Chapitre 12

De l’Isla Tamar à Valdivia

Le 21 octobre 1520, observant un cap qu’il nommera Cabo Virgines, Magellan a soupçonné l’existence d’un détroit. Il a réussi à s’y engager et en suivre les méandres malgré les exhortations de son équipage, sûrement moins véhémentes après l’exécution de quelques récalcitrants à Puerto San Julian. Cette découverte allait l’immortaliser.
L’Estrecho de Magellanes s’oriente d’abord au nord-ouest, bientôt par deux étranglements, longeant le littoral nord de l’isla Grande de Tierra del Fuego, il prend une direction sud-ouest puis sud par le paso Ancho pour contourner la Péninsule Brunswick, dont l’extrémité forme le cap Froward. Cette pointe est la terre la plus australe de la masse continentale de l’Amérique du Sud. Il oblique ensuite au nord-ouest vers l’Océan Pacifique. Quant à l’exploration du canal Beagle, en faisant le tour de la dite grande île par le sud-est et le détroit de Le Maire, elle se fera trois siècles plus tard à la suite des expéditions du HMS Beagle en 1826 et 1836. Fitz Roy et Stokes ont rejoint le détroit de Magellan à l’ouest du cabo Froward par le canal Magdalena.
Jusque-là livresque, mon admiration pour ces géants s’est précisée dans les dernières semaines. J’essayais d’imaginer comment ils progressaient contre les vents et les courants prédominants à bord de leurs bateaux à fond plat, comment tirer des bords, comment contrôler les hommes superstitieux qui, la nuit, voyaient des feux s’allumer çà et là. Le diable se manifestait souvent au début du seizième siècle, surtout quand ça accommodait les Inquisiteurs. Employant des moyens comparables Magellan pouvait-il conjurer les esprits?
Les canaux empruntés par Agartha suivent les méandres entre des îles et des îlots rocheux et la Cordillera Darwin. La Tierra del Fuego est un archipel dont l’île gigantesque au nord du canal Beagle se nomme fort justement Isla Grande. Au sud, un chapelet: Navarino, Hoste, Gordon et le groupe qui inclut les Wollaston, Herschel, Hermite et Horn. Le sud-ouest de l’Isla Grande est couvert par un immense glacier inexploré sauf près des fjords qui naissent du Beagle. Dans ce dédale incompréhensible et arbitraire, pas d’horizon, pas de douceurs ni de caprices de la végétation, surtout du roc. La vue du pont d’un petit bateau est bien celle décrite dans les livres: ‘un accident géographique’. Des cascades apparaissent au loin sur les falaises comme une trainée d’argent. Les grains sont soudains et ils cachent soit la neige ou la pluie glaciale, parfois la grêle. En dépit du temps maussade, ayant vu une seule fois les glaciers, on espère une éclaircie qui les laissera entrevoir encore, même un instant, derrière les premières montagnes.
Le 12 février me voilà donc à la porte du Pacifique, à ma gauche l’Isla Desolacion, droit devant, l’Océan. La caleta Rachas s’ouvre sur le versant est de l’Isla Tamar, à la jonction des canaux Magellanes et Smythe. J’y suis coincé et par le mauvais temps et par une vilaine douleur aux côtes, résultat d’une glissade en allant frapper des amarres. La caleta porte bien son nom, les williwas se succèdent. Ce côté de l’île, guère plus hospitalier que celui au vent, couronne à 300 mètres, il est facile d’imaginer les vents catabatiques. Je ne suis pas très rassuré mais les options ne sont pas nombreuses. J’ai ajouté une troisième amarre. Par bonheur, il n’y a pas de ressac, je peux tenir un siège. La douleur persistante me suggère des avantages à embarquer un équipier costaud, mais c’est une responsabilité qui me fait peur.
