

avant (*tzy.t*), ce qui se comprend puisqu'elle ne peut être hissée que si le mât est complètement gréé (équipé).

La deuxième séquence est la suivante (CT V, 233e [T1C^b]) :



Jnd-ħr-tn šnnw.w n(y).w ht n(y) Nšm.t !

Salut à vous, « cordages » du mât de la barque *nechmet* !

De nouveau se pose le problème du nombre du mot šnnw.w . Mais, comme le montre le pronom suffixe *tn* et le pluriel šnnw.w , dans la séquence *jnd-ħr-tn šnnw.w n(y).w ht*, ce dernier terme ne peut être qu'un pluriel, non un collectif, le *tn* renvoyant à *šnnw.w* (ou *šnn.w*). En outre, pour les mêmes raisons que pour la première attestation, la récurrence des signes ayant une valeur phonétique (*n*)w (⊖, e, šnnw.w), laisse entendre que la lecture *šnnw.w* doit être privilégiée. H.G. Fischer rapprochait d'ailleurs ce terme de šnnw.w , *šnw*, « corde », « cordage », « ficelle » (*Wb* IV, 509, 5-7) et peut-être šnnw.w , *šnw*, « filet » (*Wb* IV, 509, 8-9), autant de termes se terminant au singulier par un w (šnnw.w). Cependant, aucun de ces arguments n'étant décisif, une translittération *šnn.w* n'est pas exclue.

P. Barguet⁸ et R.O. Faulkner⁹ traduisent cette séquence de la même manière : « Salut à vous, gréements du mât de la barque-*nechmet* ! » et « [Hail] to you, rigging of the mast of [*nšm.t*]-bark ! », considérant que le mot qui nous occupe signifie « grément ». Ces deux traductions présentent néanmoins une différence : contrairement à R.O. Faulkner, P. Barguet a été gêné par le pluriel puisqu'il rend le terme par « gréements » (au pluriel). Il interprète donc correctement le nombre du mot mais il aboutit à une traduction qui ne peut être acceptée, un bateau n'étant doté que d'un seul grément.

Rappelons qu'un grément complet est constitué de cordages (manœuvres courantes et dormantes), de textile (la voile) et de pièces en bois (mât et vergues), et qu'on « donne le nom de manœuvre, *rigging and takeling of a ship*, aux cordages qui composent le grément total d'un vaisseau, *cordage of a ship*. Parmi ces cordages, les uns ont une position fixe tels que les étais, les haubans, &c. & d'autres sont alternativement tendus ou lâches. Les premiers servent à l'établissement de la mâture d'un vaisseau ; tandis que les seconds sont destinés à plier & déplier les voiles, ainsi qu'à d'autres usages, ceux-ci sont nommés manœuvres courantes, *running riggings* ; et & ceux-là, manœuvres dormantes, *standing riggings* »¹⁰.

Nous avons vu en NÉ 3, § 21, que le mot *ht* désigne le mât uniquement équipé des *manœuvres dormantes* (cordages) le soutenant en position verticale. Ces dernières sont au nombre de trois : étai (*ħft-ħr*), haubans (*nfw.wy*) et pataras (*ħz-tzw*)¹¹. Les « cordages *šnnw.w* du mât *ht* » ne peuvent donc être que ces *manœuvres dormantes*, étai, haubans et pataras.

Il est maintenant possible de traduire les deux passages ci-dessus :

Attestation 1

[...] šnnw.w [...].

⁸ P. BARGUET, *op. cit.*, p. 372.

⁹ FECT II, p. 62.

¹⁰ Ch. ROMME, *op. cit.*, p. 420-421.

¹¹ Pour ces manœuvres, voir NÉ 2, § 10 pour *ħft-ħr* (étai), NÉ 2, § 12 pour *nfw.wy* (haubans) et NÉ 2, § 11 pour *ħz-tzw* (pataras).

[...] *šnnw.w*ƒ[...]

[...] ses manœuvres dormantes [...].

Attestation 2



[*Jnd-ḥr*]_{ztn} *tzy.t ḥt-t3w n(y) Nšm.t !*

Salut à vous, voile et mâât gréé de la barque *Nechmet* !

...



*Jnd-ḥr*_{ztn} *šnnw.w n(y).w ḥt n(y) Nšm.t !*

Salut à vous, manœuvres dormantes du mâât de la barque *nechmet* !

