

## quelques types de pirogue à nosy-be

DENIS BINET (1)

Les pirogues à balancier malgaches ont déjà retenu l'attention des ethnologues : PETIT (1930) a pris quelques notes sur la région de Nosy-Be, M. et J. FAUBLEE (1950) ont étudié en détail les pirogues *vezo*.

Notre propos est de préciser très succinctement ces observations; nous voudrions également dégager les tendances évolutives récentes de la pirogue dans la région de Nosy-Be.

### LE LAKADRAO

C'est la pirogue la plus courante (fig.1, 2); essentiellement utilisée pour la pêche, il lui arrive de servir au transport. Sa longueur varie de 3 à 8 mètres approximativement.

Le fond de l'embarcation est constitué d'une partie monoxyle (*roka*), grossièrement taillée à l'intérieur, soigneusement polie à l'extérieur. La section transversale est en forme de V très pointu à l'avant et à l'arrière, un peu plus aplati au milieu.

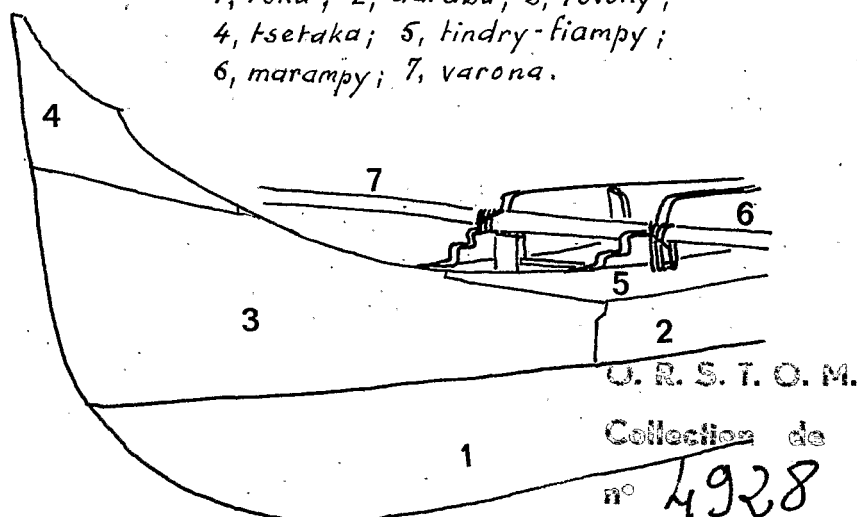
Le *roka* dépasse un peu la hauteur de flottaison, mais le franc-bord est rehaussé par des bordés (*daraba*) chevillés dans leur épaisseur à la partie monoxyle et soutenus par des membrures (*taroma*). Ces membrures sont incomplètes, elles ne se rejoignent pas au fond de la pirogue.

A l'avant (*aloha*) et à l'arrière (*afara*), les bordés babord et tribord ne forment qu'une seule pièce, en V, (*tovona* ou *tovony*) et résolvent le délicat problème de l'étanchéité entre un bordé et une étrave.

Surélevant l'étrave (*loha*, c'est-à-dire la tête), au dessus du *tovony*, se trouve une pièce semblable, en forme de V elle aussi, mais de 10 à 20 cm de long seulement : le *tsetaka*. La forme du *tsetaka* permet de distinguer le *lakadrao* du *lakajilo*.

Fig.1 - Proue de *lakadrao*.

- 1, *roka*; 2, *daraba*; 3, *tovony*;  
4, *tsetaka*; 5, *hindry-fiampy*;  
6, *marampy*; 7, *varona*.