Bientôt trois semaines depuis Puerto Williams sans rencontrer d’ennuis techniques insurmontables; je me dis que rien ne presse. Deux jours que le temps est exécrable, la pluie presque constante. Hier j’ai eu la visite d’un petit phoque, aussi curieux que moi. Je me félicitais d’avoir hissé l’annexe; quand ces bêtes décident de s’y installer, mes protestations véhémentes n’ont aucun effet. Ils ont de grandes dents même s’ils paraissent moins irascibles que les lions de mer. Le paysage est à la fois sinistre et envoûtant. Lorsque le soleil se montre, hélas jamais pour longtemps, alors c’est tout à fait glorieux, particulièrement si le glacier éclate de mille feux. Dès mon arrivée j’ai eu la chance d’observer à loisir un condor, ça justifie tous les superlatifs. Quelle majesté! Mais trop tôt de lourds nuages noirs revenaient, le crachin faisait disparaitre la falaise et il ne restait qu’un univers de rochers luisants, chaotiques où, acharnés s’accrochaient ici et là des arbustes tordus.
Une surprise m’attendait en quittant cette caleta Rachas. Les amarres récupérées, l’ancre à poste, l’annexe sur le pont je m’aperçois que la marche avant ne s’engage pas. En catastrophe l’annexe est lancée à l’eau littéralement et je rame comme un forcené pour éloigner Agartha des écueils. Heureusement il y a une accalmie. Je remonte à bord pour jeter la pioche; réinstallation des amarres et au boulot. Il me faut enlever l’échelle de la descente, pour accéder à l’arrière du moteur.
Encore la p\*\*\* de clavette du manchon (tourteau) d’accouplement, décidément baladeuse, que je retrouve sous la transmission du Perkins. Un côté de la lèvre du chemin de clavette est amoché, donc la fixation douteuse. Cela n’augure rien de bon. Je commence à avoir de l’expérience, le travail s’exécute en dix minutes, la difficulté étant de remettre boulons et écrous sans rien échapper dans la cale gluante d’un mélange d’huile et d’eau salée.
Je jure qu’un jour en sarreau blanc et cravate je démonterai un moteur diesel en ses composantes les plus minuscules, dans un atelier impeccable et climatisé, assis sur un banc confortable, en écoutant une musique religieuse a capella en souvenir des jurons hurlés en Patagonie.
Nouveau départ. A la sortie du paso Roda des cailloux émergent à peine: le grupo Izquierda qui projette de la pointe nord-est de l’Isla Tamar et le grupo Derecha; une balise et le kelp fournissent des points de repères. Le ciel s’éclairci ; le vent vient du sud, la grand-voile et le foc prennent la relève du Perkins. A bâbord l’Océan Pacifique Sud et le fameux cabo Pilar trop loin pour être deviné malgré mon enthousiasme rêveur. En direction nord, je distingue les îlots Fairway et son phare. Trafic régulier certainement surveillé de la station de l’Armada; les navires entrent dans le Magellan pour aller soit au nord par le canal Smythe soit à l’est vers l’Atlantique par Punta Arenas.
Je n’étais pas au bout de mes peines. A mi-chemin vers les îlots Fairway, toujours en train de faire des projections farfelues quand Agartha avance à bonne allure, un bruit suspect me ramène à la réalité: l’hélice heurtait le safran. Replongeon la tête dans les cales. Par chance l’espace entre le côté proximal du safran et l’étambot ne permet pas d’extraire totalement l’arbre sans enlever d’abord l’hélice, sinon j’aurais vérifié si la pinoche est vraiment efficace. (Dans une boite fixée à la cloison, je garde des pinoches: une pour le passe-coque, la deuxième pour le trou d’étambot).
Pas un meilleur endroit pour vérifier ce que j’avais immédiatement compris! Ce bruit vient du contact de l’hélice avec le safran. Lorsqu’Agartha atteint cinq nœuds à voile l’hélice tourne librement et la clavette du manchon glisse. Par chance aucun navire en vue et le vent demeurait favorable. Par ailleurs la manœuvre était délicate car, n’apparaissait au presse étoupe qu’à peine dix millimètres de l’arbre. Je suis arrivé à y mettre une pince-étau, le tirer pour juguler l’entrée d’eau verte. C’était nettement mieux qu’au fjord Espana où j’ai dû plonger et, prenant appui sur le safran, le repousser.
