

## Navigation égyptienne 2

### Les mots *hft-hr*, « étai », *h3-t3w*, « pataras », et *nfw*, « hauban »

Frédéric Servajean

Équipe Égypte Nilotique et Méditerranéenne – Laboratoire ASM Archéologie des Sociétés Méditerranéennes,  
UMR 5140, Université Paul-Valéry Montpellier, CNRS, MCC

LE PREMIER TERME mentionné dans le titre, *hft-hr*, a été correctement traduit « étai » par la majorité des chercheurs. Même constat pour le deuxième, *h3-t3w*, que les commentateurs ont rendu par « pataras ». Le troisième, quant à lui, *nfw*, « hauban », est resté dans les différents dictionnaires et lexiques sans traduction ou accompagné de la simple mention « partie du bateau ». Tous ces mots désignent des cordages soutenant le mât. Ils sont (ré)examinés dans les pages qui suivent. Deux autres seront également traités rapidement : *hsf.t-hr*, qui semble n'être qu'une variante corrompue de *hft-hr*, « étai », et *ht-t3w*, « mât », qui introduit dans la formule 398 des Textes des Sarcophages la série des trois mots du titre.

§ 9. La formule 398 des Textes des Sarcophages appartient à un groupe de textes où sont consignées des listes de parties de bateaux. Dans celles-ci, chaque mention d'un élément de la coque ou du gréement est accompagnée d'une glose mythologique obscure qui ne facilite pas la tâche du lexicographe. Les mots dont il est question ici sont mentionnés dans trois séquences de cette formule : CT V, 141a, 141b et 142a [fig. 2-3]. Une lecture attentive montre qu'ils font système. Ces trois séquences, qui se trouvent au milieu de la formule, se rapportent aux agrès.

Voici deux traductions de l'ensemble<sup>1</sup>. La première est celle de P. Barguet<sup>2</sup> :

(1) Sa double voile (?) est la faiblesse des bras de Bébon ; (2) son cordage d'avant est le grand lumineux (?) de Rê ; (3) son cordage d'arrière est la tresse de Mafdet (...).

La seconde est celle de R.O. Faulkner<sup>3</sup> :

(1) Her *nfw* are the weakness of the arms of Babi. (2) Her forestay is the great star of Re. (3) Her backstay is the braided tress of Mafdet.

Laissons de côté pour l'instant les gloses mythologiques. On constate d'emblée que c'est le premier terme qui pose problème : « double voile » avec un point d'interrogation pour P. Barguet, laissé tel quel (*nfw*) par R.O. Faulkner. La principale difficulté vient du fait que ce mot n'est connu que par ce passage. Nous commencerons l'analyse avec les termes des

<sup>1</sup> Les numéros sont de notre fait. Ils se rapportent à chacune des trois séquences.

<sup>2</sup> P. BARGUET, *Textes des Sarcophages égyptiens du Moyen Empire*, LAPO 12, Paris, 1986, p. 353.

<sup>3</sup> FECT II, p. 35 (141-142).

séquences 2 et 3, que les chercheurs traduisent correctement mais sans pour autant comprendre pourquoi les Anciens Égyptiens les ont construits ainsi. Pour ce faire, il est nécessaire de procéder à une analyse ethnographique du bateau. On poursuivra avec celui de la séquence 1, dont la signification sera élucidée dans les lignes qui suivent. On terminera avec plusieurs autres mots qui peuvent alterner avec les précédents dans d'autres versions de ce même passage.

### § 10. Séquence 2 : *hft-hr*, « étai » [fig. 2]

Ce mot n'est attesté que dans la formule 398 des Textes des Sarcophages (CT V, 141b). Dans les documents regroupés par A. De Buck<sup>4</sup>, il est mentionné dans 5 versions. Dans 4 autres, il a été remplacé par *nfw*, vocable dont il sera question plus loin. Une version est en lacune.

#### Dictionnaires et lexiques

Pour G. Jéquier<sup>5</sup>, *hft-hr* signifie « littéralement : “la corde de face”. Il s'agit ici d'un cordage placé à l'avant, donc sans aucun doute le grand étai qui relie le haut du mât à la proue ». D. Jones, dans son *Glossary of Ancient Nautical Titles and Terms*, consigne la même traduction<sup>6</sup>, « forestay », qu'il précise de la manière suivante : « the before-the-face-rope ». Même traduction également pour Hannig (*HägWört* II, 1979) : « Vorderstag (am Schiff) » ; pour D. Van der Plas et J.F. Borghouts (*CTWI*, p. 225)<sup>7</sup> : « forestay of ship » ; ainsi que pour E. Dalino (VÉgA 11632) : « étai (de bateau) ». Il en va de même pour R.O. Faulkner<sup>8</sup> : « *Hft-hr*, here translated by “forestay”, is lit. “the before-the-face rope” ». La traduction de P. Barguet<sup>9</sup>, « cordage d'avant », est plus vague car, dans ce cas, le *hft-hr* pourrait désigner autre chose, une amarre de proue par exemple. Le *Wb* (III, 276, 11) et les *AnLex* (78.3009) sont plus prudents. Se fondant sur le déterminatif (☉), ils proposent « ein Seil am Schiff » pour le premier, « un cordage » pour le second. Quant à R. Van der Molen, (*HDECT*, p. 385), il mentionne le mot sans donner de traduction.

#### Graphies

Aucune des propositions de traductions mentionnées ci-dessus ne tient compte des graphies qui apportent pourtant des informations intéressantes. Le pronom suffixe *ꜥs* (féminin) qui leur a été accolé dans toutes les attestations et qui renvoie à la barque *wjꜥ*, mentionnée au début de la formule (CT V, 120c), a été conservé, car son emplacement dans la séquence est important [fig. 2]. Comme le souligne P. Barguet, même si le mot *wjꜥ* est masculin, « la barque est identifiée à l'œil d'Horus, du genre féminin en égyptien »<sup>10</sup>, d'où le pronom suffixe féminin *ꜥs*<sup>11</sup>. En voici la liste :

1. GIT : 

<sup>4</sup> A. DE BUCK, *The Egyptian Coffin Texts V. Texts of Spells 355-471*, Chicago, 1954, 141-142.

<sup>5</sup> G. JÉQUIER, « Essai sur la nomenclature des parties de bateaux », *BIFAO* 9, 1911, p. 71 (34).

<sup>6</sup> D. JONES, *A Glossary of Ancient Nautical Titles and Terms*, Londres, New York, 1988, p. 179-180 (118).





<sup>7</sup> Remarquons que ces deux auteurs renvoient au terme *hsf.t-hr*, qui sera examiné plus loin (§ 13).

<sup>8</sup> *FECT* II, p. 39, n. 43.



<sup>9</sup> P. BARGUET, *op. cit.*, p. 353





<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 352, n. 20.



<sup>11</sup> Cette identification est clairement établie par trois des versions (M3C, M6C et M5C de CT V, 120c) qui remplacent la séquence *wjꜥ n(y) Hr* (« la barque d'Horus ») par *jr.t Hr* (« l'œil d'Horus »).

2. A1C : 
3. M3C : 
4. M13C : 
5. M6C : 


### **Structure du mot (sans le déterminatif)**

Ces 5 attestations semblent pouvoir être rapprochées du groupe  , que l'on trouve dans plusieurs mots appartenant à une même famille. En tant que préposition composée, ce groupe signifie « devant », « face à », « en face de » (*Wb* III, 275, 13-16), en tant qu'adverbe, « avant », « auparavant » (*Wb* III, 275, 18-276, 5), en tant que substantif une partie « frontale », une « façade », un « visage » (*Wb* III, 275, 8-12) ; enfin, en tant que nisbé *hft(y)-hr*, « (celui) qui se trouve devant » (*Wb* III, 276, 6-9), ou (avec le déterminatif ), « pronaos », « dromos », avant-cour », « parvis », etc. (*Wb* III, 276, 10).

