (...).

(a) L'inscription se poursuit sur plusieurs cadrats, alternant lacunes et signes hiéroglyphiques, le contenu que l'on peut en déduire n'apportant aucune information d'ordre nautique.

Les embarcations à rames ne modifient donc par leur cap (vers le nord) tandis que les premier et troisième voiliers bifurquent vers tribord (ouest) et le deuxième vers bâbord (est). Les trois embarcations à rames passent donc entre les premier et troisième voiliers qu'elles laissent sur bâbord et le deuxième qu'elles laissent sur tribord.

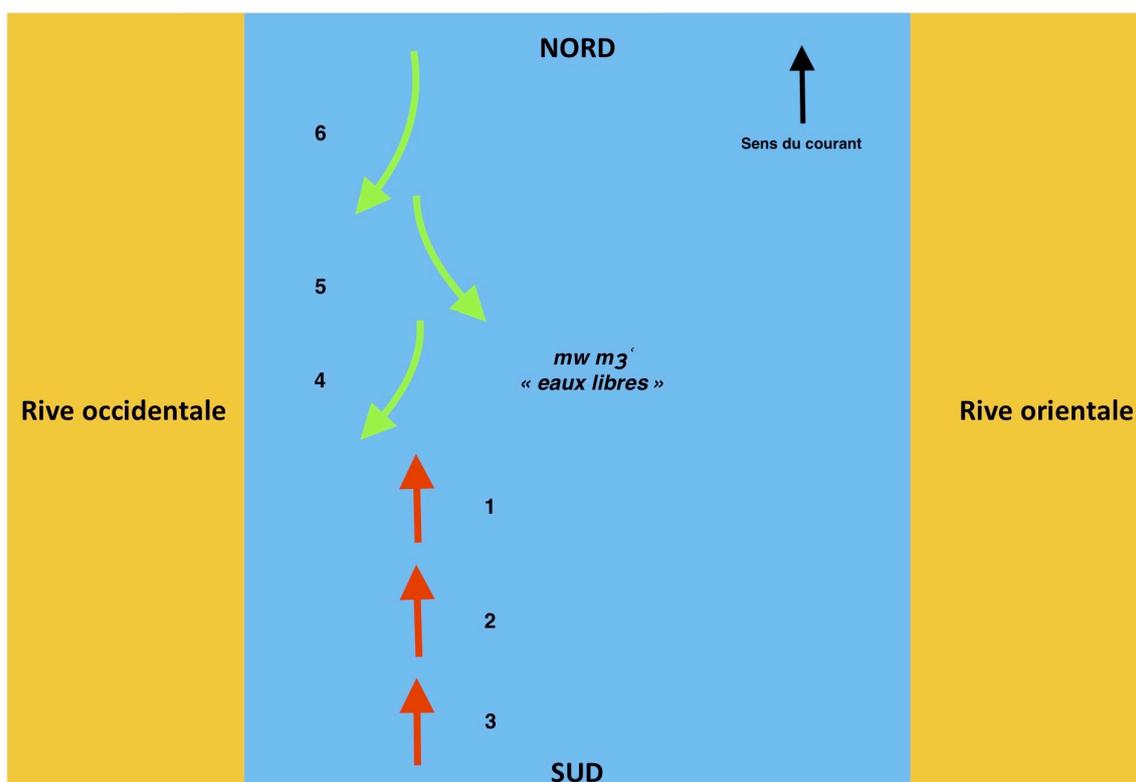


Fig. 38. Schéma récapitulatif : en bleu le Nil, en jaune les rives. Les bateaux à rames descendent le courant (flèches rouges, 1-3). Les voiliers remontent le courant (flèches vertes, 4-6). Le premier change de cap et bifurque sur tribord pour éviter les embarcations à rames. Le second préfère bifurquer vers bâbord et gagner les eaux moins dangereuses du centre du fleuve : les « eaux libres » (*mw m3'*). Le troisième fait le même choix que le premier et change de cap vers l'ouest.

## Conclusion

L'EXAMEN de ces scènes a fait revivre quelque peu le monde de la navigation nilotique dans ce qu'il a de plus spécifique : non les activités *en relation* avec cette navigation, qu'elles soient religieuses, administratives ou économiques, mais celles relevant exclusivement de la *nautique*. Ces figurations et inscriptions décrivent des situations spécifiques, presque toujours différentes les unes des autres et, surtout, cohérentes. Aucune n'aboutit à des collisions de bateaux, à des changements de cap sans objet, à des manœuvres inutiles. Comme pour les figurations des mastabas où sont décrites différentes activités artisanales ou agricoles – orfèvrerie, boucherie, semailles, récoltes, élevage, etc. –, celles-ci racontent une « histoire », celle des bateliers du Nil. Si les autres scènes ont souvent donné lieu à des descriptions détaillées de la part des chercheurs, ce fut rarement le cas pour celles qui nous occupent, comme s'il s'agissait de simples figurations oniriques d'un voyage nilotique conduisant le propriétaire du tombeau vers l'Au-delà sans autre précision.

