



Musée du bateau viking, Roskilde

5. LE PLUS LONG NAVIRE VIKING a été découvert en 1997... en bordure du Musée du bateau viking de Roskilde ! Les archéologues n'ont pas eu beaucoup de chemin à faire pour l'étudier. Ici, deux membres de l'équipe travaillent sur des échafaudages suspendus au-dessus des pièces de charpente en chêne gorgées d'eau.

apparaît pour la première fois dans les tombeaux de l'Âge du fer, sur l'île danoise de Bornholm. Dans le monde entier, les fabricants de pirogues ont été gênés par l'épaisseur insuffisante des troncs d'arbres, où le creusement d'une pirogue était irréalisable. De manière indépendante, ils ont appris à creuser une gouttière dans le tronc en formant d'abord une fente sur le dessus, puis en écartant progressivement les bords par l'action de la chaleur et par l'insertion d'écarteurs de plus en plus longs. Lorsque le tronc s'ouvre, les extrémités se redressent et se courbent symétriquement, esquissant la courbure gracieuse des futurs bateaux vikings.

Un bateau découvert à Nydam, au Nord d'Hedeby, est le plus ancien exemple de croisement entre la pirogue évasée et la coque bordée à clin du bateau de Hjortspring. Construit aux environs de l'an 300 de notre ère, il comporte plusieurs innovations : les bordages, les membrures et les pièces d'extrémité étaient en chêne ; des rivets de fer remplaçaient les assemblages cousus des

débuts. L'équipage, assis de dos, propulsait le bateau au moyen de longues rames qui pivotaient contre des tolets, au sommet du bordage. Toutefois, l'innovation principale est l'utilisation de cinq larges bordages, de chaque côté, entre l'étrave et l'étambot : la structure classique du langskip viking était née.

Un changement encore plus révolutionnaire apparut aux environs de l'an 700, un siècle avant les premiers grands raids vikings : un bateau retrouvé à Kvalsund, dans l'Ouest de la Norvège, était doté d'une quille embryonnaire. La planche du fond, après avoir été rétrécie, est finalement devenue verticale, avec une section en forme de T. Un gouvernail fixé sur le côté, dérivé de la pagaie de gouverne des bateaux plus anciens, augmentait encore la stabilité du bateau et limitait la dérive en se prolongeant au-dessous de la coque. Puis les bordages s'aminçirent et se multiplièrent pour atteindre le nombre de huit sur les langskips. Les robustes Scandinaves acceptaient stoïquement les fuites supplémentaires occasionnées par ces nouveaux assemblages. Une loi norvégienne considérait qu'un bateau n'était pas en état de naviguer s'il fallait l'écoper trois fois en deux jours (l'équipage avait néanmoins le droit d'assumer le risque).

La quille et le gouvernail latéral du bateau de Kvalsund annonçaient l'arrivée d'éléments qui étaient inexplicablement restés dans les coulisses jusqu'à l'aube de l'ère viking : le mât et la voile. Des gravures, sur des pierres tombales de l'île suédoise de Gotland, représentent des bateaux à voile vers l'an 700, mais les plus anciens vestiges d'un mât proviennent d'un bateau royal construit seulement vers 815 et enterré à Oseberg vers 835. À cette époque, la voile avait plus de quatre millénaires d'histoire ; les bateaux à voiles celtes croisaient dans les eaux proches de la Scandinavie depuis l'époque de Jules César. Selon l'archéologue norvégien Arne Emil Christensen, le plus grand spécialiste des premiers navires vikings et de l'introduction de la voile, la résistance à l'utilisation de celle-ci était moins technique que culturelle : pour les Vikings, les vrais hommes rament. Les anciens devaient mépriser les jeunes, qui étaient trop paresseux pour ramer comme eux et qui voulaient traverser la mer en se laissant porter par le vent. Cependant, les avantages de la voile prévalurent finalement.



Scala/Art Resource



Musée du bateau viking, Roskilde

6. LES TECHNIQUES DE CONSTRUCTION NAVALE VIKING étaient illustrées sur la tapisserie de Bayeux (en haut), qui date du XI^e siècle. Les archéologues ont expérimentalement cherché les opérations exactes qui étaient représentées. Des marques laissées sur les pièces de charpente d'origine montrent que l'outil essentiel était la hache à fer large plutôt que l'herminette ou la scie.

Une longue perche de bois reliait le pont à un coin inférieur de la voile. Le déplacement de cet espar orientait la voile et permettait de mieux remonter au vent. La rame avait transporté les ancêtres immédiats des Vikings jusqu'à la Russie, à l'Est, et jusqu'aux îles Britanniques, à l'Ouest, mais c'est avec la voile que les Vikings envahirent l'Ancien Monde. Son utilisation détermina la plupart des innovations ultérieures : l'approfondissement des quilles, qui limite la dérive lors des remontées au vent, l'élargissement de la coque et le surélèvement des bords, pour éviter l'entrée d'eau quand le bateau gîte.

Les navires vikings, descendants directs des pirogues du Néolithique, se trouvèrent rapidement entourés d'une famille de bateaux apparentés, qui utilisèrent différemment le potentiel évolutif du mât et de la voile. Les nouvelles conceptions proliférèrent, comme les pinsons décrits par Darwin dans les îles Galápagos, occupant toutes les «niches écologiques» disponibles. Des bateaux à voiles furent construits pour le commerce, l'exploration et la colonisation : par exemple, de lourds navires à cale profonde, les «knorrer», transportèrent les Vikings à travers l'Atlantique jusqu'au continent américain. Utilisés aussi comme sépultures, ces divers bateaux emmenaient les Vikings pour leur dernier voyage.

Les reconstitutions de drakkars

De petits bateaux de conception viking persistèrent durant des siècles comme caboteurs ou «bateaux-églises» dans des régions retirées comme les îles de l'Ouest de la Norvège ou les lacs suédois. Toutefois, après 1100, les grosses et lourdes cogues à fond plat de la ligue hanséatique s'imposèrent, au point que même les vaisseaux «amiraux» des monarques suédois en utilisèrent la conception. Les langskips vikings, conçus pour de rapides coups de main, devenaient inefficaces dans un monde de cités portuaires fortifiées, de batailles navales organisées et de rois qui exigeaient la pompe et le confort d'une cabine lorsqu'ils étaient à bord. L'ultime levée des navires de guerre vikings eut lieu en 1429 et fut défaite par sept cogues. Le dragon entra alors dans la légende.

Après le capitaine Magnus Andersen, qui reconstitua en 1893 le bateau de Gokstad, en Norvège, de nombreuses équipes ont voulu démontrer