L'emploi de la préposition  , « en face de », « devant », etc. (*Wb* III, 274, 3-23), ou du nisbé *hft(y)*, dérivé de cette préposition, comme première partie de ce terme est surprenant. La préposition *hft* signifie « devant » mais *en faisant face*, d'où le nisbé *hft(y)*, littéralement « celui qui fait face », et, par dérivation, l'« adversaire », l'« ennemi », l'« opposant » (*Wb* III, 276, 12-277, 5). D'une manière générale, le composé *hft-hr* signifierait « ce qui fait face à *hr* » (et se trouve donc devant), *hr* pouvant désigner le « visage », la « tête » mais aussi une « façade ». Par conséquent, dans les composés ci-dessus, lorsqu'il est question, par exemple, du « dromos », celui-ci est certes présenté comme se trouvant « devant » le temple mais également comme une voie d'accès lui *faisant face*, c'est-à-dire se dirigeant vers lui, non comme une voie permettant de le quitter. Même remarque pour l'« avant-cour » ou le « parvis », les deux étant orientés vers le temple tout en se trouvant devant. On peut donc analyser la séquence  , *hft-y-hr*, « parvis », « dromos », etc., de la manière suivante : un dromos ou un parvis est *ce qui se trouve devant en faisant face* () à la *façade du temple* ().

Examinons maintenant le mot du vocabulaire nautique qui nous occupe ( , ici écrit sans le pronom suffixe *ꜥs* et déterminé par le signe V1 de la corde enroulée). Ce terme peut être considéré par les scribes soit comme un mot composé (graphies 1-2) – *hft-hrꜥs* –, le pronom suffixe *ꜥs* ayant été reporté à la fin et le déterminatif  après ce dernier, soit comme deux mots distincts (graphies 3-5), le pronom suffixe ayant été accolé au premier (*hftꜥs*).

### **Déterminatif**

Le déterminatif est toujours le même :  (V1), signe figurant une corde enroulée. Ce signe, on le sait, détermine en contexte nautique les mots désignant les différentes *manœuvres* utilisées sur un bateau. Les *manœuvres* sont « les cordages qui servent soit à maintenir des mâts, des vergues, des voiles, soit à varier au besoin leur position »<sup>12</sup>. Dans les graphies 1-2, il se trouve à la fin de la séquence, après le pronom suffixe. Dans les graphies 4-5 également, en dépit du déplacement du pronom suffixe derrière le premier terme du composé. Si ces graphies ne fournissent pas vraiment d'information intéressante, ce n'est pas le cas de la troisième qui permet de comprendre la structure de ce mot. En effet, le déterminatif et le pronom suffixe ont

<sup>12</sup> Ch. ROMME, *Dictionnaire de la marine française*, La Rochelle, 1792, p. 420.

été placés après le premier mot :  $\frac{\text{ⲉ}}{\text{ⲟ}}\text{ⲙ}$ , *hft*-s. C'est donc lui (*hft*) qui désigne la *manœuvre* en question, le second mot du composé, *hr*, indiquant son emplacement sur le bateau : à l'avant.

### Identification

Deux possibilités (il n'y en a pas d'autres) : soit il s'agit de l'amarre de proue qui, après l'accostage du bateau, est attachée sur le piquet *mnj.t* ou sur tout autre point de la grève, soit de l'étai, *manœuvre dormante* fixée à la proue et à la tête de mât [fig. 5]. Les *manœuvres dormantes* (qui s'opposent aux *manœuvres courantes*) « sont fixes et établies à demeure dans un vaisseau. (Il s'agit des) étais, haubans, galhaubans, etc. (...). Les cordages dormants sont attachés par leurs deux bouts, dans une position constante »<sup>13</sup>. Considérons, pour commencer, l'amarre utilisée pour immobiliser un bateau. Elle est orientée vers l'extérieur, vers le point d'amarrage. Elle porte habituellement le nom de  $\frac{\text{ⲉ}}{\text{ⲟ}}\text{ⲙ}$ , *hzt.t*, « aussière de proue » (VÉgA 8118 ; *Wb* III, 28, 5-7 ; cf. *infra*, un exemple au § 17). Le terme est dérivé de la préposition  $\frac{\text{ⲉ}}{\text{ⲟ}}$ , *h3.t* (*Wb* III, 24, 10-12), qui signifie simplement « avant », « devant », mais un « avant » tourné vers l'extérieur, comme le montre le signe  $\frac{\text{ⲉ}}{\text{ⲟ}}$  qui regarde vers l'extérieur et, dans le cas de *hzt.t*, dans la direction vers laquelle est orientée la proue du bateau. En revanche, avec  $\frac{\text{ⲉ}}{\text{ⲟ}}\text{ⲙ}$ , *hft-hr* ou *hft hr* (M3C), la corde  $\frac{\text{ⲉ}}{\text{ⲟ}}$  renvoie à l'idée de frontalité par rapport à  $\text{ⲙ}$ , *hr*. Il ne peut donc s'agir que de l'« étai », qui délimite toute la partie antérieure – de haut en bas – de l'embarcation [fig. 5]. Comme l'écrit Ch. Romme pour les vaisseaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, les mâts « sont maintenus de chaque côté par des haubans et vers l'avant par des étais »<sup>14</sup>. Les bateaux égyptiens, dotés d'un mât unique, ne disposent que d'un seul étai.

### Traduction

La question qui se pose maintenant est la suivante : comment traduire, dans cette séquence, le mot  $\text{ⲙ}$ , *hr* ? La plupart des commentateurs considèrent que ce terme signifie « visage », « face », etc. Dans la mesure où il s'agit d'une manœuvre fixée sur la proue, ce terme pourrait n'être ici qu'une variante du mot  $\text{ⲙ}$ , *tp*, « proue »<sup>15</sup>. Dans ce cas, l'utilisation d'un  $\text{ⲙ}$  à la place du  $\text{ⲙ}$  attendu pourrait s'expliquer par le fait que le signe  $\text{ⲙ}$  est investi de l'idée de frontalité que ne véhicule pas  $\text{ⲙ}$ , *tp*. La traduction de la séquence  $\frac{\text{ⲉ}}{\text{ⲟ}}\text{ⲙ}$ , *hft-hr*, serait donc « la manœuvre faisant face ( $\frac{\text{ⲉ}}{\text{ⲟ}}$ , *hft*) à la proue ( $\text{ⲙ}$ , *hr*) », c'est-à-dire l'« étai ».

Cette explication est certes séduisante mais elle ne semble pas devoir être retenue. En effet, ne serait considérée dans ce cas que la partie de l'étai fixée à la proue. Or, cette manœuvre délimite l'avant de l'embarcation sur toute sa hauteur, c'est-à-dire du haut du mât à la proue. Le mot  $\text{ⲙ}$ , *hr*, désigne par conséquent toute la partie antérieure de l'embarcation, de haut en bas, sa « façade » en quelque sorte même si le terme est inapproprié. *Hft-hr* signifierait donc simplement « la manœuvre faisant face (*hft*) et délimitant toute la partie antérieure du bateau, de haut en bas (*hr*) ». Cette manière de désigner l'étai est évidemment propre à la culture nautique égyptienne. Elle ne correspond en rien à la nôtre. On traduira donc ce terme, comme l'ont déjà proposé la plupart des auteurs, par « étai ».