L'enquête est loin d'être achevée car l'exploration peut être élargie aux figurations d'époques ultérieures. Il devient ainsi nécessaire d'analyser dans le détail les procédures permettant les différentes manœuvres, le personnel afférent et la fonction de chaque batelier. Simultanément, les bateaux eux-mêmes, leur mode de fonctionnement, leurs caractéristiques techniques, ce que ces dernières permettent ou interdisent, devront être examinés. Il s'agira aussi de comprendre le mode d'organisation à bord, qui relève d'une autre civilisation et de savoir-faire différents.

Le point de départ d'une telle enquête est peut-être tout simplement l'observation attentive des bateaux figurés, pour y identifier ce qu'ils ont de commun avec ceux appartenant à d'autres lieux et d'autres époques.

Dans les pages qui précèdent, le sens de certains mots et locutions propre à la nautique égyptienne a été élucidé. Ils sont regroupés dans le tableau ci-dessous.

	<i>w3.t-mw</i>	<i>rive</i> (vue à partir du fleuve et non de la terre ; s'oppose à <i>jdb</i> , la <i>rive</i> vue de la terre).
	<i>mw m3'</i>	<i>eaux libres</i> (du centre du fleuve, bien orientées sud-nord. S'opposent aux eaux à proximité des rives, tourbillonnantes et parsemées d'écueils et de hauts fonds).
	<i>sb3</i> (verbe [3-lit.])	<i>manœuvrer</i> (à l'intérieur du bateau), <i>procéder au réglage des bras de vergue, du gouvernail</i> (s'oppose à la manœuvre du bateau en tant que mouvement sur un plan d'eau).
	<i>sb3.t</i>	<i>manœuvre</i> (à l'intérieur du bateau), <i>réglage des bras de vergue et du gouvernail</i> .

𐎧𐎠𐎢𐎡𐎠 / 𐎧𐎠𐎢𐎡𐎠

*sb3t(y)*

*Maître d'équipage* (chargé de la coordination de la manœuvre [*sb3.t*] à la poupe).

𐎧𐎠𐎢𐎡𐎠

*šm* (verbe [2-*lit.*])

(pour un bateau) *aller, se déplacer* (sur l'eau).

## Bibliographie

- Alexakis (E.), Kanawati (N.), Woods (A.), Shafik (S.), *Mereruka and his Family III/2. The Tomb of Mereruka*, ACER 30, Oxford, 2011.
- Altenmüller (H.), « Die Nachtfahrt des Grabherrn im Alten Reich zur Frage der Schiffe mit Igelkopfbug », *SAK* 28, 2000, p. 1-26.
- Altenmüller (H.), Moussa (A.M.), *Das Grab des Nianchchnum und Chnumhotep*, ArchVer 21, Mayence, 1977.
  
- Blackman (A.M.), *The Rock Tombs of Meir IV*, Londres.
- Borchardt (L.), *Denkmäler des alten Reiches (Nos 1295-1808)*, CGC, Le Caire, 1964.
- Boreux (Ch.), *Études de nautique égyptienne*, MIFAO 50, Le Caire, 1924.
- Brovarski (E.), *The Senedjemib Complex I. The Mastabas of Senedjemib Inti (G 2370), Khnumenti (G 2374), and Senedjemib Mehi (G 2378)*, *Giza Mastabas 7*, Boston, 2003.
  
- Corteggiani (J.-P.), *L'Égypte ancienne et ses dieux*, Paris, 2007.
  
- Duell (Pr.), *The Mastaba of Mereruka II*, OIP 39, Chicago, 1938.
  
- Esposito (S.), *Marins et bateliers dans l'Égypte du III<sup>e</sup> millénaire av. J.-C. Histoire institutionnelle, économique et sociale* (thèse soutenue le 21 novembre 2020).
  
- Gauthier (H.), *Dictionnaire des noms géographiques contenus dans les textes hiéroglyphiques III*, Le Caire, 1926.
- Gauthier (H.), *Dictionnaire des noms géographiques contenus dans les textes hiéroglyphiques VI*, Le Caire, 1929.
- Grandet (P.), *Le Papyrus Harris I (BM 9999)*, BiEtud 109/2, Le Caire, 1994.
  
- Hassan (S.), *Excavations at Giza V*, Le Caire, 1944.
- Hays (H.M.), « Transformation of Context: The Field of Rushes in Old and Middle Kingdom Mortuary Literature », dans S. Bickel, B. Mathieu (éd.), *Textes des Pyramides versus Textes des Sarcophages, d'un monde à l'autre*, BiEtud 139, Le Caire, 2004, p. 175-200.

