

Nergis GÜNSENİN\* et Eric RIETH\*\*

## UN GRAFFITO DE BATEAU A VOILE LATINE SUR UNE AMPHORE (IX<sup>e</sup> S. AP. J.-C.) DU *PORTUS THEODOSIACUS* (YENİKAPI)\*\*\*

### INTRODUCTION

La fouille du port de Théodose, à Yenikapı, Istanbul, a mis au jour le plus fabuleux cimetière archéologique d'épaves d'époque byzantine (V<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles) connu à ce jour (Fig. 1). Au total, ce sont 36 épaves qui ont été fouillées et dont l'étude, nécessairement longue<sup>1</sup>, enrichira grandement, voire renouvellera pour une large part, notre connaissance de l'architecture navale byzantine dans une période de transition dont les processus d'évolution techniques, complexes et diversifiés, soulèvent encore de nombreuses interrogations. C'est à une découverte archéologique beaucoup moins spectaculaire, mais toute aussi intéressante d'un point de vue historique, que cet article est consacré.

Durant la fouille du port de Théodose a été trouvée une amphore isolée (YKM. 07. 4388) dans une couche datée par la stratigraphie du IX<sup>e</sup> siècle ap. J.-C. (Fig. 2)<sup>2</sup>.

L'amphore, conservée à l'exception de son col et de ses anses, est haute (plus grande hauteur préservée) de 34,5 cm et large (largeur maximale) de 19 cm (Fig. 3). Il est vraisemblable que cette amphore provienne d'un rejet dans les eaux du port qui servent traditionnellement de dépotoir pour tous les objets usagés ou cassés.

L'absence du col et des anses rend difficilement identifiable la provenance et le type de l'amphore<sup>3</sup>.

Sa pâte se compose d'une argile beige avec des inclusions minérales de petite taille très fréquemment constituées de micas et de quartz. L'amphore n'a pas été engobée. Les traces brunes observées sur la surface intérieure correspondent à un dépôt de résine indiquant qu'il s'agit d'une amphore à vin.

Les divers enfoncements observables sur la panse sont révélateurs d'une fabrication peu soignée.

La moitié supérieure de la panse du récipient est ornée d'un très beau graffito de voilier à grément latin (Fig. 4). Au-delà de l'intérêt de cette représentation pour l'histoire de l'architecture navale méditerranéenne du haut Moyen-Age, ce graffito de bateau est l'un des rares, à notre connaissance, à avoir été réalisé avant cuisson sur un objet en terre cuite. L'une des attestations les plus connues d'un graffito de voilier à grément latin figuré sur un objet en terre cuite était jusqu'à présent celui incisé, à la différence de celui de Yenikapı, après cuisson, sur un tesson de tuile provenant de Thasos en Grèce<sup>4</sup>, dont la datation supposée antique soulève, en l'occurrence, de nombreuses questions.

### LE GRAFFITO DE YENİKAPI COMME DOCUMENT ICONOGRAPHIQUE (Fig. 5)

Comme la très grande majorité des graffiti de bateaux, et quelle que soit la datation considérée, celui de l'amphore de Yenikapı représente un voilier vu de profil, proue orientée vers la droite. La hauteur

\*) İstanbul Üniversitesi, Teknik Bilimler Meslek Yüksek Okulu, Sualtı Teknolojisi Programı, Avcılar-İstanbul.

\*\*) Directeur de recherche au Centre National de la Recherche Scientifique - Laboratoire de Médiévistique Occidentale de Paris (CNRS-LAMOP), Musée national de la Marine, Paris.

\*\*\*) Les auteurs remercient infiniment Mme Zeynep Kızıltan, la directrice des Musées Archéologiques d'Istanbul, pour avoir autorisée la publication de cette amphore. Ils remercient également le relecteur anonyme pour ses précieuses observations intégrées dans les notes 6, 7, 15, 23.