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 199.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 295.

<sup>15</sup> Fr. SERVAJEAN, « À propos de quelques termes nautiques égyptiens de l'Ancien Empire (avec une annexe de Pierre Casado) », *ENiM* 14, 2021, p. 207-210.

*Hft-hr* = étai (d'un bateau)

L'oscillation du pronom suffixe (*hft-s hr* versus *hft-hr-s*) au sein du mot composé montre que les deux graphies étaient interchangeable : dans certains cas, le terme est considéré comme un véritable mot composé (1-2), dans d'autres comme deux mots distincts (3-5), bien que, dans les attestations 4 et 5, en dépit du pronom suffixe séparant les deux, le déterminatif 𓆎 se trouve à la fin de l'ensemble.

### § 11. Séquence 3 : *h3-t3w*, « pataras » [fig. 3]

Dans la 3<sup>e</sup> séquence du texte reproduit ci-dessus, la partie du bateau considérée est *h3-t3w*. Ce mot n'est attesté que dans la formule 398 des Textes des Sarcophages. Dans les textes regroupés par A. De Buck<sup>16</sup>, il est mentionné dans 3 versions (CT V, 142a). Dans une, le mot est incertain (M13C). Dans 4 autres, il a été remplacé par *hsf.t-hr*, dont il sera question plus loin (cf. *infra*, § 13), et, dans une dernière, par *nfw*, dont il sera également question plus loin (cf. *infra*, § 12). Pour G. Jéquier<sup>17</sup>, ce mot composé signifie « littéralement, “le cordage qui est derrière la voile” ». Il est donc le pendant du mot précédent et désigne l'étai de poupe ». D. Jones enregistre<sup>18</sup> dans son *Glossary* la traduction « backstay ». De même pour Hannig (*HägWört* II, 1588) : « Backstag » ; D. Van der Plas et J.F. Borghouts (CTWI, p. 195) : « backstay (of ship) » ; ainsi que pour le VÉgA (7707) : « hauban arrière, pataras ». Pour R.O. Faulkner (FECT II, p. 39, n. 44), la traduction est la même. Il fait le commentaire suivant : « *H3-t3w* is lit. “the behind-the-wind rope”, translated as “backstay” ». Enfin, le TLA (ID 100640) donne la même traduction en anglais (« backstay ») mais reste imprécis quant à la traduction allemande : « Seil, das den Mast hält », car ce câble qui tient le mât, est-il celui de proue (l'étai), de poupe (le pataras) ou ceux des côtés (les haubans) ?

Les *AnLex* (78.2545) consignent « corde soutenant le mât ; galhauban ». Le mot « galhauban » peut être supprimé, les galhaubans étant de « longues manœuvres dormantes qui servent à étayer latéralement les mâts de hune, de perroquet et de cacatois »<sup>19</sup>. Or, les mâts égyptiens étant faits d'un seul tenant, les bateaux ne disposent ni de mâts de hune ni de perroquet ni de cacatois et, par conséquent, de galhaubans<sup>20</sup>. Quant au commentaire « corde soutenant le mât », il s'agit, comme pour la traduction allemande du TLA, d'une indication correcte mais qui reste trop générale pour les mêmes raisons. La traduction de P. Barguet est également trop vague, « cordage d'arrière »<sup>21</sup>, car une telle désignation peut renvoyer à une amarre de poupe ou à un pataras. Enfin, R. Van der Molen (*HDECT*, p. 306) propose « tow ». Mais on verra qu'il ne s'agit nullement d'un « câble de remorquage », *tow rope* en anglais.

Comme pour le mot précédent, aucune des propositions de traductions mentionnées ci-dessus ne tient compte de l'emplacement du pronom suffixe (qui renvoie à la barque d'Horus). Dans

<sup>16</sup> A. DE BUCK, *The Egyptian Coffin Texts V. Texts of Spells 355-471*, Chicago, 1954, 142a.

<sup>17</sup> G. JÉQUIER, *op. cit.*, p. 71-72 (35).

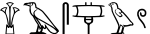

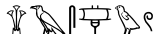
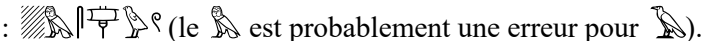


<sup>18</sup> D. JONES, *op. cit.*, p. 174-175 (99).




<sup>19</sup> A.-S. DE MONTFERRIER, *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, 1841, p. 292.


<sup>20</sup> Pour les différents haubans des vaisseaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, cf. Fr. SERVAJEAN, *La Première supplique de l'Oasien ou comment bien naviguer sur le Nil*, CENiM 37, Montpellier, 2023, p. 43, fig. 3.

<sup>21</sup> P. BARGUET, *op. cit.*, p. 353.

tous les cas, il s'intercale entre les deux mots du composé, le déterminatif de la corde enroulée (V1) étant placé à la fin de l'ensemble. Ce déterminatif montre qu'il s'agit bien d'un cordage :

1. GIT : 
2. AIC : 
3. M3C : 
4. M13C :  (le  est probablement une erreur pour .

La plupart des auteurs proposent donc comme traduction : « pataras ». Dans les anciens voiliers, le « pataras » était une sorte de hauban supplémentaire. Mais dans les voiliers modernes, il désigne la manœuvre reliant la tête de mât à la poupe. C'est dans ce sens que nous employons ici cette désignation. Deux commentateurs précisent leur analyse. G. Jéquier, pour qui cette séquence signifie « littéralement “le cordage qui est derrière la voile” », et R.O. Faulkner qui analyse la séquence comme « the behind-the-wind rope ». Le premier interprète le mot  /  comme « voile », le second comme « vent ». Il existe un mot « voile », construit avec le signe , mais au féminin : *t3(w).t* (*Wb* V, 353, 8). On verra cependant qu'il s'agit probablement d'un terme différent (comparer NÉ 1, § 3, et NÉ 3, § 23). Les deux traductions – de Jéquier et de Faulkner – semblent donc possibles et il est difficile de trancher.

La préposition , *h3*, du début de cette séquence, est une préposition courante signifiant « derrière », « à l'extérieur de » (*Wb* III, 8, 12-9, 23). Il s'agirait donc de « (la corde située) derrière le vent ou la voile ». Si l'on considère que le mot *t3w* désigne la voile (la voile grée avec ses vergues et ses manœuvres courantes : NÉ 3, § 23), alors la position du pataras est effectivement derrière celle-ci. En revanche, si l'on considère qu'il désigne le vent, la notion de « derrière le vent », pour le pataras, est aisée à comprendre. On en trouve de similaires dans les locutions nautiques occidentales, notamment avec les expressions « au vent » et « sous le vent ». La partie du bateau qui reçoit directement le vent est dite *au vent*, celle qui se trouve à l'opposé *sous le vent*. Lorsqu'un bateau navigue tribord amure (reçoit le vent par tribord), sa partie bâbord se trouve *sous le vent* et tribord *au vent*. Dans le cas qui nous occupe si la manœuvre se trouve *derrière le vent* (qui emplit la voile), cela signifie simplement qu'elle est *au vent*, par opposition à l'étai qui se trouve *sous le vent*. Les deux interprétations étant possibles, nous ne nous prononcerons pas.

*H3-t3w* signifie donc simplement « pataras ».

