

## Incendie à bord

Il fait une chaleur estivale à Mar del Plata, en Argentine. Le générateur est mise en marche pour alimenter le congélateur que l'on vient de remplir car, à bord, on a casé le matériel et les provisions pour une année entière. Avant le départ, nous buvons encore un dernier thé dans le cockpit soudain envahi par des nuages de fumée! Erich s'empare aussitôt de l'extincteur le plus proche, ouvre brusquement le compartiment du moteur et tente d'éteindre le feu qui y a pris, mais des flammes l'enveloppent, ses cheveux sont roussis et les voisins de passerelle se précipitent pour nous aider: la mousse de vingt-six extincteurs se déverse dans le compartiment du moteur, la cabine de huit et le mess. Tout cela en vain.

Nous défendons le Freydis pied à pied, mais le feu continue à le dévorer, alimenté par des flaques de gas-oil, des cartes marines, des éléments en plastique, des vêtements en PVC et des câbles, et ce n'est qu'une question de temps pour que les flammes n'atteignent les bouteilles de gaz, les vannes et les joints – et que notre «home», notre raison de vivre, parte en feu et en fumée avant de sombrer.

Ce sont les pompiers qui finissent par nous sauver en déversant des tonnes d'eau dans la coque brûlante. La salle des machines, la cabine de huit, le couloir et le mess ne sont plus que des trous noirs et puants: tout l'équipement électrique du bord, tous les appareils de navigation, le matériel photo et de prise de son sont détruits, et le sinistre s'élève au bas mot à plus de 300 000 F.

Un long moment s'écoule avant que nous recouvrions nos esprits. Puis une seule chose est claire: le feu doit s'être déclaré par un court-circuit dans le câblage. Nous travaillons d'arrache-pied: nous lavons, grattons, frottons, manions la spatule, le pinceau, sortons les débris carbonisés, aidés par nos amis argentines.

Enfin l'éclairage fonctionne à nouveau, l'eau coule du robinet, le nouvel équipement électronique arrivé d'Allemagne est installé et, un par un, les appareils sont raccordés. Les murs intérieurs sont peints en blanc, le capitonnage est refait à neuf. De temps à autre, nous nous soutenons physiquement et moralement avec d'énormes steaks argentins.

Lorsque le Freydis, déclaré apte à reprendre la haute mer par trois inspecteurs argentins, prend la direction de la Patagonie avec seulement cinq jours de retard, nous respirons enfin. La mer est de plus en plus froide, mais le soleil est chaud et, la nuit, la Croix du Sud nous indique le chemin vers les quarantièmes rugissants.

### **Les Malouines après la guerre**

Un impressionnant paradis d'animaux nous attend sur la presqu'île de Valdes, qui est le « jardin d'enfants » des éléphants de mer: ces petits sacs de lard s'ébattent dans l'étroite crique, longue de 30 milles, à l'abri des baleines tueuses qui patrouillent près de la côte. Les bébés, curieux, se laissent même caresser, entourés de manchots de Magellan.

Dans le Golfo Nuevo, des baleines femelles nagent autour du bateau, accompagnées de leurs petits, tout excités. Les dits «petits», qui mesurent 5 à 6 m à la naissance, font de grands bonds hors de l'eau, jouent avec leurs mères et soufflent en sifflant comme des locomotives à vapeur. C'est impressionnant d'observer de si près les plus grands animaux de notre planète alors qu'un petit coup de queue de ces géants pourrait nous envoyer ad patres.

Une forte tempête d'ouest nous pousse hors du golfe. Avec trois ris à la grande-voile et le foc de tempête, nous filons en direction de notre prochain objectif: les Malouines, baptisées Falkland par le Britannique John Strong en 1690 en l'honneur du ministre du Trésor, le vicomte Falkland. Puis elles furent colonisées en 1764 par Bougainville et ses Malouines et furent donc rebaptisées Malouines. Elles échurent en 1766 aux Espagnols et sont alors appelées Malvinas. L'Argentine et l'Angleterre les possédèrent tour à tour jusqu'à la guerre des Malouines, en 1982.