1) Au moment de la rédaction de cet article, la fouille du site de Yenikapı continue. De ce fait, de nouvelles épaves risquent d'être découvertes et de nouvelles datations sont aussi susceptibles d'être associées à ces éventuelles épaves. Une première synthèse des résultats a été publiée dans : *Gün Işığında İstanbul'un 8000 yılı : Marmaray, Metro, Sultanahmet kazıları*. Vehbi Koç Vakfı, Istanbul. 2007 ; U. Kocabaş (éd.), *Yenikapı Shipwrecks*, vol 1. *The 'Old Ships' of the 'New Gate'*, Istanbul, 2008.

2) Il s'agit de la stratigraphie générale du site de Yenikapı.

3) Selon la forme de la panse, cette amphore pourrait s'apparenter à un type provenant d'ateliers situés en mer Noire.

4) L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton University Press, Princeton, 1971 : fig. 181. Du même auteur, "The origins of the lateen", *The American Neptune*, 1971, 31 : 49-51. Pour une relecture du graffito de Thasos, cf. L. Basch, "The Lateener from Thasos", *The Mariner's Mirror*, 1971, 57 : 329-330.



**Fig. 1 : Localisation du site de Yenikapi.**

totale du graffiti (du fond de la coque à l'extrémité supérieure de la penne de l'antenne) est de 8 cm. Sa longueur totale (de l'extrémité de la proue à l'extrémité de la pelle du gouvernail) est de 15 cm pour une longueur totale de la coque de 10,5 cm. Comme nous l'avons mentionné préalablement, le graffiti a été incisé avant cuisson soit avec une pointe métallique, soit avec le bout d'une baguette pointue. Des différences de profondeur d'incision semblent exister. C'est ainsi que les traits de la coque comme ceux du gouvernail latéral ou du calcet (partie supérieure du mât en forme de crosse) apparaissent plus larges et profonds que ceux correspondant aux laizes de la voile ou aux pièces recouvrant l'abri arrière. Ces différences d'incision sont, en toute probabilité, le résultat d'une réalisation du graffiti en plusieurs temps auxquels correspondraient autant de gestes plus ou moins appuyés. C'est ainsi que le calcet courbe, à l'incision prononcée, semblerait avoir été gravé postérieurement au tracé du mât, ce dernier ayant été effectué, quant à lui, avec un mouvement de la main plus léger aboutissant à un trait fin et peu profond.

La réalisation en plusieurs fois, tout à fait logique en raison de la composition complexe du voilier équipé de son gouvernail latéral, ne semble pas avoir donné lieu à des reprises importantes à l'exception, peut-être, de la partie située au niveau de la craquelure présente dans la panse de l'amphore, où

le trait gras prolongeant le fond de la coque et amorçant la proue présente une irrégularité en rupture avec le trait régulier de la courbe de la proue. Hormis cette possible reprise, le graffiti est fait d'un trait pur, stable et précis. Par ailleurs, on peut observer que le tracé du contour externe de la coque – de l'extrémité avant à celle de l'arrière – semble s'inscrire presque parfaitement à l'intérieur d'un arc de cercle de l'ordre de 7 cm de rayon dont le centre se situerait au tiers supérieur de la ralingue de chute arrière de la voile. S'agirait-il d'une simple coïncidence ou, au contraire, cette apparente correspondance 'géométrique' ne pourrait-elle pas résulter d'une éventuelle utilisation détournée d'un outil de forme courbe – un gabarit ? – participant de la chaîne opératoire de la production des amphores ?

Deux autres aspects du graffiti sont à souligner. Il semble qu'une certaine disproportion existe entre différentes parties du graffiti comme, par exemple, l'élévation très prononcée de la proue ou encore la surface imposante de la pelle du gouvernail latéral par rapport à la longueur totale de la coque. Cette absence apparente de respect des proportions d'ensemble ne signifie pas pour autant une absence de cohérence technique du document. Celui-ci, en effet, peut être comparé à une sorte d'épure architecturale très schématisée et personnalisée. Dans cette perspective échappant à la géométrie traditionnelle des proportions telle qu'elle se trouve respectée sur un



Fig. 2 : Vue d'ensemble de la fouille (Photo : N. Günsenin).