O. R. S. T. O. M.

Collection de Référence

n° 4928

(1) Océanographe à l'ORSTOM

18 AOUT 1971

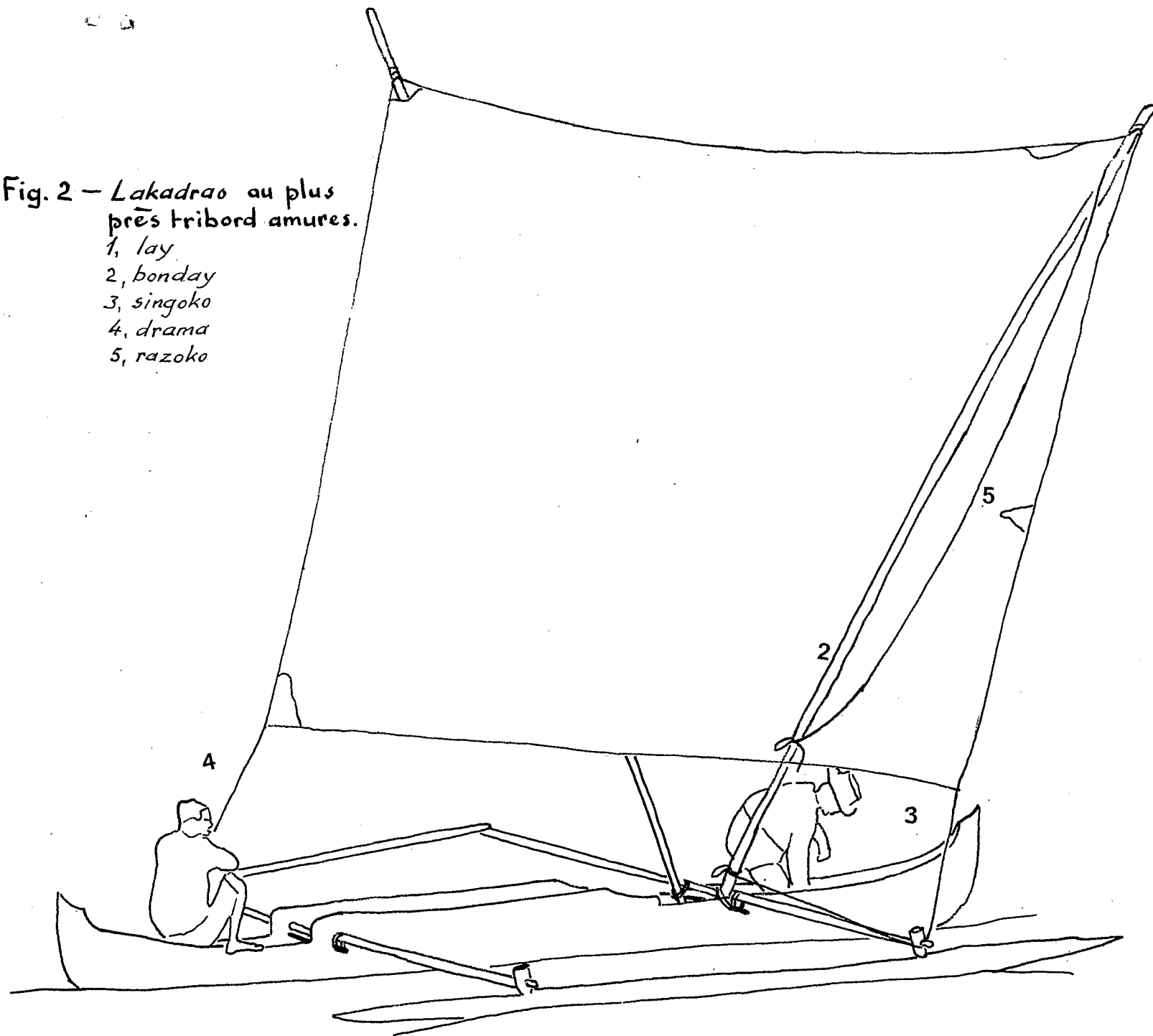
Sc H...

Plusieurs bancs (*fianky*, diminutif *fiankina*) jouent le rôle de barrots en maintenant l'écartement des bordés.

Entre les deux bouts-dehors de balancier, l'avant dernier bordé (*tindry-fiampy*) est surélevé d'un ou deux éléments (*marampy*), plus hauts à l'arrière qu'à l'avant. En général, sur les pirogues relativement importantes, l'intervalle séparant les deux bouts-dehors est ponté (*baso*) à la hauteur des

Fig. 2 - Lakadrao au plus  
près tribord amures.

