

PORTFOLIO

LA SAGA DU HARALD HÅRFAGRE

Dix siècles après la découverte du continent américain par Leif Erikson – le fils d'Erik le Rouge – le grand drakkar Harald Hårfagre a retracé sa route l'été dernier via l'Islande, le Groenland, Terre-Neuve, le Saint-Laurent, les grands lacs et New York, avant d'aller hiverner ses 96 tonnes de chêne massif à Mystic Seaport. Une véritable saga des temps modernes, qui plus est remarquablement illustrée... Bravo !



Retrouvez la vidéo de l'expédition
sur www.voilesetvoiliers.com

Bye bye, Chicago ! Rien de tel que 25 paires de rames pour se déhaler dans la pétrole estivale qui sévit sur le lac Michigan. Hardi les gars !

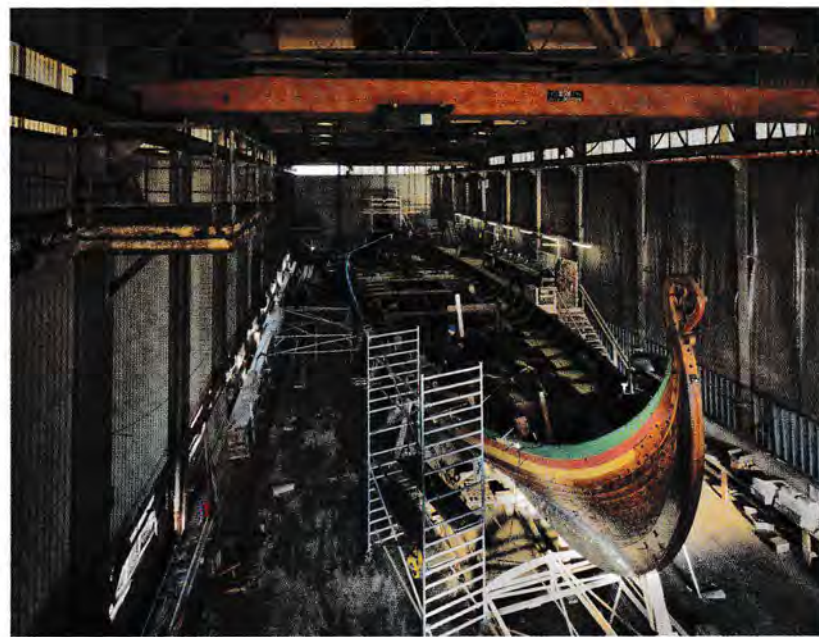
Texte Jean-Luc Gourmelen.
Photos Peder Jacobson (à bord) et Viking Nilsson (extérieur).



Si l'Hexagone n'est pas en reste en ce qui concerne la construction de répliques de navires anciens, avec *Solweig* (cotre pilote du Havre réalisé chez Gendron) comme ouvreur de voie en 1977 et l'*Hermione* en cerise sur le gâteau avec sa tournée américaine de l'an passé, le projet du grand drakkar *Harald Hårfagre* mérite un sacré coup de chapeau. Une dizaine d'années à y penser, deux ans (2010-2012) pour en réaliser la construction, quelques navigations au large de la Norvège pour en vérifier le bien-fondé, suivies d'une autre année de fiabilisation et hop ! En route cap à l'Ouest ! Sur la même route que ses ancêtres Vikings à la recherche de nouveaux territoires à découvrir et explorer, le capitaine Sigurd Aase a réalisé son rêve. Ce qui n'a pas été si facile que ça... En effet, avant le chantier de construction lui-même, il a fallu relever les cotes des rares vestiges de bateaux vikings existants, puisqu'ils avaient coutume de les brûler lorsque leurs chefs décédaient, comme dans le tumulus de Locmaria, sur l'île de Groix, où se trouvent les restes d'un rare grand drakkar. Puis trouver des charpentiers de marine compétents afin de réaliser une construction solide et respectueuse des lois actuelles. Et tester le résultat lors de multiples navigations à partir de Haugesund (Norvège). Une longue préparation qui a porté ses fruits et abouti à cette traversée de l'Atlantique Nord sans problème majeur.

ICEBERGS EN VUE !