**YKM 07.4388**

Fig. 3 : Amphore YKM. 07. 4388  
(Photo : Musées Archéologiques d'Istanbul).



**YKM 07.4388**

Fig. 4 : Croquis schématique du graffito  
indiquant sa position sur la panse.



**Fig. 5 : Détail du graffito.**

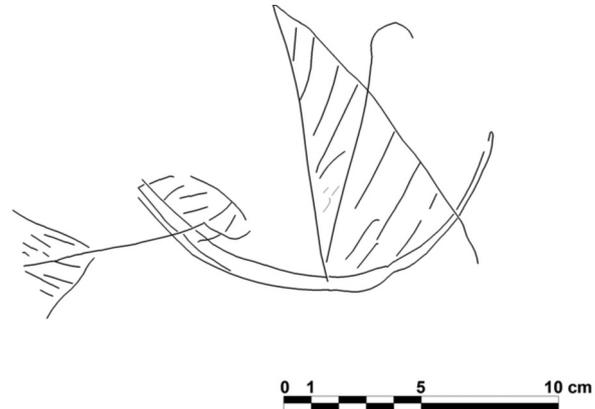
classique plan longitudinal des formes, seules les lignes essentielles du bateau sont ici retenues avec en outre, pour mieux souligner leur originalité, une déformation volontaire des proportions. Telle une ‘caricature technique’, le graffito apparaît porteur, en fait, d’une réelle cohérence technique qu’il importe de déchiffrer. Il est très probable que pour rendre compte de cette ‘autre’ réalité architecturale, l’auteur du graffito comprenait ce qu’il dessinait sur la paroi de l’amphore à partir d’une vision directement accessible à son regard du voilier reproduit ou, d’une façon indirecte, à travers une image du voilier fixée dans sa mémoire. On peut rappeler, à ce sujet, le point de vue développé par Ian Friel, spécialiste de l’iconographie nautique médiévale à propos des graffiti navals qui, selon lui, ne sont pas une reproduction de la stricte réalité du bateau représenté mais bien plus l’idée, traduite en image, de ce bateau<sup>5</sup>. Dans ces conditions, il est bien certain que le graffito de Yenikapı ne se confond nullement avec une vue géométrique en élévation d’un voilier à grément latin. Mais il exprime bien, en revanche, une certaine réalité technique et constitue, de ce fait, un authentique document d’histoire de l’architecture navale méditerranéenne.

Avant d’examiner dans un instant cet aspect du graffito, il reste à s’interroger sur trois points : l’auteur du graffito, la signification et la datation du document.

L’auteur : le graffito ayant été incisé avant la cuisson de l’amphore, l’hypothèse la plus logique est celle renvoyant à un auteur proche de l’atelier de production, voire même travaillant dans l’atelier.

5) I. Friel, “Ignorant of Nautical Matters ? *The Mariner’s Mirror* and the iconography of medieval and sixteenth-century ships”, *The Mariner’s Mirror*, 2011, 97, 1 : 77-96 : 78.

6) Dans l’hypothèse d’un atelier localisé en mer Noire, la relation de proximité avec des bateaux apparaît très logique.