- 1, lay
- 2, bonday
- 3, singoko
- 4, drama
- 5, razoko



L'effort de la voile vers l'avant est transmis du haut des perches au bout-dehors arrière par les *razoko* (sortes de bastaques), frappés à proximité du barreur. Les écoutes (*drama*), passées aux extrémités du bout-dehors avant reviennent s'amarrer sur les espars.

Le barreur s'assied derrière le bout-dehors arrière et gouverne avec une pagaie, retenue quelquefois par un erseau. Aux allures moins arrivées, la pagaie est placée sous le vent, la dérive la plaque sur la coque.

Pour loffer jusqu'au large, il faut réorienter le gréement en déplaçant vers l'avant le pied de l'espar sous le vent; ce qui recule l'extrémité supérieure, la fixation sur le barrot étant légèrement mollie. La voile peut être ainsi rapprochée de l'avant du bateau. Les points d'amarage des *razoko*



On trouve beaucoup plus rarement des *lakarakisy*, plus longs, mais surtout plus larges et au franc-bord plus élevé (au moins 1 m du fond de la *roka* au plat-bord). Le *tsetaka* a la même forme que celui du *lakajilo*. Ce sont des pirogues de charge pouvant, dit-on, embarquer un zébu.

La plupart des *lakadrao* et *lakajilo* sont grées de la voile carrée décrite ci-dessus; un certain nombre de pirogues (essentiellement des *lakajilo*) possèdent une voile arabe. Il semble que tous les *rakisy* en soient munis.

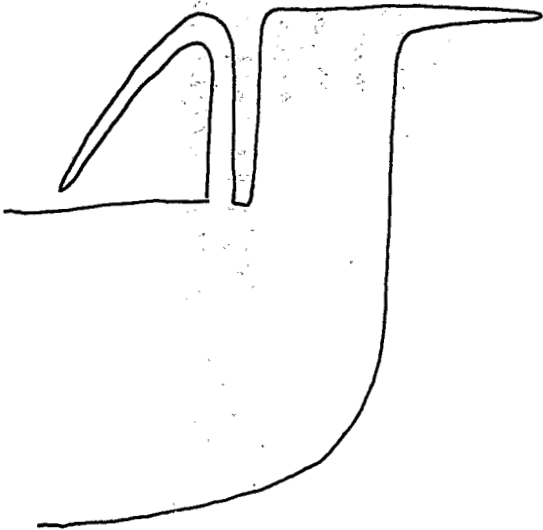


Fig. 5 - Proue de *lakafiara*  
(d'après une maquette).

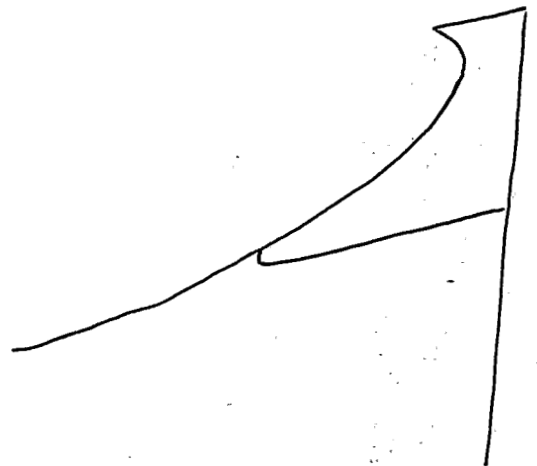


Fig. 4 - *Tsetaka* de *lakadjilo*

Il faut mentionner un dernier type de pirogue, signalé par PETIT : le *lakafiara*. Cette pirogue à l'étrave particulièrement recherchée, ne servait qu'à la pêche à la tortue, animal sacré. Les ornements de la proue et de la poupe ont des valeurs symboliques (fig.5).

Bien qu'il ne nous ait pas été donné d'en voir dans la région de Nosy-Be, les artisans de Nosy-Komba gardent parfaitement le souvenir du *lakafiara* et leurs maquettes destinées aux touristes sont semblables aux illustrations de PETIT (1).