Et pourtant, avec un franc-bord peu élevé, un tirant d'eau faible sans plan antidérive, une voile carrée qui ne permet guère de remonter au vent et deux gouvernails extérieurs peu réactifs, la manœuvrabilité du *Harald Hårfagre* reste faible. Alors, quand il se retrouve par 30 nœuds de travers dans



Le plus grand drakkar du monde. Débutée en 2010, sa construction a pris deux ans avant la mise à l'eau et les premières navigations au large de la Norvège. Et durant l'hiver 2014-2015, un chantier de consolidation a permis de le préparer aux rudes conditions de l'Atlantique Nord.

le Sud du Groenland, à slalomer dans un champ d'icebergs et en essayant de gérer les surfs à 10 nœuds alors que la structure se tortille dans la houle et que l'équipage se prend des gifles salées à chaque vague... il faut avoir du sang viking dans les veines pour supporter cela ! Mais ensuite, l'arrivée au Vinland (Erik le Rouge y avait trouvé des grappes de raisin, en 990) efface toutes les misères subies en mer, et le grand drakkar peut continuer sa route plus tranquillement vers les grands lacs. Ce qui n'a pas été un long fleuve tranquille, d'ailleurs, vu que l'administration des pilotes de ces lacs a pré-

Cliché intemporel. Cette photo prise en avril 2016 dans les îles Féroé aurait pu l'être dix siècles plus tôt, lorsque les Vikings s'en allaient découvrir les terres de l'Ouest et si possible au portant, vu leur voile carrée...

senté une facture de 400 000 dollars ! Après moult discussions et pressions, la note est quasiment divisée par deux et le drakkar peut poursuivre sa balade américaine via Chicago, Detroit, Toronto et Syracuse, avant de terminer en apothéose à New York, pour un dernier bord aussi étonnant qu'ana chronique entre la statue de la Liberté et les tours de Manhattan...

QUAND HARALD HÅRFAGRE SE RETROUVE PAR 30 NŒUDS, IL FAUT AVOIR DU SANG VIKING DANS LES VEINES POUR SUPPORTER CELA.





Ornements.
Comme tous les bateaux vikings, le Harald Hårfagre est richement décoré, avec une magnifique tête de dragon en guise de figure de proue.

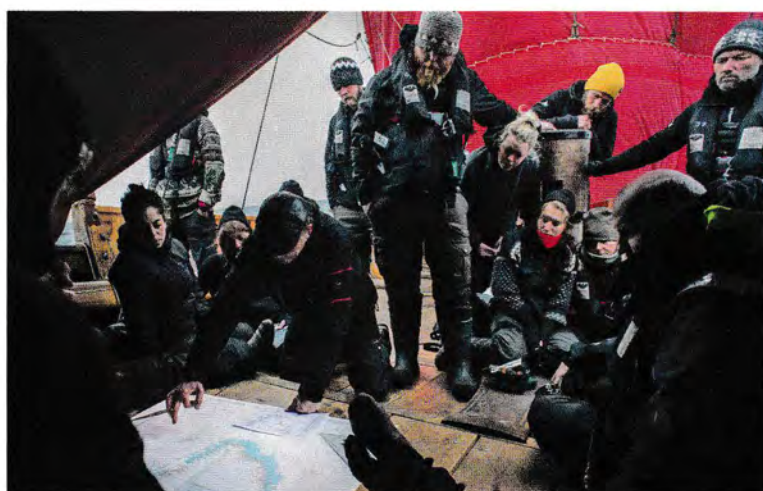
Gouvernail sculpté.
Avec des outils dont certains datent de plus d'un siècle, le sculpteur Claus Pedersen s'est inspiré des ornements découverts sur le bateau de Gokstad (Norvège).

Hisse et ho ! Pas de winch ni de safran compensé à bord, mais des gouvernails latéraux, des bouts en chanvre et beaucoup d'huile de coude...





Manœuvres délicates. Certes, il faut des muscles pour effectuer un simple réglage de voile, mais le plus important reste la qualité de la coordination de l'équipage.



Abri précaire. Sous une simple toile qui sert aussi de tente et de dortoir, l'équipage prépare la route entre l'Islande et le Groenland.



Calories nécessaires. La cambuse est plutôt sommaire et le quart de service s'efforce de servir des plats chauds et roboratifs en mer. Pour la gastronomie, il faudra attendre la prochaine escale !