**Fig. 6 : Hypothèse de tracé géométrique du contour de la coque (ER).**

Pourrait-il s’agir d’un potier, d’un aide, ou alors d’un acheteur ? En tout cas, cet auteur avait manifestement, nous l’avons déjà mentionné, soit la mémoire du bateau qu’il allait inciser sur la paroi de l’amphore, soit une vision directe, hypothèse supposant qu’il devait se situer à proximité d’un espace de navigation, maritime<sup>6</sup>, fluvial ou lacustre. Dans la mesure où, par essence, un bateau navigue et peut se trouver à des dizaines de milles, voire beaucoup plus loin encore, de son lieu de construction, il n’existe pas, toutefois, de correspondance obligée entre le type architectural du graffito et le lieu de production de l’amphore. Compte tenu, par ailleurs, de l’éventualité d’une main d’œuvre venant d’une autre région que celle du site de l’atelier, l’auteur dessinant de mémoire pourrait fort bien avoir gravé la silhouette d’un voilier propre à sa région d’origine qui serait très éloignée de l’atelier.

La signification du graffito : de ce point de vue, nous restons aussi dans le domaine des hypothèses. Dans la plus vraisemblable, le graffito pourrait être le résultat d’un acte ‘artistique’ personnel susceptible d’avoir des origines multiples (souvenir, cadeau d’une ‘amphore/bouteille’ de vin avec un dessin (!), passe-temps, jeu, ...). Un artiste resté anonyme aurait ainsi utilisé la surface de l’amphore comme une sorte de ‘toile’.

La datation : que le graffito incisé avant cuisson relève de la mémoire et d’un passé plus ou moins lointain ou du temps de la fabrication de l’amphore, la datation du voilier représenté est, sans guère de doute, peu éloignée (ou se confond même) de celle de l’amphore datée du IX<sup>e</sup> siècle.

## LE GRAFFITO DE YENİKAPI COMME DOCUMENT D'HISTOIRE DE L'ARCHITECTURE NAVALE

### La coque

Son profil se présente sous la forme d'une longue et harmonieuse courbe allant de la proue à la poupe. La proue possède une élévation importante, peu réaliste, avec un relèvement beaucoup accentué que celui de la poupe. Ce profil de la coque appelle plusieurs remarques. Premièrement, la reprise possible du trait gras à l'amorce de la courbe de la proue pourrait peut-être traduire une liaison angulaire ou "brisée" entre le fond plat de la coque et la proue<sup>7</sup>. Deuxièmement, la courbe qui s'inscrit dans le prolongement du fond, sans rupture, comporte un double trait qui, partant de l'extrémité arrière de la coque, paraît s'achever au niveau du fond. Dans l'hypothèse où il ne s'agirait pas d'une simple reprise du tracé, on peut se demander si ce trait intermédiaire entre celui, supérieur, marquant le plat-bord et celui, inférieur, indiquant le bord externe de la poupe ne pourrait pas correspondre au contour d'une sorte d'aileron à fonction avant tout décorative, lointain héritage de l'aileron extérieur de la caisse de protection du gouvernail latéral des navires antiques à voile<sup>8</sup>. Troisièmement, aucun indice iconographique ne permet d'identifier la structure primaire de la coque à savoir une structure reposant sur une charpente axiale composée d'une quille, d'une étrave et d'un étambot, ou une structure basée sur une sole, une levée avant et une levée arrière. Le premier type est caractéristique de l'architecture de tradition maritime et le second est caractéristique de l'architecture de tradition fluviale.

La silhouette particulière du bateau ne paraît pas être attestée dans l'iconographie byzantine contemporaine de celle du graffito dont l'exemple