#### EVOLUTION DES GREEMENTS SOUS L'INFLUENCE ARABE

La pirogue à balancier et sa voile carrée sont vraisemblablement d'origine océanienne, comme certains ancêtres des habitants de la "Grande Ile". Nous considérerons comme "malgache" pirogue et voile carrée, vis-à-vis des influen-

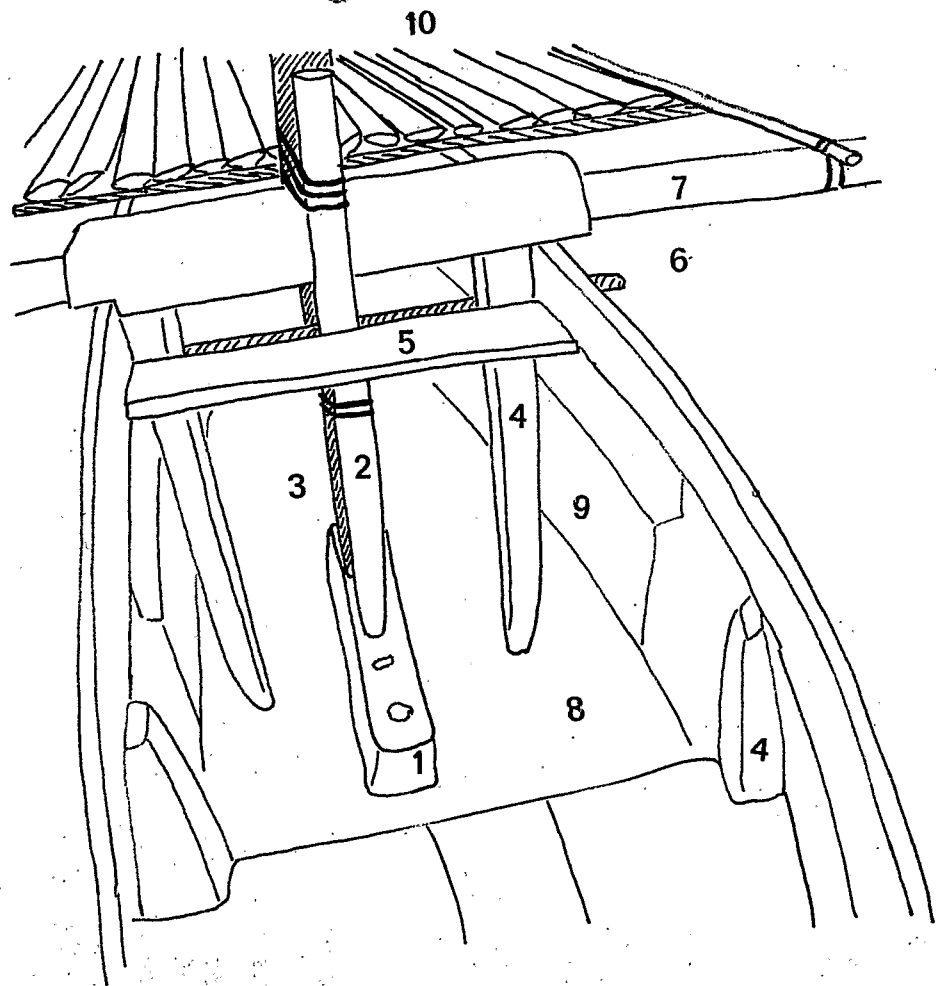
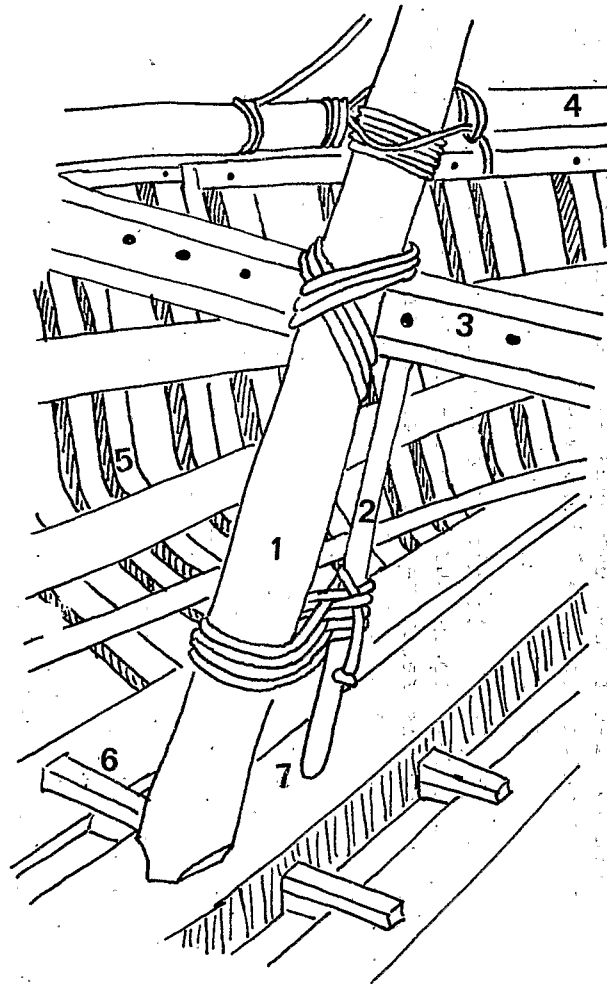