Satisfait et progressant à voile à un bon rythme j’enlève la pince-étau; l’hélice recommence à tourner et devant mes yeux l’arbre sort immédiatement du manchon. Le bruit ambiant couvrait certaines imprécations innommables. C’est le moment que choisit le militaire au poste de contrôle de l’islote Fairway pour demander de m’identifier. Évidemment il faut épeler tous ces mots pour lui étranges à cause de mon accent. Je dois répéter: ‘uno tripulante’; ils n’ont pas l’habitude d’interpeler des voileux en solitaire et s’ennuient probablement sur cet ilôt au bout du monde. Pas moi! Evitant de mentionner mes embêtements, je me remets au boulot. Enfin, j’y arrive après avoir mis Agartha à la cape pour ralentir l’allure. Je réalise qu’il faudra maintenir la pince-étau sur l’arbre quand Agartha progresse à voile. Pour ne pas l’oublier, je découpe le profil d’une pince dans un morceau de plastique que j’attache à la clé de démarrage. Cet objet grossier et encombrant devrait m’intriguer.
Dans Puerto Profundo, environ deux milles au nord des ilots Fairway la tonne (bouée) d’amarrage pour les vedettes de l’Armada est libre. Je replonge dans la cage moteur; mon intention est de percer le manchon. Il me faut des heures et des heures de travail et plusieurs mèches. A plat ventre sur le diésel, je bave de la salive sur la mèche, un truc appris de mon père. Si je ne parviens pas à percer l’inox de l’arbre, tarauder un pas de vis dans le manchon se fait sans peine. Une soirée tranquille avant de reprendre la route vers le canal Sarmiento où à la caleta Vitoria je rejoins trois voiliers aussi en direction nord. Giovanni de Joshua me prête des mèches de qualité et je poursuis mes efforts visant au moins à faire une indentation dans l’arbre. Enfin, un boulon de quatre millimètres, aiguisé pour se fixer dans la dite indentation, devrait retenir l’arbre dans le tourteau, je reprends confiance mais pas au point de faire passer la renverse brutalement.
De toute façon pour m’assurer que l’ancre ne chassera pas, donner un bon coup de marche arrière n’est pas mon premier choix, cette manœuvre ne m’a causé que des emmerdes. Je laisse plutôt le vent travailler en dévidant dix mètres de chaîne à la fois, le vent de Patagonie est habituellement au rendez-vous. Par ailleurs la stratégie a son importance.
La plupart des caletas sont petites, rarement on y trouve assez d’espace pour un rayon d’évitage raisonnable. On porte des aussières à terre non seulement à cause des rachas mais parce qu’il est impossible d’avoir une bonne longueur de chaîne sur l’ancre. En général, une fois dans la baie me servant de la drisse d’artimon, je mets le zodiac à l’eau pour le traîner sur la hanche. La zone de mouillage déterminée, le bateau ayant encore son erre je mouille la Delta et, selon les fonds, de 10 à 20 mètres de chaîne. Aussitôt que le bateau commence à faire tête, rapidement j’en ajoute dix, je bloque le guindeau et immédiatement je saute dans l’annexe. La première amarre est importante. Si le diable me favorise, dans un rocher il y aura un anneau ou un bout (longueur de câble, cadeau de bienvenue des pêcheurs) sinon ce sera autour d’une grosse pierre ou d’un arbuste costaud. Ce n’est pas le moment de bailler aux corneilles, je rame aussi furieusement qu’un canard vapeur.