Les Britanniques y ont beaucoup investi depuis: un nouvel aéroport, le téléphone par satellite, des résidences, des supermarchés, la plus grande partie étant financée grâce à l'argent provenant des licences de pêche accordées aux Russes, aux Japonais, aux Coréens, aux Chinois. Après une traversée ventée et pluvieuse, nous avons enfin franchi le cinquantième parallèle, nous accostons à l'embarcadère d'un éleveur de moutons, dans King George Bay. Il possède, avec 7 000 têtes, la plus grande ferme de l'ouest des Malouines, et emploie trois jeunes tondeurs qui rasent chacun 200 moutons par jour. Toutefois le pâturage intensif abîme la terre et le bas prix de la laine rend l'élevage des moutons moins rentable.

Nous nous rendons à Port Stanley à bord d'un petit Cessna. Au-dessous de nous défilent des vallons, des morceaux de roche, un labyrinthe de lacs et de fjords aux reflets argentés et, ça et là, une métairie, des troupeaux de moutons sur les rives verdoyantes des cours d'eau, des épaves de bateaux perdus dans des baies abandonnées puis, enfin, des immeubles, des casernes et le grand aéroport moderne. Port Stanley s'est développé depuis la guerre: la ville est devenue plus bruyante et la circulation plus dense. De nombreuses plages sont encore truffées de mines argentines en plastique qui n'ont pas pu être localisées et désamorçées. Elles ont été clôturées et on a planté des panneaux avertissant du danger. Les manchots et les oiseaux de mer-poids légers auxquels les mines ne font rien- profitent de ces zones désertes.

La tempête souffle, il pleut, il neige et grêle: c'est le printemps dans l'hémisphère Sud. Parfois, le soleil brille jusqu'à 21 heures car l'été austral approche. Quand le vent tombe à 7 Beaufort, nous quittons les Malouines, cap sud- sud- ouest. Devant nous, à 250 milles, se trouve l'île de Los Estados et le cap Horn.

### **Le coin le plus venté du monde**

Le Freydis est chahuté, un vent froid de sud-est le bombarde de grêlons. Il fend les flots de plus en plus déchaînés dans un monde à vous couper le souffle, où la lumière change rapidement à la vitesse de 7 nœuds, uniquement sous voile de tempête. Des rochers sombres et gris, aux sommets recouverts de neige, défilent: les îles Hermites. Comme des fantômes, elles disparaissent derrière des rideaux de neige et de

grêle et réapparaissent, couronnées d'arcs-en-ciel lumineux.

C'est alors qu'entre en scène la star, le cap Horn, éclairée par un faisceau de rayons du soleil. Il est là, vieux comme le monde, symbole de tant de mythes cruels de navigateurs, inspirant à la fois crainte et respect. Il est mitraillé par les appareils photos apparus comme par enchantement sur le pont.

Nous mouillons dans une baie de la côte occidentale de l'île du Cap. Seuls Erich, le skipper, et un membre de l'équipage s'aventurent avec le petit Zodiac dans le bouillon d'écume des déferlantes et grimpent jusqu'au sommet des rochers. C'est avec soulagement que nous les voyons revenir deux heures plus tard sains et saufs, car un grain nous arrive du sud-ouest, nous obligeant à fuir vers Puerto Williams, la ville la plus septentrionale du monde.

Même après plus de deux décennies de navigation sur toutes les océans, les tempêtes m'effraient toujours. Et c'est un peu plus au nord, sur la côte sud-ouest du Chili, que nous avons vécu notre pire expérience des cyclons en série. Cinq tempêtes, dont la dernière se transforma en ouragan, ont fait rage des journées entières, nous laissant à peine le temps de reprendre notre souffle. Mais, cette fois, le Freydis se trouve amarré dans le port le plus sûr de la terre de Feu.