*H3-t3w* = pataras

## § 12. Séquence 1 : *nfw*, « hauban » [fig. 2-3]

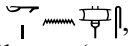



Comme les mots précédents, ce terme n'est attesté que dans la formule 398 des Textes des Sarcophages. Dans les textes regroupés par A. De Buck <sup>22</sup>, il est mentionné dans 4 versions de CT V, 141a, dans trois versions de CT V, 141b, et dans une version de CT V, 142a.

<sup>22</sup> A. DE BUCK, *The Egyptian Coffin Texts V. Texts of Spells 355-471*, Chicago, 1954, 141a-142a.

Pour parvenir à saisir le sens de ce terme *nfw*, il faut le replacer et l'analyser en tenant compte du passage des Textes des Sarcophages dans lequel il s'insère (à l'exclusion des gloses mythologiques) puis l'examiner à la lumière de la manière dont est construite cette formule funéraire.

### *Le mot nfw et le reste du texte*



Voici donc la série de mots dans laquelle s'insère celui qui nous occupe. Nous la présentons telle qu'elle apparaît dans les principales versions :

1. *CTV*, 140b : , *hft-n(y)-t3w-s*, « son mât de la voile grée » (c'est-à-dire le mât destiné à soutenir la voile *t3w* (*t3w* = voile + vergue + manœuvres courantes) » (cf. **NÉ 3**, § 23).
2. *CTV*, 141a : , *nfw.wy-s*, « ses deux *nfw* ».
3. *CTV*, 141b : , *hft-s hr*, « son étai ».
4. *CTV*, 142a : , *h3-s t3w*, « son pataras ».

Le 1<sup>er</sup> mot désigne le mât (*ht-t3w*), mais graphié de manière curieuse (*ht n(y) t3w*), les deux éléments de ce composé étant séparés par un *n(y)*, comme si le scribe avait voulu mettre en relief les deux éléments composant le gréement : *ht* et *t3w*.

Le 2<sup>e</sup> mot est celui qui nous occupe. Il désigne un cordage souvent présenté comme un élément double (au duel) de l'armement du bateau.

Les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>, étudiés précédemment dans les § 10 et 11, sont également des cordages mais simples.

Le très long passage qui précède ces quatre termes mentionne presque exclusivement des parties en bois du bateau (mots déterminés par ) . Inversement, dans celui qui suit, et jusqu'en *CTV*, 144b, il n'est question que de cordages (mots déterminés par ) .

Le point d'inflexion se situe donc au niveau du mât : avant, il n'est question que de pièces en bois ; après, de cordages. Mais le mât y est présenté, on l'a vu, en tant qu'élément fait de deux parties, *ht* et *t3w*, dont la première renvoie au gréement dormant (mât seul uniquement équipé des manœuvres dormantes) et la seconde au gréement courant s'appuyant sur le mât (voile, vergues, manœuvres courantes) (**NÉ 3**, § 21 et § 23-24).

Le fait que le mât soit la transition entre ces deux parties de la formule montre que ces cordages se rapportent au mât et à son équipement. Cependant, la graphie particulière (*ht n(y) t3w*) semble indiquer que seront d'abord énumérées, dans le texte de la formule, les manœuvres dormantes en relation avec le mât nu (*ht*) et ensuite les manœuvres courantes en relation avec le reste du gréement (*t3w*).

Précisons, avant de poursuivre, le sens des expressions *manœuvres dormantes* et *manœuvres courantes* : « (...) les manœuvres du gréement doivent être distinguées (...) en manœuvres dormantes et manœuvres courantes : les premières, ainsi nommées parce qu'elles sont fixes, telles que les haubans (...), étais (...), etc. ; les secondes, parce qu'elle (...) servent, soit à hisser la mâture haute ainsi que les vergues, soit à déployer et orienter les voiles, à les carguer (...) ; ces manœuvres courantes sont les drisses (...), les balancines, les écoutes (...), etc. »<sup>23</sup>. Dans

<sup>23</sup> A.-S. DE MONTFERRIER, *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, 1841, p. 429.

le cas des bateaux égyptiens, dont le gréement est très simple, les *manœuvres dormantes* sont au nombre de trois : l'étai (de la proue au haut du mât), le pataras (de la poupe au haut du mât) et les haubans (des côtés, bâbords et tribord, à la partie supérieure du mât). Si l'on se reporte à la série ci-dessus, on se rend compte que les différents mots désignent dans l'ordre :

1. le mât (*ht n(y) t3w*) ;
2. les deux *nfw* (le mot qui nous occupe) ;
3. l'étai (*hft-hr*) ;
4. le pataras (*h3-t3w*).

Il est donc fort probable que les deux *nfw* désignent simplement les deux haubans.

### *Dictionnaires et lexiques*

Pour G. Jéquier <sup>24</sup>, « il s'agit évidemment d'un agrès faisant partie de la voilure ». Il ajoute que, dans deux versions correspondant aux graphies 1-2 ci-dessous, « il est dit clairement que ce sont deux pièces de bois, on pourrait croire que ce mot désigne les deux vergues qui supportent la voile carrée dans les bateaux à mât simple, et le commentaire ne fait que paraphraser cette signification en donnant une explication mythologique ». Il y est question de « l'asservissement (? Litt. : "l'impuissance") des deux bras de Baba ». Il est vrai que, dans ces deux versions, le mot est déterminé par le signe de la branche  $\curvearrowright$  (M3) qui renvoie effectivement, lorsqu'il s'agit de parties du bateau, à des pièces en bois. D. Jones <sup>25</sup> est plus prudent puisque, dans son *Glossary*, il mentionne « meaning unknown ». Même constat pour Hannig (*HägWört* II, 1271) : « Schiffsteil » ; pour le VÉgA (4761) : « une partie du bateau » ; pour le TLA (ID 83290) : « Schiffsteil » et « part of a ship » ; et pour les *AnLex* (78.2086) : « partie du navire ». D. Van der Plas et J.F. Borghouts (*CTWI*, p. 157), tout en indiquant également qu'il s'agit d'une partie du bateau, se demandent si ce mot ne serait pas une désignation de la voile : « ship's part (sail ?) ». R. Van der Molen (*HDECT*, p. 222) mentionne le mot mais ne donne pas de traduction. Pour P. Barguet <sup>26</sup>, moins prudent mais sans certitude pour autant, il s'agit d'une « double voile (?) ». R.O. Faulkner (*FECT* II, p. 39, n. 42), bien qu'ayant publié son ouvrage avant celui de Barguet, repousse cette idée qui peut sembler évidente lors d'une première lecture du passage : « Hardly "sails", as the word is dual and is determined either by the wood-sign or the rope. No contemporary Egyptian ship was rigged with two sails; also the sail (*t3wt*) occurs in 146a ». Ces arguments sont convaincants.

### *Graphies*

Les différentes graphies de ce terme sont les suivantes :

*CTV*, 141a (où le mot alterne avec *ht-t3w*, « mât ») :

1. G1T : 


2. A1C :  (sans le  $\mathfrak{b}$ ).

<sup>24</sup> G. JÉQUIER, *op. cit.*, 1911, p. 70-71 (33).

<sup>25</sup> D. JONES, *op. cit.*, p. 171 (85).

<sup>26</sup> P. BARGUET, *op. cit.*, p. 353.