Fig. 6 - Fixation du mât sur un lakadrqo.

- |             |              |
|-------------|--------------|
| 1, fangitia | 6, tetikara  |
| 2, montrana | 7, varona    |
| 3, mongory  | 8, roka      |
| 4, taroma   | 9, daraba    |
| 5, fianky   | 10, kitandra |

Fig. 7 - Fixation du mât sur un boutre.

- 1, mongory
- 2, montrana
- 3, fondro
- 4, formany
- 5, taroma
- 6, ahalgamy
- 7, motamy (emplanture).



Cependant les influences étrangères existent déjà dans le vocabulaire technique de la pirogue : *taroma* (la membrure), *drama* (l'écoute) sont des termes comoriens. Ces influences se précisent avec la voile trapézoïdale qui mérite certainement son nom de "voile arabe" (*lay rakisy* ou voile de *rakisy*).

La fixation du mât (fig.6) est exactement calquée sur celle des boutres (fig.7). Les termes employés sur les pirogues sont pour la plupart ceux-là mêmes qu'on retrouve à bord des boutres, empruntés au dialecte des Comores (1).

*Mongory* (c) : le mât, incliné vers l'avant, calé dans le *fangitia* (s) : emplanture, repose sur le bout-dehors avant renforcé par une pièce évidée en U, qui le recouvre sur toute la largeur de la pirogue. Bout-dehors et pièce en U jouent le rôle du *fondro* (c), barrot principal des boutres.

Le mât est maintenu en place, appliqué sur le bout-dehors, par 2 ligatures le reliant à une baguette placée sur l'avant du bout-dehors. Cette baguette, *montrana* pour les boutres (2), est fichée elle aussi dans l'emplanture et dépasse le plat bord de 20 à 30 cm.

Le mât est haubanné par 2 *ayary* (c), à babord et à tribord, frappés aux extrémités du bout-dehors avant.

L'antenne, *formamy* (c), aussi longue que l'embarcation est en deux parties, ligaturées au niveau du mât. Un collier l'applique contre le mât. La drisse est appelée *razoko* (s) (dans le gréement carré c'est le nom des bastinges), ou *hehenja* (c) (dormant de la drisse sur les boutres).

A bord des boutres, il faut trois cordages pour orienter la voile arabe : *drama* (c), l'écoute - *jiosy* (c), l'amure - et *amirao* (c), palan frappé sur l'avant de l'antenne. Il n'est pas certain que cette dernière manoeuvre se retrouve sur les pirogues.

L'ensemble technique du boutre comorien (et plus anciennement arabe) a donc été transposé sur la pirogue sakalava.

## TENDANCES ACTUELLES

Le dernier gréement décrit est en fait le plus rare (3). Tandis qu'à



remontée au vent impossible, difficulté d'amener la voile en mer : état antérieur à l'invention de la poulie. La voile arabe permet à un même équipage d'établir une surface de voile plus importante et plus facile à manoeuvrer, grâce à un mât fixe et à des poulies. La voile arabe permet également un réglage plus progressif et peut-être une meilleure remontée au vent.

*Cette nouvelle voile autorisait des embarcations plus importantes, plus*