Après avoir hurlé pendant huit jours, la tempête se calme un peu et nous pouvons rejoindre Ushuaia sur la rive argentine du canal de Beagle. Le petit village idyllique de 5 000 habitants à peine, que nous avons découvert il y a dix ans, est devenu une ville industrielle, bruyante et animée de 30 000 habitants, des subventions ayant provoqué un boom de l'industrie forestière.

### **La Saint-Silvestre au cap Horn**

Décus, nous laissons derrière nous le paysage de montagnes d'Ushuaia et faisons voile vers les fjords de la cordillère de Darwin qui se terminent tous par d'impressionnants fronts de glaciers. On entend dans la glace des craquements, des roulements sourds. Des blocs se détachent et se brisent. Les versants aux alentours sont jonchés d'arbres morts à moitié carbonisés- on brûle la forêt pour étendre les pâturages. Nous trouvons un petit hêtre au feuillage persistant que nous installons sur le pont avec des décorations de Noël. Sur la rive, des bruits secs et forts nous parviennent du glacier comme des coups de canon pour nous souhaiter la bonne année. C'est accroché aux rochers que nous trouvons le repas de Noël: de superbes moules que nous n'avons qu'à cueillir. Accompagnées d'une sauce à l'ail, de pain frais et de vin blanc, elles sont un régal pour le palais.

Nous rendons visite aux Chiliens de la petite station militaire du cap Horn pour la Saint-Silvestre. Nous laissons le Freydis seul quelques heures, solidement amarré, et nous allons avec le dinghy sur la côte sud de l'île Horn. Après une longue marche à travers des buissons épineux et une forêt, nous avons, du haut des écueils, une vue incroyablement dégagée jusqu'à l'île de Diego Ramirez et sur le détroit de Drake qui nous attend. Puis nous nous trouvons soudain face à une double rangée de fil de fer barbelé et un champ de mines posées en 1989, après la période de tension avec les

Argentins. Les deux soldats que nous contactons par radio nous accueillent et nous guident à travers le champ de mines. En chemin, nous passons devant un obélisque érigé en souvenir des navigateurs qui, pendant des siècles, avec leurs bateaux à voile carrée, ont lutté contre le Horn et ont, hélas, trop souvent été vaincus. En bavardant autour d'un café, les « marines » nous apprennent qu'ils sont affectés par périodes de deux à quatre mois à ce poste extérieur, coupé de tout et assailli par la tempête, afin de transmettre des informations météorologiques à Punta Arenas et surveiller la navigation. Mais ils sont surtout ici pour défendre la souveraineté du Chili, en conflit avec l'Argentine pour trois îlots de la Terre de Feu.

## **Pris dans le froid glacial**

«Zoulou-papa-1 X-ray-echo-delta. Edouard, tu nous entends? Mauvaises nouvelles:le Freydis s'est échoué...» La liaison radio, notre premier contact avec le monde extérieur, vient d'annoncer notre défaite.

Ce vendredi de mai restera notre vendredi noir, une date funeste de notre vie. La veille encore, nous étions des navigateurs faisant le tour du monde et nous ambitionnions de passer l'hiver sur une île volcanique dans l'océan Antarctique. Samedi, nous n'étions plus que des naufragés.

L'ouragan nous a surpris sur l'île Decepcion, alors que nous pensions avoir fait le plus dur. Par un temps idéal, nous avons transpiré et nous nous sommes couverts de suie à extraire à la pelle des quintaux de charbon d'une mine abandonnée pour l'hiver avant de faire route vers notre baie d'attache avec les caisses de charbon dans le canot. En quelques minutes, le fort vent qui se lève brutalement rend le froid insupportable. Des embruns balayent le lac volcanique et le bateau. Les oreilles emplies des hurlements de la tempête, nous allons, entre les couronnes d'écume, à la recherche de la bouée d'orin lumineuse, notre but. Derrière nous, la sécurité: notre quartier d'hiver avec le poêle qui ronfle et le chat de bord, Adélie, qui ronronne à son pied. Mais la levée de l'ancre que nous avons maintes fois effectuée sans problème, même par mauvais temps, échoue: Erich a déjà saisi l'amarre avec la gaffe lorsqu'une ruade du bateau la lui arrache. La manœuvre « arrière toute » arrive trop tard: la corde est prise dans l'hélice, sectionnée et 90 m de chaîne sombrent avec l'ancre au fond de la mer.