3. M3C : 

4. M13C : 

CT V, 141b, (où le mot alterne avec *hft-hr*) :


5. M21C : 

6. M2N4 : 

7. M5C : 

8. M4C : 





CT V, 142a (où le terme est présent une seule fois, alternant avec *h3-t3w* et *hsf.t-hr*) :










9. M6C : 

Plusieurs remarques peuvent être formulées à propos de ces graphies :









a. On écartera la graphie 7 dont le déterminatif est inexplicable.

b. Le pronom suffixe est toujours reporté à la fin du mot.

c. Le déterminatif des graphies 3-6 et 8 est , et celui de la graphie 9, . Ce mot semble donc désigner un double cordage de l'armement du bateau. La triplification du signe  dans la graphie 9 a pour but de jouer sur l'absence du *w* () de *nfw*, présent dans les autres graphies.

d. Les deux premières graphies (1 et 2) présentent des déterminatifs différents :    pour le premier (le pronom suffixe a été conservé),    pour le second. S'il est difficile de comprendre à quoi renvoie le petit cercle, les deux traits obliques montrent que le mot désigne un élément double du bateau (cf. point c ci-dessus). En outre, le  des autres graphies a été remplacé par un  (P5) et complété par un  (M3).

### Commentaire










Comment concilier le déterminatif du point c () et ceux du point d (, ) ? On sait que les déterminatifs des termes nautiques étaient employés de manière très stricte<sup>27</sup>. Pour éviter la confusion, les scribes ajoutèrent le signe  pour bien mettre en relief le fait que le hiéroglyphe  renvoie au mât en tant que pièce de bois, non au vent   (*t3w*). Quant au signe , il laisse entendre que le mot *nfw* désigne un cordage – une manœuvre – en étroite relation avec le mât. Mais une manœuvre double.

Sachant qu'un mât de type égyptien n'est soutenu que par 3 manœuvres dont deux se présentent sous forme simple (l'étai et le pataras étudiés dans les § 10-11) et une sous forme double (les haubans), et que le terme *nfw* désigne une manœuvre double soutenant le mât, on en déduit que ce mot (au duel) signifie simplement « haubans ».

La définition de cette manœuvre est la suivante : un hauban est un « cordage employé dans un vaisseau à assujettir ses mâts dans le sens latéral. Les haubans, suivant cette destination, embrassent la tête des mâts et descendent de cette hauteur pour venir s'attacher par leur extrémité et avec toute la roideur convenable, ou sur les bords des hunes, ou sur les bouts des

<sup>27</sup> Fr. SERVAJEAN, « À propos de deux mots du lexique des bateliers égyptiens », *ENiM* 15, 2022, p. 339-340 (c).

barres de perroquet ou sur les côtés d'un vaisseau, selon les mâts qu'ils étaient »<sup>28</sup>. Dans le cas d'un bateau égyptien, les haubans sont assujettis sur la partie haute du mât et sur les côtés tribord et bâbord de la coque [fig. 5].

Reste le problème de la lecture du mot au singulier : s'agit-il de *nf* ou de *nfw* ? Si on laisse de côté la graphie 7, dont le déterminatif est difficile à expliquer, les autres sont au duel sauf la dernière (9) : . Toutes (sauf la 9) comportent, avant le déterminatif , un  qui fait suite à . Ce  fait-il partie du radical, auquel cas il faudrait lire *nfw.wy*, ou est-il la première lettre du duel, induisant ainsi une lecture *nf.wy* ? La réponse est donnée par la graphie 2 () dans laquelle un premier  suit le  (*nfw*), un autre ayant été reporté à la fin du mot pour exprimer le duel (). La lecture correcte est donc *nfw.wy*, « haubans » (un à tribord, l'autre à bâbord).


Nous avons employé le terme « radical » et non « racine » car ce mot semble appartenir à une famille de vocables dérivés d'une racine *nf* : *nf*, « vent », « air », « souffle » (*Wb* II, 250, 15-18), *nfw.t* / *nfy.t*, « souffle », « vent » (VÉgA 4671), *nff*, « souffler », « respirer » (*Wb* II, 250, 11-13), *nfw*, « marin », « matelot », « capitaine » (*Wb* II, 251, 1-7) et, peut-être, *nfy*, « nuage (?) », « averse (?) » (*Wb* II, 251, 8)<sup>29</sup>.

*Nfw* = hauban

### § 13. Séquence 3 : *hsf.t-hr* [fig. 3]


Uniquement attesté dans la formule 398 des Textes des Sarcophages, ce terme est présent dans 4 des versions regroupées par A. De Buck<sup>30</sup> en CT V, 142a. Il y alterne avec *h3-t3w* (4 versions) et *nfw* (une version).

Pour D. Van der Plas et J.F. Borghouts (*CTWI*, p. 232), il s'agit d'un autre mot pour « étai » (« forestay of ship ») ; ils renvoient d'ailleurs à *hft-hr*. Le VÉgA (12912) enregistre également, mais sans certitude à cet égard : « étai (de bateau) (?) ». Hannig (*HÄgWört* II, 1947) mentionne simplement : « Schiffsteil ». Quant à R. Van der Molen (*HDECT*, p. 410), il classe ce mot sous l'entrée *hsfw.t*, mais sans le traduire.

R.O. Faulkner est le seul à proposer une analyse (*FECT* II, p. 39, n. 44) : « *Hsft-hr* (...) is probably a corruption of *hft-hr* (...) ». On voit bien d'où elle procède. Dans le mot *hft-hr*, le pronom suffixe *as* en est venu, dans certaines versions, à s'interposer entre *hft* et *hr*. La séquence de consonnes a glissé de *hftshr* à *hsfthr*. En outre, les deux mots, *hft-hr* et *hsf.t-hr*, sont déterminés par le signe de la corde enroulée  (V1).

Les différentes graphies sont les suivantes :

1. M21C : 

2. M2N4 : 

<sup>28</sup> Ch. ROMME, *op. cit.*, p. 365.

<sup>29</sup> Cette famille sera étudiée ultérieurement car elle induit une série de questions importantes : quelle est la différence entre ce vent *nfw* et le vent *t3w*, voire le vent arrière *m3'w* (Fr. SERVAJEAN, *La Première supplique de l'Oasien*, p. 18-45), quelle est la relation entre ce vent et les haubans *nfw.wy*, etc. ? De même, comment expliquer le vocable *nfw*, « marin », « matelot », « capitaine » ?

<sup>30</sup> A. DE BUCK, *op. cit.*, 142a.

3. M5C : 


4. M4C : 


Ce terme semble désigner une manœuvre dormante. Celles-ci sont au nombre de 3 (étai, pataras et haubans). Or, nous disposons déjà des trois mots les désignant (*hft-hr*, *h3-nfr* et *nfw.wy*). Peut-être faut-il admettre, avec R.O. Faulkner, que ce terme n'est qu'une variante corrompue de *hft-hr*, signifiant, par conséquent, « étai ».

#### § 14. Séquence 1 : *ht-t3w*, « mâ » [fig. 1-2]

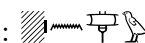
Ce terme, bien attesté, désigne sans aucune ambiguïté le « mâ » (*Wb* III, 342, 7) mais le mâ complètement grée par opposition au mâ dégréé (*ht*) (cf. *NÉ* 3, § 19-21 et § 23-24). Il est mentionné dans 4 des versions regroupées par A. De Buck<sup>31</sup> en *CT* V, 140b, et dans 5 des versions regroupées en *CT* V, 141a. Dans cette dernière, il y alterne avec *hft-hr* (4 versions ; cf. *supra*, § 10). Ces graphies sont les suivantes :

*CT* V, 140b


1. G1T : 


2. A1C : 

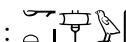
3. M3C : 


4. M13C : 

*CT* V, 141a

5. M21C : 

6. M6C : 

7. M2N4 : 

8. M5C : 

9. M4C : 

Dans les graphies **1-3** et **7-8**, le pronom suffixe *ss* est reporté à la fin du mot composé, les scribes le considérant comme un tout. En revanche, dans les graphies **5-6**, le pronom s'intercale entre les deux mots du composé et dans les graphies **3-4** les deux termes du composé sont séparés par un *n(y)*. Dans ces quatre versions, c'est le premier terme du composé (*ht*) qui est mis en exergue par les scribes. Remarquons cependant que la graphie **3** se présente sous la forme *ht n(y) t3w* mais avec le pronom suffixe reporté à la fin de la séquence (l'autre graphie de ce type (**4**) en étant dépourvue). La graphie **9** est trop lacunaire pour qu'elle puisse fournir une information quelconque. Pour l'étude de ce mot, cf. *NÉ* 3.

