

Ces découvertes révèlent que les charpentiers vikings, qui recherchaient le navire de raid parfait, créèrent des bateaux aux proportions et aux propriétés extrêmes. Avec un rapport longueur sur largeur supérieur à six pour un (voire 11,4 pour un dans le cas du langskip d'Hedeby) et leur faible tirant d'eau, les bateaux s'échouaient sur n'importe quelle plage et rentraient dans presque n'importe quel cours d'eau d'Europe. Les charpentiers vikings visaient essentiellement la vitesse. Ils réduisaient l'épaisseur des bordages à deux centimètres seulement et éliminaient tout bois superflu des membrures. Préoccupés de perfection technique, ils ne négligeaient pas la beauté des lignes, particulièrement dans les courbes nobles de la proue et de la poupe. Un barde de la cour chantait ainsi le dragon du roi Harald Hårdråde : «Quand, à la rame, les hommes du Nord font avancer le serpent, le

bateau riveté, dans le fleuve glacé, on croit voir les ailes d'un aigle.»

Six mille ans d'évolution

La perfection de la conception et de la réalisation du langskip n'est pas le fruit d'un génie créatif isolé. Ces navires sont l'aboutissement de 6 000 ans d'évolution technique.

Au Néolithique, les habitants des côtes danoises construisaient des pirogues : les plus anciennes datent d'environ 5 000 ans avant notre ère. Utilisant des outils de silex, des hommes sculptaient déjà des grumes de tilleul, bois tendre et résistant, jusqu'à obtenir une épaisseur régulière de deux centi-

mètres. Ces pirogues «monoxyles», dont la longueur atteignait dix mètres, s'aventuraient apparemment en mer, à la pagaie, pour la pêche à la morue, à la baleine, ainsi que pour des raids. Certaines servirent de sépulture.

Puis, il y a environ 5 000 ans, des constructeurs qui vivaient au bord de l'Âmose (une rivière du Danemark) commencèrent à creuser une rangée de trous, le long du bord supérieur de leurs pirogues. À l'aide de cordes en tendons ou en fibres végétales, ils fixèrent dans la partie haute des flancs de la pirogue le bord inférieur d'une planche portant des trous similaires. Ces planches supplémentaires augmentaient la navigabilité en surélevant le franc-bord, la

2. LES LANGSKIPS TRANSPORTAIENT LES TROUPES en mer et permettaient l'accostage : grâce à leur fond plat, ils approchaient n'importe quelle plage, ou pénétraient profondément à l'intérieur des terres en empruntant des cours d'eau peu profonds. Les guerriers, en nombre supérieur à 60 sur les plus gros bateaux, sautaient par-dessus bord à quelques pas de la terre ferme. Les populations priaient Dieu de les protéger : «Seigneur, délivre-nous du fléau des Normands.»



Le royaume du langskip

Les principales routes des expéditions des navires de guerre vikings.
Tous les villages côtiers étaient susceptibles d'être attaqués.



Barry Ross

distance verticale entre la ligne de flottaison et la partie supérieure de la coque. Ainsi naquit la technique de bordé à clin, caractéristique de l'Europe du Nord (le bordé est l'ensemble des bordages, les planches longitudinales qui recouvrent la membrure du navire). La découverte de haches de silex danoises en Norvège et en Suède montre que ces bateaux ont permis le rayonnement de leurs constructeurs.

Les navires scandinaves évoluèrent au cours de l'Âge du bronze (2 000 à 500 avant notre ère) : leurs extrémités se relevèrent et s'ornèrent de spirales ou de têtes d'animaux. Quelques-unes de ces têtes sont certainement des

serpents ou des dragons : l'art de cette époque montre des dragons qui planent au-dessus des bateaux. L'équipage de ces bateaux porte souvent les casques à cornes devenus les symboles des caricatures de Vikings dans les opéras ou les dessins animés. Lorsque l'ère viking arriva, ces couvre-chefs étaient démodés depuis longtemps.

Les gravures sur métal ou sur pierre de l'Âge du bronze illustrent des bateaux avec une proue en forme de bec. Bien que relativement rare dans la construction navale européenne, la même structure se retrouvait au début du XX^e siècle dans les pirogues surélevées à bordé cousu en Sibérie, en Afrique

centrale et dans le Pacifique Sud. Le bec était en fait la pointe extrême de la carène de la pirogue. Une branche courbée qui y était assemblée faisait office de taillemer (une pièce qui se superpose à l'avant de l'étrave), protégeant la proue fragile à l'endroit où le bordé fermait la partie avant de la coque. Finalement, le taillemer en bois de l'Âge du bronze scandinave a fusionné avec l'extrémité sculptée pour former la haute proue recourbée des bateaux vikings.

Le bec devint la particularité marquante des embarcations de guerre, au début de l'Âge du fer (500 avant notre ère à 600 de notre ère), une époque caractérisée par un refroidissement du

Quelques-uns des sites majeurs de découverte de bateaux et de navires



3. LES SITES DE DÉCOUVERTE des langskips sont marqués par un point rouge sur la carte. Les navires de guerre antérieurs ont été retrouvés sur les sites marqués d'un point bleu.

Les ancêtres du langskip



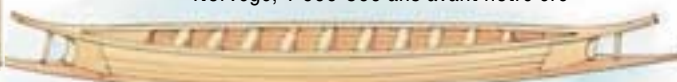
Pirogue monoxyle de Lystrup, Danemark, environ 5 000 ans avant notre ère



Pirogue monoxyle surélevée d'Åmose, Danemark, environ 2 500 ans avant notre ère



Bateau de guerre à bec d'Ostfold, Norvège, 1 000-500 ans avant notre ère



Bateau de guerre à double bec d'Hjørtspring, Danemark, 350 avant notre ère



Pirogue évasée de Bornholm, Danemark, 1-200 de notre ère



Navire de guerre à rames de Nydam, Danemark, vers 300



Navire de guerre à rames avec quille et gouvernail latéral fixe de Kvalsund, Norvège, vers 700