La tempête se transforme en ouragan qui fera rage pendant deux jours. Le Freydis tape sur le sable, se balance, se cogne aux rochers. De grosses lames se fracassent contre le bordage, soulèvent notre bateau de 25 t et le laissent retomber tout d'un coup sur le fond, inlassablement. De l'eau glacée s'engouffre dans le bateau et nous la voyons, horrifiés, prendre possession de notre « home ». Nous essayons de colmater les fuites, pompons jusqu'à en être trempés de sueur, mais nous finissons par capituler devant ce déluge: des coussins, des provisions, des vêtements, des planches, le sondeur à écho arraché commencent à flotter dans le mess, passant devant nous en clapotant. Lorsque l'obscurité tombe, le cauchemar atteint son comble: durant quinze heures nous n'osons pas quitter le bord et, les doigts gourds, nous enfilons plusieurs couches de vêtements encore secs et nous nous glissons dans les sacs de couchage en nous réfugiant sur la couchette supérieure. Il n'est pas question de dormir, car, à minuit, nous entendons un bruit sourd sur le pont: l'éolienne vient de tomber même si le mât

tient encore. Entre-temps, l'eau inonde l'office et les cabines de bâbord et atteint le compartiment de navigation avec tout ce que nous avons de plus indispensable: les cartes marines, les sextants, les jumelles, les pièces de rechange.

### **Une question de minutes**

A sept heures du matin, alors que l'eau a atteint les couchettes supérieures, Erich décide: « Il faut que nous quittions le bord si nous ne voulons pas périr noyés ou gelés. » Une peur panique s'empare de moi, mais nous n'avons pas le choix: nous rampons vers l'extérieur en franchissant une grotte de stalactites de glace grotesque, l'écoutille. Les lampes de navigation brillent encore et éclairent d'une manière fantasmagorique les chevilles de glace, grosses comme le bras, qui pendent de la superstructure. Quant à la poupe, elle est enfouie sous un mur de glace.

Trente mètres à peine nous séparent de la rive mais, avant, il y a l'enfer du ressac à franchir. Erich saute le premier. Quelques secondes seulement après qu'il eut disparu dans la tumultueuse bouillie de glace, je l'entends crier: « J'ai pied, viens ! » Je me laisse tomber et je me débats pour survivre dans les paquets de mer glacée car, par cette température, le corps s'engourdit en quelques minutes. Enfin, je sens le sol et une secousse à la corde qui nous relie. Nous nous frayons un chemin vers la station à travers une congère, trouvons la poignée de la porte: nous sommes sauvés.

Le Freydis avec lequel nous avons parcouru 140 000 milles sur tous les océans du monde, n'est plus qu'un morceau de glace. Devons-nous l'abandonner et nous faire rapatrier par hélicoptère? Non, ce serait abandonner une partie de nous-mêmes. Nous avons traversé le détroit de Drake, si redoutable, et, au cours de notre tour des stations internationales des Malouines du sud, nous avons noué des liens d'amitié avec des Chiliens, des Chinois, des Russes, des Argentins, des Brésiliens, tous impressionnés par nos projets d'hivernage et nous promettant assistance. Il n'est pas question de renoncer.