<sup>31</sup> *Ibid.*, 141a.

### § 15. L'ordre des termes nautiques dans les différentes séquences

Nous disposons de 5 mots pour 3 séquences (CT V, 141a, 141b et 142a). Selon les versions, ces séquences se présentent de la manière suivante :

Versions	CT V, 141a	CT V, 141b	CT V, 142b
G1T	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>hft-hr</i> )	Pataras ( <i>h3-t3w</i> )
A1C	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>hft-hr</i> )	Pataras ( <i>h3-t3w</i> )
M3C	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>hft-hr</i> )	Pataras ( <i>h3-t3w</i> )
M13C	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>hft-hr</i> )	Pataras ( <i>h3-t3w</i> )
M46C	[...]	[...]	[...]
M21C	Mât ( <i>ht-t3w</i> )	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>[h]sf[-hr]</i> )
M6C	Mât ( <i>ht-t3w</i> )	Étai ( <i>hft-hr</i> )	Haubans ( <i>nfw</i> )
M2NY	Mât ( <i>ht-t3w</i> )	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>hsf.t-hr</i> )
M5C	Mât ( <i>ht-t3w</i> )	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>hsf.t-hr</i> )
M4C	Mât ( <i>ht-t3w</i> )	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>hsf.t-hr</i> )

Soit, au total, 3 combinaisons différentes :

1.	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>hft-hr</i> )	Pataras ( <i>h3-t3w</i> )	4 versions
2.	Mât ( <i>ht-t3w</i> )	Haubans ( <i>nfw</i> )	Étai ( <i>hsf.t-hr</i> )	4 versions
3.	Mât ( <i>ht-t3w</i> )	Étai ( <i>hft-hr</i> )	Haubans ( <i>nfw</i> )	1 version

### § 16. Commentaire nautique

D'un point de vue nautique, la séquence 1 regroupe l'ensemble des *manœuvres dormantes* du bateau, en citant en premier la plus importante, les haubans (tribord et bâbord), qui retiennent le mât lorsqu'il reçoit toute la pression du vent [fig. 5]. Vient ensuite celle de proue (étaï) puis celle de poupe (pataras). La séquence 2 cite en premier lieu le mât, soutenu par ces manœuvres, ensuite les principales d'entre elles : les haubans et l'étaï. Le pataras a disparu. On se rend compte cependant que, par vent arrière, les haubans du navire de la figure 5, reportés très à l'arrière du bateau remplacent d'une certaine manière celui-ci. Mêmes remarques pour la séquence 3, à la différence près que l'étaï a été cité avant les haubans. Lors d'une navigation au portant, le bateau recevant le vent par l'arrière, l'étaï n'a guère d'utilité. L'ordre suivi par cette séquence est peu logique. Le fait qu'elle ne soit présente que dans une seule version montre que les copistes la perçurent également ainsi.

### § 17. Les gloses mythologiques

Les gloses qui accompagnent chaque partie du bateau dans ce type de formule sont difficiles à comprendre. On ne sait d'ailleurs pas s'il s'agit d'explications provenant d'un mythe ou

d'allusions forgées pour la circonstance. On examinera uniquement l'une des séquences, celle de la version G1T :

1. CT V, 141a

*Nfw.wyꜣs bdš 'wy B3by.*

Ses haubans sont l'impuissance des bras de Bébon.

2. CT V, 141b

*hft-hrꜣs shd(w) wr n(y) R'.*

Son étai est le grand illuminateur de Rê<sup>32</sup>.

3. CT V, 142b

*h3ꜣs t3w hnsk.t M3fd.t.*

Son pataras est la tresse de Mafdet.

Il est difficile, avec une simple lecture de ces trois séquences, de saisir les raisons pour lesquelles ces *manœuvres dormantes* ont été mises en relation avec « l'impuissance des bras de Bébon », « le grand illuminateur de Rê » et « la tresse de Mafdet ». Pour parvenir à un début d'explication, il faut d'abord s'interroger sur la manière dont les parties du bateau sont présentées puis, dans un deuxième temps, sur les gloses mythologiques. Les manœuvres dont il vient d'être question ne sont créées que lorsque le mât est dressé pour naviguer à la voile vers le sud, vent arrière<sup>33</sup>. On pourrait donc se demander si leur évocation ne suggère pas une inscription du bateau dans l'espace. Car même si ne sont mentionnées que trois manœuvres dormantes, sachant qu'il y a quatre points cardinaux, l'une d'elles se dédouble sur tribord et sur bâbord : les haubans (*nfw.wy*). Dans ce cas, la proue serait orientée vers le sud, le pataras vers le nord, le hauban bâbord vers l'est et le hauban tribord vers l'ouest [fig. 4]. Ces manœuvres seraient donc des sortes de marqueurs géographiques déterminant l'orientation globale de la scène.

Dans ce cas, l'idée générale de chaque glose se comprendrait. Considérons, pour commencer, l'« étai » (*hft-hr*). Le soleil se lève au sud-est. Il poursuit sa course en passant au sud de l'embarcation et se couche au sud-ouest. Il franchit l'axe nord-sud du bateau au milieu de la journée. C'est à ce moment-là – et seulement à ce moment-là – que l'orientation méridionale du soleil est identique au cap suivi par le bateau. Cet instant correspond au moment de sa plénitude maximale : la mi-journée. Trois données d'importance se superposent donc à cet instant : le cap suivi par le bateau (sud), l'orientation du soleil (sud), la hauteur maximale de celui-ci, que le regard du batelier peut atteindre en suivant simplement l'étai du bateau vers le haut. Cet instant correspond à la culmination méridienne de l'astre. C'est peut-être cette idée

<sup>32</sup> R.O. Faulkner traduit *shd wr n(y) R'* « the great star or Rē' » (FECT II, p. 35). Il ajoute en note (*ibid.*, p. 39, n. 43) : « I have preferred the concrete noun *shd* "star" of most texts to the vague *shd* "shining" (...) ». Le LGG 6, 476a, enregistre cette épithète en tant que « Der große *shd*-Stern des Re ». Il ne mentionne pas en bibliographie la remarque de R.O. Faulkner, qui est pourtant le seul à avoir proposé cette traduction. Or, paradoxalement, le même LGG 6 (477b-c) enregistre l'épithète *Shd-wr*, avec la traduction : « Der große Erleuchtende », laquelle correspond à celle que nous proposons. Si la traduction de R.O. Faulkner est possible, elle ne permet pas de trouver d'explication au commentaire mythologique, alors que celle, ici retenue, le permet.

<sup>33</sup> Fr. SERVAJEAN, *Manœuvres nilotiques*, p. 6.

qui est signifiée par la désignation « grand illuminateur de Rê » (*Shd(w) wr n(y) R*)<sup>34</sup>, attribuée à l'étai.