- Jéquier (G.), « Essai sur la nomenclature des parties de bateaux », *BIFAO* 9, 1909, p. 37-82.
- Jones (D.), *A Glossary of Ancient Nautical Titles and Terms*, Londres, New York, 1988.
- Junge (Fr.), Moussa (A.M.), *Two Tombs of Craftsmen*, *ArchVer* 9, Mayence, 1975.
- Junker (H.), *Gîza IV*, Vienne, Leipzig, 1940.
  
- Kanawati (N.), *Tombs at Giza I. Kaiemankh (G4561) and Seshemnefer (G4940)*, *ACER* 16, Warminster, 2001.
- Kanawati (N.), *The Cemetery of Meir I. The Tomb of Pepyankh the Middle*, *ACER* 31, Oxford, 2012.
- Kanawati (N.), Woods (A.), Shafik (S.), Alexakis (E.), *Mereruka and his Family III/2. The Tomb of Mereruka*, *ACER* 30, Oxford, 2011.
- Kees (H.), *Totenglauben und Jenseitvorstellungen der alter Ägypter*, Berlin, 1983 (1956).
  
- Lepsius (R.), *Denkmaler aus Aegypten und Aethiopen II. Mittelaegypten mit dem Faijum*, Leipzig, 1904.
  
- Mathieu (B.) « Mais qui est donc Osiris ? Ou la politique sous le linceul de la religion », *ENiM* 3, 2010, p. 77-107.
- Mogensen (M.), *Le mastaba égyptien de la Glyptothèque Ny Carlsberg*, Copenhague, 1921.
- Montet (P.), *Scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l’Ancien Empire*, Strasbourg, 1925.
- Montferrier (A.-S. de), *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, 1841.
- Moussa (A.M.), Junge (Fr.), *Two Tombs of Craftsmen*, *ArchVer* 9, Mayence, 1975.
- Moussa (A.M.), Altenmüller (H.), *Das Grab des Nianchchnum und Chnumhotep*, *ArchVer* 21, Mayence, 1977.
- Murray (M.A.), Petrie (H.Fl.), *Seven Memphite Tomb Chapels*, *BSAE-ERA* 65, Londres, 1952.
  
- Petrie (H.Fl.), Murray (M.A.), *Seven Memphite Tomb Chapels*, *BSAE-ERA* 65, Londres, 1952.
  
- Romme (Ch.), *Dictionnaire de la marine française*, La Rochelle, 1792.
  
- Servajean (Fr.), « À propos de quelques termes nautiques égyptiens de l’Ancien Empire », *ENiM* 14, 2021, p. 189-227.
- Servajean (Fr.), « Les bateaux de Mérérouka », *ENiM* 14, 2021, p. 229-248.
- Shafik (S.), Kanawati (N.), Woods (A.), Alexakis (E.), *Mereruka and his Family III/2. The*

*Tomb of Mereruka*, ACER 30, Oxford, 2011.

– Vandier (J.), *Manuel d'archéologie égyptienne V*, Paris, 1969.

– Weill (R.), *Le Champ des Roseaux et le Champ des Offrandes dans la religion funéraire et la religion générale*, Paris, 1936.

– Woods (A.), Kanawati (N.), Shafik (S.), Alexakis (E.), *Mereruka and his Family III/2. The Tomb of Mereruka*, ACER 30, Oxford, 2011.

– Ziegler (Chr.), *Le mastaba d'Akhetetep. Une chapelle funéraire de l'Ancien Empire*, Paris, 1993.

– Ziegler (Chr.), (dir.), *Le mastaba d'Akhetetep, Fouilles du Louvre à Saqqara 1*, Paris, 2007.



## Table des matières

Introduction.....	1
1. Mastaba de Kaïemânkh (Gîza, V <sup>e</sup> dynastie).....	3
2. Tombe de Khouiour (Gîza, fin de la V <sup>e</sup> dynastie) .....	17
3. Mastaba de Fetekta (entre Saqqâra et Abousir, V <sup>e</sup> ou VI <sup>e</sup> dynastie) .....	19
4. Tombe de Pépyânkh-héryib (Meir, VI <sup>e</sup> dynastie).....	23
5. Tombe de Khnoumhotep (Saqqâra, V <sup>e</sup> dynastie) .....	29
6. Mastaba de Ty (Saqqâra, V <sup>e</sup> dynastie) .....	33
7. Mastaba de Mérérouka (Saqqâra, VI <sup>e</sup> dynastie) .....	41
8. Mastaba de Niânkhkhnoum et Khnoumhotep (Saqqâra, V <sup>e</sup> dynastie) .....	47
9. Chapelle du mastaba d'Akhethetep (Saqqâra, V <sup>e</sup> dynastie) .....	55
10. Mastaba de Kaemtehou (Saqqâra, V <sup>e</sup> dynastie) .....	61
11. Mastaba de Sédjemib Inty (Saqqâra, V <sup>e</sup> dynastie) .....	65
Conclusion .....	71
Bibliographie.....	73
Table des matières.....	77