Par conséquent, contrairement à ce que pensaient les différents traducteurs et commentateurs, le vocable (pluriel) *šnnw.w* / *šnn.w* ne désigne pas l'ensemble du gréement mais une partie de celui-ci : les *manœuvres dormantes* tenant le mâât *ḥt* en position verticale. Le mot au singulier, non attesté, devait exister sous la forme **šnnw* ou **šnn* pour désigner de manière générique l'une de ces manœuvres, soit l'étai, soit un hauban, soit le pataras [fig. 1].

| |
|--|
| <i>šnnw.w</i> / <i>šnn.w</i> (pluriel) = <i>ḥft-ḥr</i> + <i>nfw.wy</i> + <i>ḥ3-t3w</i> |
| manœuvres dormantes = étai + haubans + pataras |

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

| | |
|------------------------------|---|
| <i>nfw</i> | <i>Hauban.</i> |
| <i>ḥ3-t3w</i> | <i>Pataras.</i> |
| <i>ḥft-ḥr</i> | <i>Étai.</i> |
| <i>ḥt</i> | <i>Mâât</i> (nu, uniquement doté des manœuvres dormantes) ; <i>gréement dormant.</i> |
| <i>ḥt-t3w</i> | <i>Mâât</i> (doté de sa voile, de ses vergues et de l'ensemble des manœuvres dormantes et courantes) ; <i>gréement complet.</i> |
| <i>šnnw.w</i> / <i>šnn.w</i> | <i>Manœuvres dormantes</i> (ces manœuvres sont composées des <i>nfw.wy</i> , <i>ḥ3-t3w</i> et <i>ḥft-ḥr</i>). |

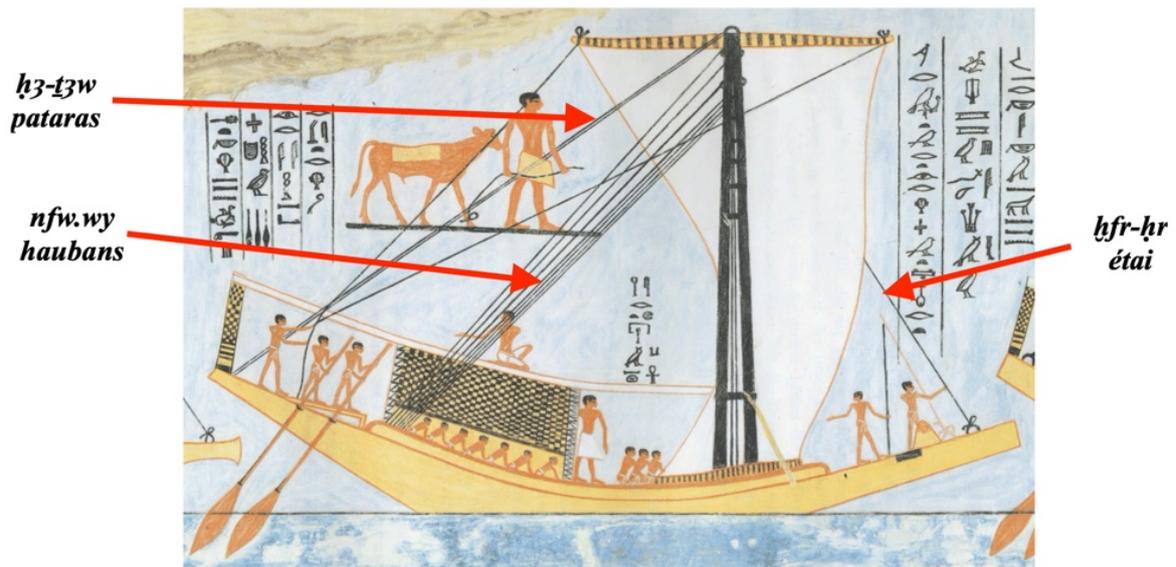


Fig. 1. Les flèches rouges pointent les *manœuvres dormantes* soutenant le mât en position verticale : l'étai à la proue, le pataras à la poupe et les haubans sur tribord et bâbord. La désignation générique de ces cordages est *šnnw.w* ou *šnn.w*. Les autres manœuvres visibles sur ce bateau sont les *manœuvres courantes* : bras de vergue qui servent à régler l'orientation de la vergue et de la voile et drisses. Ce bateau ne possède pas de balancine soutenant la vergue supérieure.