Le «palais d'hiver» que nous avons installé dans la station argentine abandonnée est déjà prêt, il ne manque que le dernier chargement de charbon. Pendant des semaines, nous avons travaillé d'arrache-pied pour décharger dans la baraque protégée des tempêtes le nécessaire de survie qui se trouvait dans le bateau. Nous pouvons nous chauffer et puiser, à 20 mètres, de l'eau dans un puits qui ne gèle pas. Nous avons des provisions, des livres et des cassettes de musique pour plusieurs mois, du gaz pour la cuisinière et, grâce au générateur, du courant pour les lampes et l'appareil radio. Enfin, nous sommes fascinés par cette île pittoresque entre feu et glace. C'est décidé, nous hivernerons sur Decepcion et tenterons de sauver notre bateau.

### **L'hivernage**

Le pire, après l'échouement, ce furent les nuits: une ou deux heures de sommeil, puis on ne cesse de se retourner, de penser. Nous sommes obligés de prendre des comprimés pour dormir et d'être en forme afin de supporter les efforts des prochains jours.

De la glace ferme s'est formée entre-temps, nous pouvons aller à pied sec jusqu'à l'épave qui ressemble à une gigantesque chambre de congélation inclinée. Nous cassons de la glace et écopons l'eau, nous sauvons les vivres et le matériel qui se présentent sous la forme de paquets de glace salée et souillée de gas-oil.

Un ami de la station chilienne nous apporte une pompe de cale par hélicoptère tandis que le responsable de la base russe nous fait envoyer une motopompe chinoise et les Uruguayens en nous prêtant leur technicien nous fournissent une aide inestimable.

Avec son assistance, nous réussissons en seulement trois jours, à pomper l'eau du bateau et le calfater. Le sauvetage devient une course contre-la-montre car, jour après jour, la corrosion par le sel agit sur les contacts électriques, les roulements à billes, les bobinages et les têtes de cylindre.

A la station, tout ce qui est sauvé du bord est avant tout plongé dans un bain d'eau douce chaude: vêtements, chaussures, sacs de couchage, machine à écrire, appareil radio, batteries... Beaucoup de choses auraient pu d'ailleurs être jetées tout de suite.

Le septième jour après l'échouement, pour la première fois, Erich rit à nouveau. C'est comme une délivrance, nous nous regardons et nous rions tous les deux, nous rions sur l'ironie du destin qui nous donne ici, où nous voulions hiverner loin du stress de la civilisation, plus de soucis et de travail que jamais. Nous travaillons d'arrache-pied comme des brutes pendant quatre semaines. Puis nous touchons enfin le salaire de notre peine: l'essentiel de nos biens est sauvé et la machine principale du Freydis fonctionne à nouveau.

### **Tempête par moins 70°**

Le 21 juin, à onze heures et demie, le soleil se hisse à peine au-dessus du bord du cratère: deux heures et demie plus tard, il redescend déjà: c'est le solstice d'hiver dans l'hémisphère Sud: à partir de cette date, les jours rallongent. Mais cette nuit la plus longue n'est que le début de l'hiver, et nous ne tarderons pas à nous en rendre compte. La plupart des phoques, des manchots et des oiseaux de mer qui, à notre arrivée, peuplaient en grand nombre la plage et la mer sont partis entre-temps dans le nord, à la limite de la banquise, où ils trouveront des températures plus clémentes et de la nourriture en abondance. Seuls quatre manchots inséparables, deux mouettes dominicaines voraces et trois pigeons de l'Antarctique, éternellement en train de quémander, qui se sont joints à notre club d'hivernants et, à l'exception d'un manchot, survivront à cette épreuve.

Nous enregistrons la température la plus basse, le 6 août, avec  $-27$  °C. Si on prend en considération le facteur de Chill qui tient compte dans ses calculs de l'effet du vent, notre tableau indique  $-70$  °C. Les blizzards soufflent presque sans discontinuer et nous allons au puits en nous terrant comme des taupes dans notre tunnel de neige, long de 8 m, que nous avons creusé. Il est impossible de rester dehors plus de quelques minutes, et Erich souffre d'engelures. Durant les tempêtes, le chaos: la station tremble de toutes parts, la neige et les morceaux de glace craquent contre les vitres. Les flammes et

la fumée venant du poêle sont refoulées dans le salon, les roulements sourds et les grondements inquiétants des rafales résonnent, comme si des trains de marchandises passaient, dans un bruit de tonnerre, juste devant la maison. Ces tempêtes nous ramènent sans cesse à la nuit de notre échouement, et nous nous sentons que plus fortement menacés.