le plus connu est celui de la célèbre miniature du manuscrit grec de Saint Grégoire de Nazianze, daté des années 880<sup>9</sup>, et longtemps considéré comme la plus ancienne représentation d'une 'pure' voile latine<sup>10</sup>, expression sur laquelle nous reviendrons ultérieurement. La forme de la coque du graffito de Yenikapı est également très différente de celle, restituée, de l'épave byzantine du IX<sup>e</sup> siècle de Bozburun, Turquie<sup>11</sup>, la seule épave contemporaine du graffito à avoir donné lieu à une restitution graphique intégrale de la coque et du gréement. En revanche, le profil du graffito doté d'une courbure et d'un relèvement de la proue et de la poupe présente des analogies frappantes avec celui de voiliers coptes. Le bilan de l'iconographie navale copte dressé par Lucien Basch met en évidence cet "arrondi"<sup>12</sup>, selon son terme, caractérisant fréquemment les coques des voiliers coptes. Deux exemples remarquables proviennent, pour l'un, d'un édifice des Kellia appelé la 'Maison des Bateaux' qui est daté du VII<sup>e</sup> siècle ap. J.-C.<sup>13</sup> et, pour le second, d'un oratoire d'Esna daté du VI<sup>e</sup> ou du VII<sup>e</sup> siècle<sup>14</sup>. L. Basch note à propos de cette peinture de l'oratoire d'Esna : "... image d'une petite barque aux extrémités recourbées, guère différentes de celles de certaines barques pharaoniques. De telles courbures ne se justifient pas par le désir de protéger le bateau de puissantes lames de mer ; il s'agit manifestement d'une barque du Nil".

D'autres arguments vont, nous le verrons, conforter ce rapprochement avec le milieu nautique fluvial. Auparavant, une dernière caractéristique de la coque est à souligner : l'existence d'une superstructure située à l'arrière et destinée à servir en toute probabilité d'abri. Sans doute construit légèrement et peut-être recouvert d'une toile comme pourraient le laisser supposer les traits obliques identiques à ceux figurant les laizes de la voile latine<sup>15</sup>, cet abri léger annonce le carrosse des galères.

7) L'hypothèse que ce trait pourrait correspondre à un prolongement d'une préceinte dont la partie centrale, immergée, n'aurait pas été représentée par l'auteur du graffito, paraît devoir être écartée pour deux raisons. D'une part, le trait aurait alors suivi en toute cohérence la courbure de la proue. D'autre part, il aurait été logique, dans l'hypothèse d'une figuration de la partie centrale immergée de la coque, qu'une partie de la pelle du gouvernail ne soit pas représentée en raison de son immersion.

8) Il importe de rappeler que l'aile de protection (*pteron*) du gouvernail latéral ne s'étend pas jusqu'à l'extrémité de la poupe. En outre, le gouvernail latéral étant disposé entre le bordé de la coque et l'aileron de protection, sa mâche n'est pas visible ce qui n'est pas le cas sur le graffito. Il est vrai, que l'auteur du document a pu prendre quelques libertés avec la stricte réalité technique.

9) Bnf, Paris, ms grec 510, f<sup>o</sup> 3.

10) Deux voiliers grésés de leurs manœuvres dormantes et courantes sont représentés, l'un avec sa voile latine établie au portant, l'autre avec sa voile latine ferlée sur son antenne.

11) M. Harpster, "Designing the 9<sup>th</sup> - Century A.D. - Vessel from Bozburun", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 2009, 38, 2 : 297-313 : 298.

12) L. Basch, "Navires et bateaux coptes : état des questions en 1991", *Graeco-Arabica*, 1993, V : 23-62.

13) L. Basch, art. cit. note 8, fig. 16.

14) L. Basch, art. cit. note 8, fig. 29.

15) Dans l'hypothèse d'une influence égyptienne, les traits pourraient correspondre aussi à des palmes de palmiers ou des roseaux. Ce type de couverture est attesté dès l'époque pré-dynastique.

Après la coque révélatrice du bateau comme ensemble architectural, c'est le gréement qui est à examiner en tant que premier système mécanique – celui de la propulsion – du bateau.

### Le gréement

Il se compose d'un mât dont l'emplanture se situe un peu en avant du milieu de la longueur hors-tout de la coque. Légèrement incliné sur l'avant suivant une disposition traditionnelle du gréement latin, le mât est muni à son sommet d'un calcet en arc de cercle. Le calcet, rappelons-le, est un élément en bois dur rapporté et fixé en tête d'un mât grée d'une voile latine. Muni d'un clan ou d'un réal<sup>16</sup>, le passage sert au passage de la drisse, simple ou double, de l'antenne.