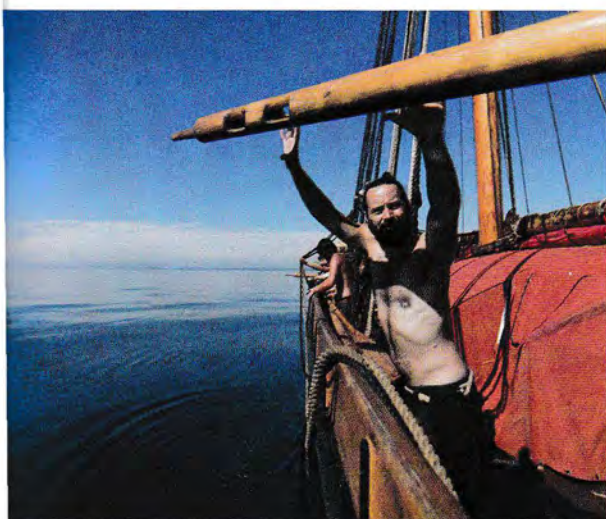
Rouge et blanc. Délicate navigation à l'approche de Qaqortoq (Groenland) alors qu'il s'agit de slalomer entre les icebergs avec peu de manœuvrabilité.



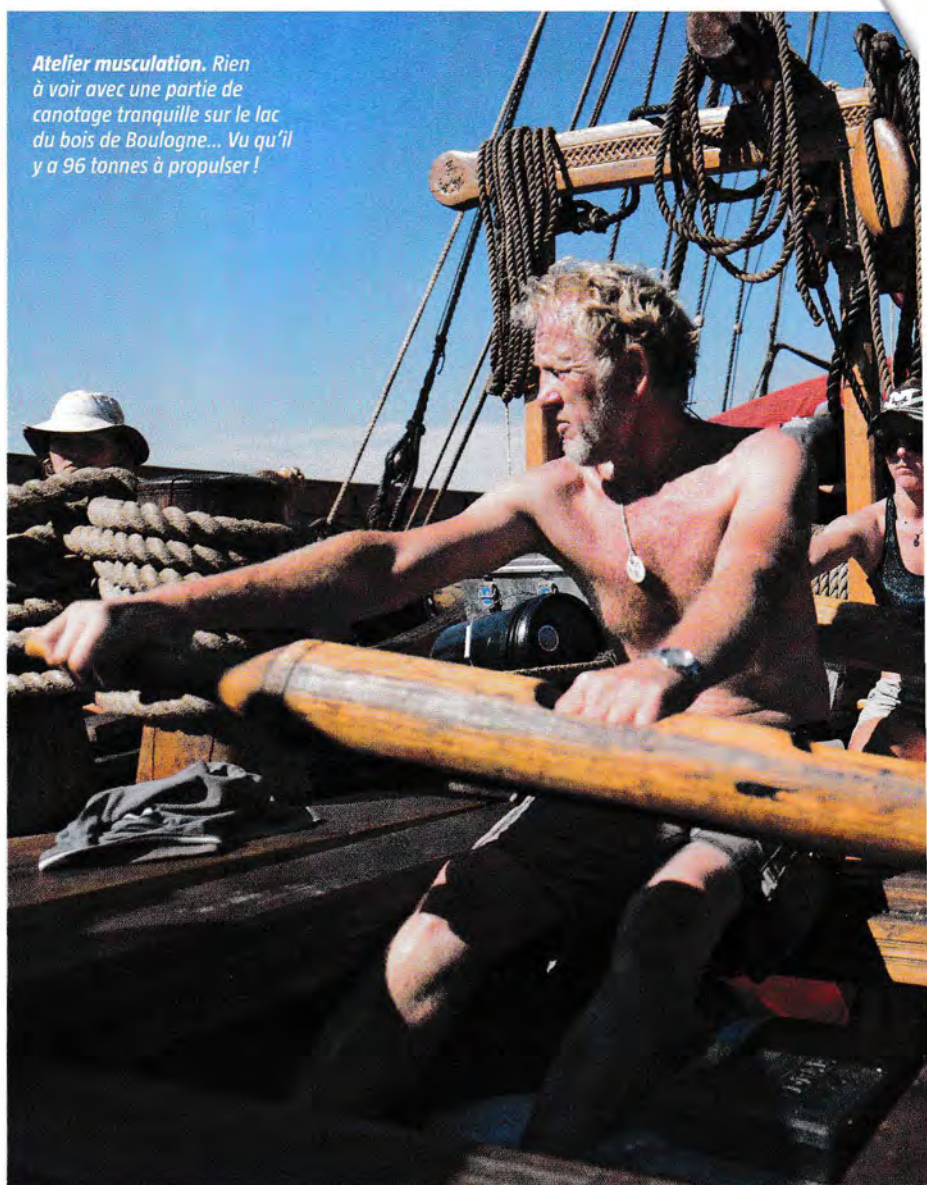
Bannettes chaudes. Hauteur sous barrots réduite et couchages superposés sous la tente où les quarts se succèdent en gardant les bannettes chaudes des précédents occupants.