Pourtant, le printemps finit par arriver, les animaux reviennent et fin septembre, le vent a renoncé à souffler, le ciel est rose framboise. La glace et la neige aussi ont des reflets roses, l'air est cristallin. Un phoque, flanqué d'un petit paquet sombre, son petit, se tient près de nous. L'atmosphère du lac volcanique est merveilleusement paisible: quelques nuages sont accrochés aux crêtes et, une pleine lune lumineuse nous éclaire. Soudain, nous sommes infiniment heureux et de nouveau réconciliés avec la nature.

## **Le sauvetage**

Le 24 novembre, cela fait exactement sept mois que nous avons échoué ici. Comme toujours, quand le temps le permet, nous travaillons au bateau. Erich a creusé un trou de 3 m de profondeur dans le mur de neige et de glace afin d'accéder à la coque et de colmater les fuites depuis l'extérieur. Nous avons remplacé les vitres défoncées et remis en état la quille amovible dont les caissons étaient remplis de glace à ras bord. Aujourd'hui, une grande surprise nous attend: entre le Freydis et la glace qui l'entoure, une fissure, dans laquelle il y a de l'eau, s'est formée et dans cette baignoire le Freydis flotte enfin Notre Viking que l'on croyait mort est ressuscité!

Le moteur n'a pas fonctionné depuis cinq mois et refuse donc de se mettre en marche, le démarreur étant grippé à cause du sel. Il nous faut déposer le mastodonte, le traîner dans la station et le démonter. Après cela, le démarreur fonctionne, enfin à peu près. Puis, il faut encore une deuxième batterie et une infusion d'huile très chaude, pour que le moteur principal, veuille bien, lui aussi, fonctionner.

Nous piochons, cassons, pelletons, comme s'il en allait de notre vie, nous dégageons de la glace le gouvernail, l'arbre et l'hélice. Puis nous aplanissons la baignoire de cendres que le bateau a creusée lors de l'échouement. Sur un bloc situé à 100 m, nous sortons notre deuxième ancre avec 30 m de chaîne et nous attachons la corde à l'un des grands winches de bord. Ainsi nous pourrions sortir le Freydis de son trou et le mettre en eau peu profonde quand le niveau remontera. Maintenant, il ne nous reste plus qu'à attendre que la fonte des glaces fasse remonter le niveau de l'eau ou, mieux, mais ce serait trop beau pour être vrai, qu'un remorqueur nous tire de là.

Nous passons nos journées à transporter, pièce par pièce, de la station au bateau, le matériel que nous avons sauvé. Peu à peu, le Freydis redevient habitable. Même le GPS et l'appareil à ondes courtes fonctionnent, une fois remis à leurs anciennes places. Maintenant, seule la glace du lac volcanique nous barre encore le chemin de la liberté.

## Un horrible voyage

Le 12 décembre, un bateau de ravitaillement de la flotte chilienne, le Lautaro, arrive enfin. Il se fraye un chemin depuis l'entrée du lac à travers la glace, casse la banquise et nous prend en remorque. Derrière lui, des blocs de glace labourés et de petits growlers sautent hors de l'eau comme des bouchons de liège. Mais ils sont loin d'être en liège lorsqu'ils viennent taper notre bordage dans un fracas angoissant. Quelquefois le Lautaro, ne pouvant plus avancer, prend un nouvel élan, éperonne violemment la glace et se libère.