Inversement, la poupe et le pataras (*h3-t3w*) pointent le nord, c'est-à-dire les marais du Delta, mis en relation avec la déesse Mafdet (*M3fd.t*)<sup>35</sup>. Plusieurs hypothèses ont été formulées à propos de l'animal héraldique de cette divinité mais il s'agit probablement de la genette<sup>36</sup>. Cet animal nocturne aime chasser dans les fourrés de papyrus pendant la nuit<sup>37</sup>. Les scènes des tombeaux le montrent souvent remontant le long d'une tige de papyrus, vers le sommet de la plante, où se trouve les nids des oiseaux, comme s'il s'agissait d'un pataras de bateau<sup>38</sup>. La glose mentionne en outre la « tresse de Mafdet » (*hnsk.t M3fd.t*), non attestée par ailleurs. En revanche, cette « tresse » (*hnsk.t*) est bien attestée en relation avec Isis et l'amarre de proue, entre autres à la formule 404 des Textes des Sarcophages (CT V, 188h-i) :

« *Dd rnaj !* », *j(w).t-jn h3t.t* : « *J hnsk.t tw n(y).t 3s.t (...)* ! »

« Dis mon nom ! », a-t-elle dit l'amarre de proue : « Ô cette tresse d'Isis (...) ! »

Par conséquent, sur un axe sud-nord, l'étai et le pataras sont respectivement mis en relation avec la lumière (le jour) et l'obscurité (la nuit). Ce couple d'opposition est complété par le couple masculin (*shd(w) wr*) / féminin (*hnsk.t*). Les éléments du cosmos renvoyant au sud et au nord sont ainsi ordonnés par les éléments correspondants du bateau, que l'on peut restituer de la manière suivante :

Étai ( <i>hft-hr</i> )	Pataras ( <i>h3-t3w</i> )
Proue	Poupe
Sud	Nord
Jour (Rê)	Nuit (genette)
Masculin ( <i>shd wr</i> )	Féminin ( <i>hnsk.t</i> )

Quant à l'impuissance des bras de Bébon (*bdš 'wy B3by*), elle se comprend aisément. À chaque bras du dieu correspond l'un des haubans. Et, comme on peut le voir sur la fig. 5, la résistance de ces manœuvres dormantes à la puissance du vent est telle que, en dépit de la volonté de nuire du dieu, celui-ci se trouve dans l'incapacité de les contrebalancer. Cette volonté de nuire de

<sup>34</sup> Pour *Shd-wr*, voir LGG 6, 477b-c. Cette désignation (sans la fin de la séquence *n(y) R*) renvoie essentiellement à la divinité solaire sous différentes formes, Béhédéty, Rê lui-même, Rê-Horakhty, Horus-Béhédéty, Sobek-Rê, etc.

<sup>35</sup> LGG 3, 235b-236a ; J.-P. CORTEGGIANI, *L'Égypte ancienne et ses dieux*, Paris, 2007, p. 305-306.

<sup>36</sup> S.H. AUFRERE, « La Loutre, le Chat, la Genette et l'Ichneumon, hôtes du fourré de papyrus », *DiscEg* 41, 1998, p. 10.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 9 ; A. MINAULT-GOUT, « L'antique et dangereuse Mafdet sur un vase en pierre de la reine Ânkhnespépy II », dans N. Favry, Chl. Ragazzoli, Cl. Somalino, P. Tallet (éd.), *Du Sinaï au Soudan. Itinéraires d'une égyptologie (Mélanges offerts à Dominique Valbelle)*, *Orient & Méditerranée, Archéologie* 23, Paris, 2017, p. 159-166.

<sup>38</sup> P. MONTET, *Les scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l'Ancien Empire*, Strasbourg, 1925, p. XIX (mastaba de Ti). Voir, également. H. AUFRERE, *op. cit.*, p. 22-24, fig. 4-18.

Bébon est difficile à comprendre, car on connaît son rôle positif dans la barque du soleil <sup>39</sup>. Mais on sait aussi qu'il peut, dans certains cas, exprimer certains mauvais penchants de sa personnalité <sup>40</sup>. On écartera l'explication de Ph. Derchain à ce propos, selon laquelle, dans ce passage, « les vergues (du bateau) sont comparées à “la fatigue des bras de Bébon” » <sup>41</sup>, car, on l'a vu, le mot *nfw* ne désigne pas les vergues mais les haubans (*nfw.wy*).

D'un point de vue géographique, les haubans bâbord renvoient à l'est, où le soleil se lève, et les haubans tribord à l'ouest, où il se couche. Le soleil suit donc une trajectoire qui commence à l'est (hauban bâbord, premier bras d'impuissance de Bébon), se dirige vers le sud (étai), où il devient « le grand illuminateur de Rê », puis se couche à l'ouest (hauban tribord, second bras d'impuissance de Bébon). Est absent de cette trajectoire diurne, le nord nocturne où chasse, dans les marais, la genette, animal héraldique de la déesse Mafdet (pataras) [fig. 4].

### § 18. Tableau des mots du vocabulaire nautique dont il a été question ci-dessus

<i>nfw</i>	hauban
<i>h3-t3w</i>	pataras
<i>h3t.t</i>	amarre de proue
<i>hft-hr</i>	étai
<i>hsft-hr</i>	étai (?), corruption du précédent (?)
<i>ht-t3w</i>	Mât gréé



Fig. 1. Formule 398 des Textes des Sarcophages, CT V, 140b.

<sup>39</sup> Ph. DERCHAIN, « Bébon, le dieu et les mythes », *RdE* 9, 1952, p. 36-39.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 40-42.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 42.

### Spell 398 (list)

V141

	G1T	A1C	M3C	M13C	M46C	M12C	M6C	M2N4	M5C	M4C
<i>α</i>										
<i>β</i>										

1\* Sic, without 𓏏.  
 2\* Possibly traces of 𓏏.  
 3\* Traces of mm?  
 4\* Rather small dots; perhaps fortuitous.

Fig. 2. Formule 398 des Textes des Sarcophages, CT V, 141a-b.