Celle-ci a une longueur sensiblement égale à la longueur hors-tout de la coque selon un rapport de proportion caractéristique des gréements latins. Cette grande longueur de l'antenne lui procure une certaine souplesse accentuée par la légère courbure de l'espar. L'apiquage prononcé de l'antenne lié une allure déterminée, celle du près ou du bon plein, et sa longueur se traduit par une position débordée de l'extrémité inférieure de l'antenne – le car – à l'extérieur de la coque. Cette position de l'espar conduit à rendre verticale la chute arrière de la voile dont le point d'écoute se situe au niveau du pied du mât. Cette relation entre l'apiquage de la voile est parfaitement cohérente et confirme, au passage, le caractère d'authenticité technique du document et la parfaite connaissance possédée par l'auteur du graffito des gréements latins<sup>17</sup>. Ce débordement du car de l'antenne n'est en rien un obstacle à la grande liberté de mouvement de la voile latine et, notamment, de celui lié à l'opération si caractéristique des gréements latins 'purs' de "trélucher, gambeyer ou faire le car" selon la terminologie provençale, c'est-à-dire de virer de bord vent arrière en faisant passer l'antenne et la

voilier d'un côté à l'autre du mât. Ce mouvement de l'antenne autour de son point de drisse est rendu possible par le jeu du gréement courant et, plus particulièrement, par celui de deux manœuvres frappées sur l'extrémité du car, le davant et l'orse à poupe, qui libèrent l'antenne et permettent de contrôler ses mouvements dans le sens vertical et latéral. Aucune de ces deux manœuvres n'est figurée sur le graffito. Il en est de même pour l'oste normalement frappé sur le penne de l'antenne. Ces deux manœuvres, par contre, sont bien attestées au IX<sup>e</sup> siècle comme en témoigne les deux voiliers de la miniature du manuscrit grec du sermon de Saint Grégoire de Nazianze.

La voile du graffito est triangulaire, point de drisse au sommet, point d'écoute (point arrière) et d'amure (point avant) à la base. La toile de la voile, suivant une disposition traditionnelle, est constituée d'une dizaine de laizes obliques. Les voiles ne comportent aucune bande de ris. Cette voile peut être qualifiée de latine 'pure' dans la mesure où elle ne comporte que trois points et trois côtés : envergure au niveau de l'antenne, chute en arrière et bordure dans le bas. Ces trois points caractérisant la voile latine 'pure' se retrouvent dans l'expression de voile *a la trina* qui, par raccourci et corruption, s'est transformée en voile *a latina*.

Dans l'état actuel de la documentation, la plus ancienne attestation iconographique d'une voile latine 'pure' d'origine méditerranéenne daterait du II<sup>e</sup> ou I<sup>er</sup> siècle av. J.-C. et proviendrait d'un *dipinto* de l'hypogée 2 d'Anfouchy, à Alexandrie, Egypte<sup>18</sup>. Il est à noter que la position très apiquée de la voile latine d'Anfouchy avec son point d'écoute situé au pied du mât est identique à celle du graffito de Yenikapı. Cette voile latine 'pure' de forme strictement triangulaire se distingue nettement de celle dite de 'mistic' de forme trapézoïdale<sup>19</sup> qui comporte sur l'avant du car de l'antenne un guindant vertical plus ou moins long. Cette voile de 'mistic'<sup>20</sup>, que François

16) Simple ou double selon la longueur et le poids de l'antenne.

17) Preuve de cette cohérence, les photos d'embarcations traditionnelles à voile latine faites ces dernières années lors de rassemblements de bateaux traditionnels en Méditerranée. Cf. par exemple, J. Huet, Ph. Rigaud, B. Vigne, *Renaissance des bateaux de Méditerranée. Voiles latines*, Le Chasse-Marée, Douarnenez, 2004 : 70-71 et 76-77 en particulier.