Mais, lors de ce genre de manœuvre, le Freydis, au bout de son amarre, ne reste pas toujours droit dans son sillage: il tourne, se déporte, est projeté contre des murs de glace, tiré le long d'arêtes vives, ce qui ne laisse pas de nous inquiéter. Mais nous finissons par surmonter cette épreuve et quittons notre lac à la fois aimé et haï, à la fois soulagés et pleins de mélancolie et de gratitude.

A l'extérieur, nous attend une tempête, et les déferlantes nous arrivent juste de face, se brisent au passage sur le Freydis, qui est entraîné sans pitié vers l'avant par l'amarre et s'enfonce fortement. Par un bollard ouvert, des masses d'eau s'engouffrent dans la proue et se déversent dans les fonds de cale si bien que, en peu de temps, les planches du fond flottent de nouveau. Nous sommes désespérés et ce que nous fait endurer cette mer déchaînée est presque aussi traumatisant qu'un échouement. Mais nous n'avons pas le choix: notre machine n'est pas encore de taille à affronter un tel voyage toute seule.

Après quatorze heures de cet enfer nous atteignons, à trois heures du matin, l'île Greenwich, frigorifiés, physiquement et moralement exténués, et le bateau rempli d'eau. Nous nous rendons au moteur dans la petite lagune de Prat pour panser nos plaies. Les Chiliens, très gentils, nous sont d'une grande aide. Et c'est pour nous extraordinaire de pouvoir nous reposer tranquillement dans leur station et ne plus avoir peur. En fait, nous avons un besoin urgent de souffler car nous souffrons de maux de dos, d'estomac, des muscles et des articulations, en un mot, nous avons mal partout. Cependant nous venons finalement à bout du chaos à bord du Freydis avec l'aide de techniciens chiliens et d'un ami venu d'Allemagne. Mais le moteur reste notre gros souci et nous devons le laisser tourner pendant toute la traversée du détroit de Drake, au cas où...

Toutes les stations des îles Shetland du Sud nous souhaitent bonne chance pour la traversée et nous suivent par radio. Tant de sollicitude nous rassure. On annonce un léger vent d'ouest et aucune dépression dans la région.

Notre deuxième Noël dans l'océan Antarctique se passe simplement, seuls un petit sapin en plastique fixé solidement à la table de la cabine et un fanal répandent un peu une atmosphère de fête.

Pour finir, le détroit de Drake nous montre encore une fois les dents, des rafales de vent de 8 Beaufort nous attaquent de front. Toutes voiles arisées et tendues, nous taillons notre route à toute allure dans les vagues qui atteignent 4 à 5 mètres, montent à pic sur le plateau continental devant le Horn où elles se brisent. Le vent faiblit seulement à l

abri des îles Hermite.

Soudain, nous tressaillons: nous venons de voir des éclairs, ce qui est étrange car nous ne nous attendions pas à essuyer un d'orage ici!

En quelques secondes, nous sommes pris dans un front de grêle, la visibilité devient nulle, le sondeur à écho et le radar cessent de fonctionner sous le bombardement des grêlons. Commence alors un parcours aveugle et fou entre les îles au péril d'un nouvel échouement. Nous paniquons un instant mais le grain passe aussi rapidement qu'il est venu, les appareils fonctionnent de nouveau. La Terre de Feu, après nous avoir infligé une rude et dernière leçon, nous traite enfin avec bienveillance.

### **Épilogue et perspective**

Le Freydis est resté une année entière à Puerto Williams sur le canal de Beagle, car tout, mais vraiment tout, devait être vérifié, réparé ou remplacé. En effet, non seulement il est resté pris six mois dans les glaces et a été fort endommagé mais, plus grave que tout, il a été rempli d'eau lors de l'échouement et la corrosion par le sel progresse partout comme une lèpre.