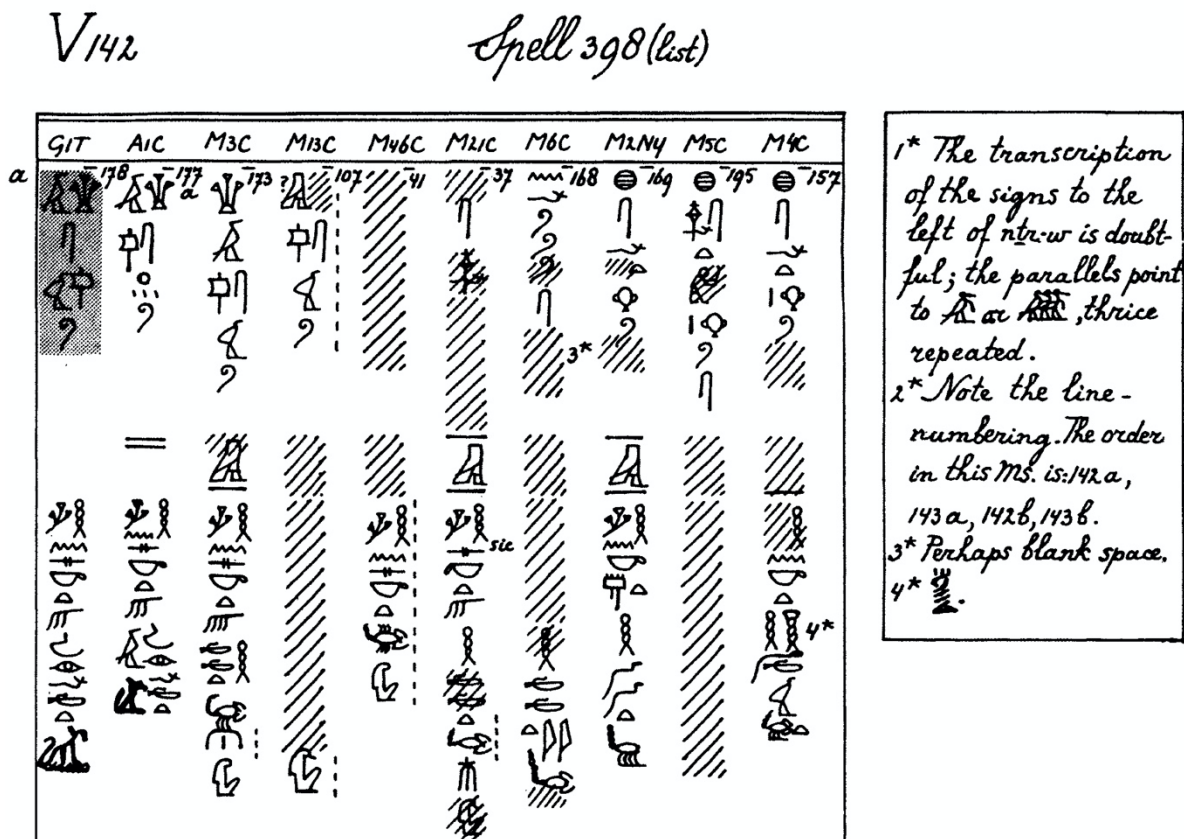


Fig. 3. Formule 398 des Textes des Sarcophages, CTV, 142a.

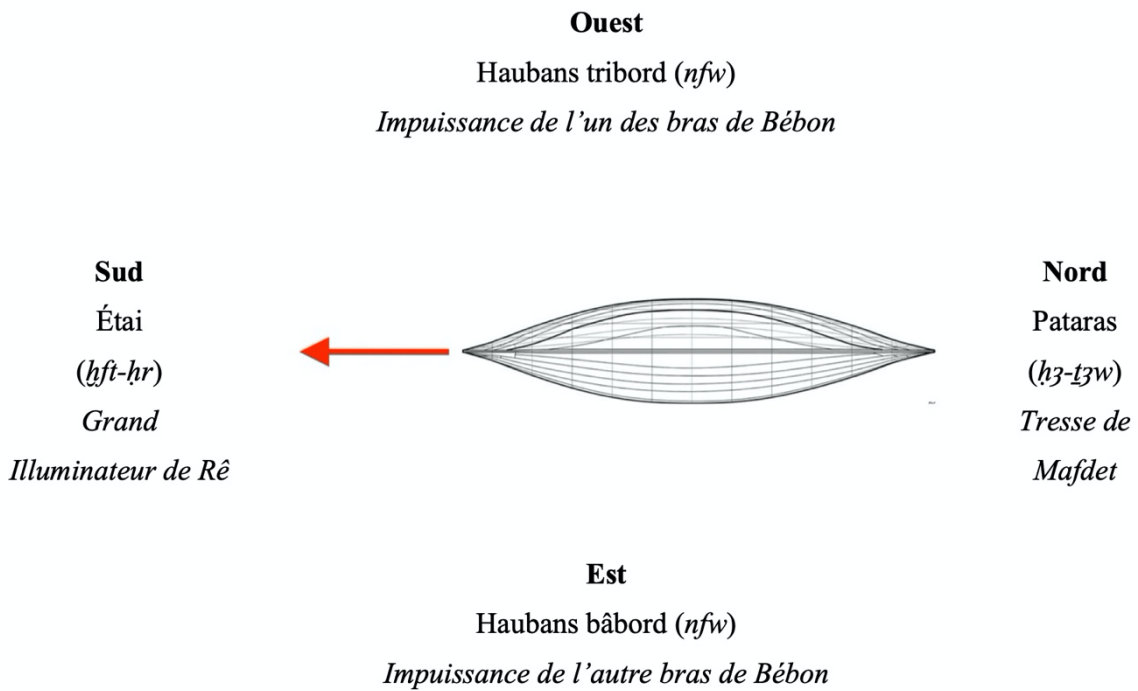


Fig. 4. Les différentes manœuvres dormantes en relation avec l'orientation géographique et les données mythologiques.

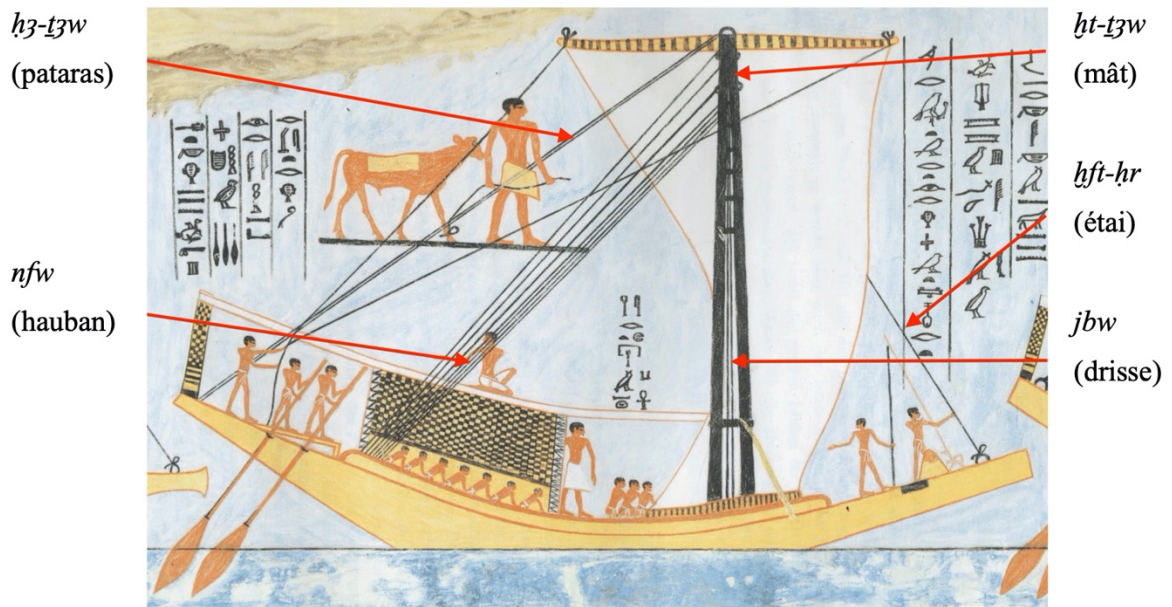


Fig. 5. Emplacement, sur un des bateaux de Kaïemânkh (Gîza, V<sup>e</sup> dynastie), des éléments désignés par les différents mots dont il a été question ci-dessus. Il faut imaginer un autre hauban situé sur bâbord, car n'est représenté que celui du premier plan (tribord) : *nfw.wy*. Chaque hauban est constitué de plusieurs cordages pour mieux résister à la force du vent. Le pataras (*h3-t3w*) est constitué de deux cordages pour les mêmes raisons. L'étai (*hft-hr*), qui ne subit pas la pression du vent, est fait d'un seul cordage. Les deux drisses (*jbw.wy*) sont bien différenciées (pour ce terme non étudié ici, cf. **NÉ 3**, § 22).