18) L. Basch, "La felouque des Kellia. Un navire de mer à voile latine en Egypte au VII<sup>e</sup> siècle de notre ère", *Neptunia*, 1991, 183 : 2-10.

19) L. Basch, *Le Musée Imaginaire de la Marine Antique*, Institut Hellénique pour la Préservation de la Tradition Nautique, Athènes, 1987 : 474 et fig. 1084 : 480. Cf. aussi du même auteur, "The way of the lateen sail", *The Mariner's Mirror*, 1990, 75 : 328-332 ; cf. du même auteur, "La voile latine, son origine, son évolution et ses parentés arabes", *Tropis V*, H. Tzalas (éd.), Athènes, 2001 : 55-85.

20) B. Cadoret, Cl. Maho, M. Cadoret, *Le grand livre des voiles et gréements*, Editions Le Chasse-Marée/Glénat, Grenoble, 2009 : 200-202. Selon Bernard Cadoret, la voile de 'mistic' est amurée d'une façon fixe comme la voile au tiers et n'est pas munie, de ce fait, du davant et de l'orse à poupe, deux manœuvres courantes caractéristiques du gréement latin 'pur'. C'est une voile de 'mistic' qui semble figurée sur la mosaïque de Kelenderis, Turquie, datée du V<sup>e</sup> siècle ap. J.-C. et dont Patrice Pomey a proposé à juste titre une lecture latiniste corrigeant l'interprétation de Zara Friedman rattachant cette même voile au gréement carré de tradition romaine.

Beaudouin qualifie de “voile latine orientale”<sup>21</sup>, est appelée par les anglo-saxons *settee* ou *settee-latin*.

Ajoutons une dernière remarque à propos de la voile latine du graffito de Yenikapı. L’hypothèse d’une voile latine ‘pure’ grée sur une coque de tradition fluviale copte n’apparaît pas irréaliste au plan technique. De nombreux voiliers de charge grésés d’une ou de plusieurs voiles latines de surface souvent imposante naviguaient jusqu’à une période relativement récente sur le Nil.

Après la voile relevant de la mécanique propulsive du bateau, arrêtons-nous sur le second système mécanique du bateau, celui associé à sa direction.

### Le gouvernail

Il a une longueur importante par rapport à celle de la longueur hors-tout de la coque (plus de la moitié). Si ce rapport de proportion peut sembler quelque peu exagéré, il n’en est pas moins vrai que cette disproportion de l’envergure du gouvernail latéral traduit probablement, de la part de l’auteur du graffito, une volonté d’insister sur son importance dimensionnelle. La même observation peut s’appliquer, au demeurant, à la surface de la pelle du gouvernail.

Le voilier semble équipé, en toute apparence, d’un seul gouvernail latéral disposé à tribord arrière<sup>22</sup>, au niveau de la partie antérieure de l’abri. Le gouvernail comporte trois parties fonctionnellement bien individualisées soit à partir du bas une pelle triangulaire, une mèche et une barre disposée perpendiculairement à l’axe de la mèche. La pelle triangulaire, assimilable fonctionnellement à un safran<sup>23</sup>, est fixée à la mèche par son milieu. De ce fait, sa surface active se décompose en deux surfaces pratiquement égales aboutissant à une compensation bien équilibrée du gouvernail. La barre semble se terminer en formant une courbe. Le timonier devait

barrer soit en tirant la barre vers l’intérieur de la coque, soit en la poussant vers l’extérieur. Ces deux mouvements se traduisant par une rotation du gouvernail impliquent une fixation de la mèche au flanc en un ou deux points.