Entretien constant. Rien ne vaut le coaltar – aussi appelé goudron de houille – pour protéger et étanchéifier les manœuvres dormantes et courantes.



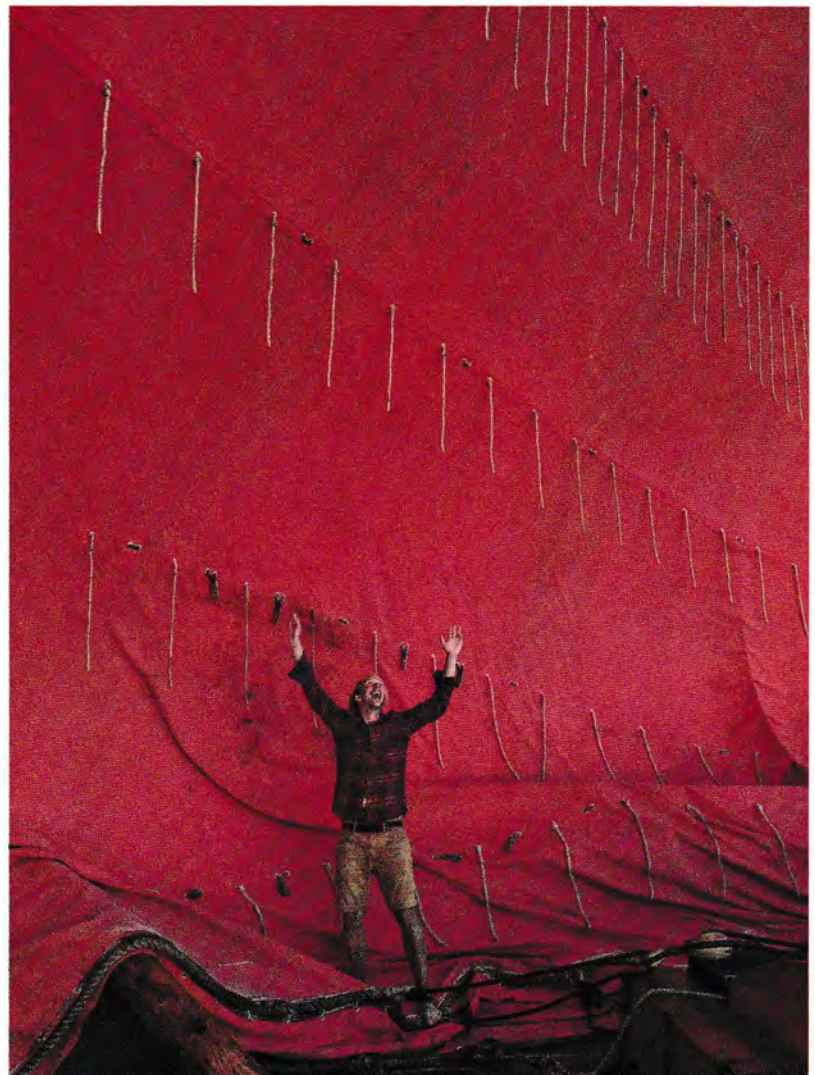
Bois mort. Afin d'éviter que les vibrations du moteur n'endommagent la structure, l'équipage tire sur le bois mort. Mais il est aussi vrai que le capitaine n'aime pas beaucoup le moteur...



Atelier musculation. Rien à voir avec une partie de canotage tranquille sur le lac du bois de Boulogne... Vu qu'il y a 96 tonnes à propulser !



Happy end. Aussi symbolique que magique, cette arrivée à New York en passant à raser la célèbre statue de la Liberté. Après six mois de mer dans des conditions souvent rudes, c'est on ne peut plus mérité. Et apprécié.



Brise bienvenue. Ramer, c'est bien mais ça va un moment... Alors comme Cristof, le Suisse musicien, l'équipage est heureux dès qu'une légère brise gonfle, même légèrement, les 260 mètres carrés de la voile !



ds lacs. Pas toujours simple le passage des écluses entre les grands lacs canadiens et américains, puisqu'ils sont conçus pour accueillir des navires marchands. Mais la plus grosse difficulté a été d'ordre administratif, le règlement imposant une taxe de pilotage prohibitive...



Equipage cosmopolite. Des 4 000 volontaires qui se sont portés candidats pour faire partie de l'équipage, seuls trente-deux ont finalement été sélectionnés, en provenance de dix pays : Norvège, Suède, Etats-Unis, Canada, Estonie, Russie, Espagne, France, Suisse et Royaume-Uni. Bel œcuménisme !