Des spécialistes soudent notre réservoir d'eau douce qui est crevé, nous aident à réparer et réinstaller l'électricité et l'électronique, remettent en état les dynamos et les autres groupes, rénovent en partie les aménagements en bois- le tout pour un prix honnête. Cependant, ce sont les Indiens de la Terre de Feu, surtout les trois frères Calderon, qui sont notre principal soutien. Ils font partie des derniers Yamanas authentiques alors que la plupart ne sont pas vraiment intégrés socialement et que, tout comme les Inuits dans le Nord, la perte de leur identité ethnique a favorisé le développement de l'alcoolisme.

Pendant le travail, au moins, le schnaps ne risque pas de leur faire du mal, car nous travaillons, cuisinons et mangeons ensemble jusqu'à ce que l'hiver nous contraigne à faire une pause.

Dès que le thermomètre remonte au-dessus de 10 °C, nous ponçons, grattons et peignons afin de rendre le Freydis présentable. Nous démontons, nettoyons et graissons nos onze winches, lavons les seize voiles et les séchons et, enfin, nous pouvons repartir avec un beau bateau apte à la haute mer et de nouveaux membres d'équipage.

Nous visitons la plus ancienne ferme de la Terre de Feu et Lennox, l'île des chercheurs d'or, nous frôlons encore une fois le cap Horn, flânons entre les îles Wollaston où nous surprend un mirage: les miroitements de l'air simulent des maisons et des bateaux qui flottent lentement au-dessus de la mer, ce qui est aussi fantastique que surréaliste!

La grêle, la neige et la pluie, mais aussi de magnifiques arcs-en-ciel nous accompagnent dans le détroit de Le Maire jusqu'à l'île de Los Estados dont nous explorons les baies. En chemin, nous découvrons un vieux cimetière avec des croix de métal rouillées: les dernières demeures de nombreux naufragés et de quelques

condamnés qui ont été exilés jadis par les Argentins sur cette île inhospitalière. Aujourd'hui, seuls quatre soldats y habitent.

Nous voguons en direction de Beauchêne, l'île la plus éloignée des îles Falkland, entourée d'albatros, d'oiseaux-tempête et de pigeons du Cap. Nous faisons le tour de l'île avec ses terrasses de roches assiégées par des colonies d'oiseaux au clair de lune. Leurs cris, leurs croassements couvrent même le mugissement du ressac et font penser à des voix humaines d'où, peut-être, une ancienne superstition d'après laquelle les albatros abritent effectivement les âmes des noyés. Pas moins de 1,55 million de ces malamoks et 2 millions de manchots couvent sur ce petit bout de terre.

Nous parvenons, après 25 miles sous blister, à la première des îles Malouines habitée, Sea Lions Island. Nous observons pendant leur chasse dans une baie cinq baleines tueuses: les orques foncent à une vitesse incroyable, rabattent les manchots et puis la boucherie commence. Bien que d'habitude nous détestions les scènes de chasse, nous sommes fascinés par ce travail de groupe, fin et coordonné, qui révèle une grande intelligence et un excellent système de communication.

Puis nous prenons définitivement congé des Malouines pour faire voile vers de nouvelles rives. Comme, jusqu'ici, nous avons surtout navigué dans le sens nord-sud, nous désirons maintenant faire le tour de la terre par une route inhabituelle: notre objectif est de contourner l'Antarctique et ainsi de faire escale dans les îles se situant à son pourtour; tout d'abord la Géorgie du Sud, l'ancien El Dorado des baleiniers, et les volcans fumants dans la mer glacée des îles Sandwich du Sud. Il n'y a que très peu d'informations sur elles et c'est justement ce qui aiguise notre curiosité, donne des ailes à notre imagination: ces îles du sud nous semblent remplies de secrets, difficiles à trouver, primitives, pures et ardentes.

Ensuite le Freydis sera confronté au cap de Bonne-Espérance et fera halte en Afrique du Sud, avant de plonger à nouveau sa proue dans l'eau bleue de l'océan Indien. Car le monde est encore vaste et beaucoup d'autres heures exaltantes nous attendent.