Ce type de gouvernail latéral caractérisé par une pelle triangulaire est analogue à celui figuré sur des documents coptes du VII<sup>e</sup> siècle ap. J.-C. figurant des bateaux que L. Basch identifie comme des “dahabiehs”<sup>24</sup>, c’est-à-dire des voiliers servant au transport de passagers sur le Nil. Une différence notable existe toutefois entre les dessins des bateaux coptes et le graffito de Yenikapı : l’inclinaison du gouvernail latéral. Dans le cas des bateaux coptes, le gouvernail est très incliné en s’approchant parfois de la verticale alors que, dans le cas du gouvernail du graffito, l’inclinaison est très atténuée. Elle est comparable à celle des avirons de queue des bateaux de navigation intérieure et répond à deux nécessités fonctionnelles : celle de reporter loin en arrière de la poupe l’action de la pelle de manière à rendre plus actif et efficace l’action du gouvernail d’une part et celle d’éviter que la pelle ne plonge profondément dans l’eau et ne racle le fond en raison de la profondeur généralement réduite du cours d’eau d’autre part.

### CONCLUSION

Au terme de cette étude du graffito incisé avant cuisson dans la panse de l’amphore YKM. 07. 4388 de Yenikapı, on constate que les différentes caractéristiques du bateau à grément latin et à gouvernail latéral conduisent à rapprocher ces caractéristiques de celles des bateaux coptes égyptiens. Dans cette hypothèse, le graffito pourrait donc représenter un voilier de tradition fluviale architecturalement proche de celle des voiliers d’origine copte. Si cette hypothèse

Cf. P. Pomey, “The Kelenderis Ship : A Lateen Sail”, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 2006, 35, 2 : 326-329 ; Z. Friedman et L. Zoroğlu, “Kelenderis Ship-Square or Lateen Sail”, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 2006, 35, 1 : 108-116 ; Z. Friedman, “Reply : The Kelenderis Ship”, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 2007, 36, 2 : 417-419. Soulignons par ailleurs que la voile de ‘mistic’ du voilier de la mosaïque de Kelenderis comporte une bande de ris supérieure disposée en oblique et formant, à partir du car, un angle avec l’antenne. Cette voile est également dotée d’une bande de ris inférieure correspondant à la partie de la voile ferlée. Cette attestation d’une double bande de ris est unique dans l’iconographie de l’antiquité tardive et du haut Moyen Age. Il faut attendre, en effet, la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle pour voir des voiles latines pures représentées avec une bande de ris supérieure. Cette réapparition tardive dans l’iconographie de la bande de ris est-elle liée à la nature de la documentation et à l’état de nos connaissances ou est-elle révélatrice d’un phénomène historique dont la réalité nous échappe pour le moment ?

21) F. Beaudouin, *Bateaux des côtes de France*, Editions des 4 Seigneurs, Grenoble, 1975 : 18.

22) L’hypothèse de la représentation par convention du seul gouvernail latéral actif en fonctionnement, le deuxième, passif et relevé n’étant pas représenté, ne nous paraît pas devoir être retenue.

23) Les traits obliques de la pelle du gouvernail pourraient indiquer que celle-ci, en raison de sa surface importante, est constituée de plusieurs planches assemblées.

24) L. Basch, art. cit., note 8 : 41, fig. 8 à 11. Merci à Lucien Basch d’avoir attiré notre attention sur ce rapprochement avec ces documents.

semble être la plus cohérente au regard de l'analyse technique du graffiti et des modèles iconographiques de comparaison, elle ne répond pas, par contre, à la question du contexte culturel de réalisation de ce graffiti au IX<sup>e</sup> siècle.

S'inspirant du titre d'un fameux article de Pierre Paris consacré à l'histoire des origines de la voile latine<sup>25</sup>, nous concluons cet article par ces mots : "Le graffiti de Yenikapı : un bateau mystérieux ?".

N.G. et E.R.

25) P. Paris, "Voile latine ? Voile arabe ? Voile mystérieuse ?", *Hesperis. Archives Berbères, Bulletin de l'Institut des Hautes Etudes Marocaines*, 1946, 36, 1 : 69-96.