Au nord des îlots Fairway la progression a été variable, une constante en Patagonie. Le canal Smythe est aussi transigé par les navires, obligatoire donc d’écouter les informations radio et s’annoncer. Au Paso Shoal, le vent était favorable, Agartha avançait sur grand-voile et yankee tangonné. Imaginez mon effroi de voir à tribord ce qui reste de la coque rouillée du Santo Leonor et, droit devant, apparaître soudainement de derrière l’Isla Richards le paquebot Switzerland. Ses hélices de propulseur d’étrave en pleine action provoquaient une gîte surprenante pour un bâtiment aussi gros. Il avait évidemment la priorité pour ce paso. Pour mes calculs j’avais pris l’heure de la zone mais il était attendu à l’heure avancée de l’été. J’avoue avoir eu la frousse, il venait directement sur Agartha. Un officier sorti sur la passerelle m’observa un bon moment, prêtant même ses jumelles à un marin. Pas de quoi être fier! Quant à l’épave, probablement qu’en 1968 ce cargo ne profitait pas de ces hélices d’étrave. J’ai lu que le pilote aurait dit ‘all right’ au lieu de ‘OK’ au moment exact où l’homme de barre abordait le virage. Comprenant mal cette expression, qui veut en fait dire ‘acceptable’ le barreur aurait viré brusquement! A ce paso Shoal, les bateaux doivent négocier trois virages serrés alors que la largeur maximum se lit en encablures (200 mètres environ) et non en milles.
Au canal Sarmiento j’ai de la compagnie. Trois bateaux se dirigeaient au nord : Joshua avec Nancy et Giovanni, Carmoucha avec Sandra et Gaël, Stokes avec Jay et Austin et moi. Marie-Christine sur son Flâneur allait vers Ushuaia. Ce soir-là, dans le carré spacieux du Carmoucha nous avons baptisé l’endroit: le ‘yate club de la caleta Victoria du Sarmiento’. Il fallait voir la toile d’araignée que nos amarres avaient tissée d’une rive à l’autre.
Des pêcheurs campaient sur un bout de plage de galets, se protégeant tant bien que mal des intempéries avec des installations précaires faites de branches de buissons et de bâches en plastique transparent. Ils semblaient très jeunes, ce qui me surprenait. Utilisant un narguilé et un compresseur, ils plongeaient pour des crabes dans cette eau glacée. Un produit de luxe à Ushuaia, pour lequel eux n’avaient que trois sous. Les chaloupes n’ont pas de chauffage, je les ai vus se laver à l’eau d’une cascade et faire la popote sur un feu de branchages. Imaginez! Dans cette région s’il ne pleut pas c’est qu’il va pleuvoir. Deux gringalets sont venus m’offrir du poisson frais et demandent en échange de l’huile pour la cuisson, des revues, des cigarettes; le plus effronté veut de la marijuana! Ça me rassure, je n’ai pas l’air croulant. Un des jeunes était pieds nus; il aura des bottes mi-jambe que j’avais en surplus.
Les jeunes nous expliquent qu’un bateau-mère venait de Puerto Eden ou de Puerto Natales chercher le produit de leur pêche. Nous avons été là trois jours à cause d’une dépression de forte intensité. Durant trois nuits la plainte de l’éolienne de Joshua jouait une musique particulièrement lugubre. Les pêcheurs nous ont d’ailleurs questionnés à propos de ce hurlement.
Avec les tripulantes du Stokes, au lieu d’emprunter le canal Conception nous avons pris la diversion par les canaux Pitt et Estero Peel. Austin Brookes et Jay Davison sont des alpinistes, de haut niveau. Lui a fait ses classes en Ecosse et en Nouvelle Zélande; en 1981 ajoutez le Molamenqing au Tibet et l’Everest à deux reprises.La première, sans sherpas et sans oxygène et sans perdre un homme, il était chef de l’expédition qui a marqué le bicentenaire de l’Australie. J’étais en compagnie d’experts montagnards, fasciné par leurs explications. Je ne savais pas que le mont Fitz Roy demeure un des sommets les plus exigeants du monde et n’a été que rarement escaladé. Quelles soirées j’ai passé suspendu à leurs lèvres.
Mes amis désiraient apercevoir le mont Stokes à partir de l’Estero Peel, idée qui m’enchantait. La météo n’a pas coopéré; en dix jours les sommets de l’immense champ de glace de la Patagonie du Sud ne sont apparus qu’une seule fois et pas longtemps. Un matin on a pensé voir le sommet mais Austin n’était pas convaincu. Pourtant il le connaissait bien puisqu’il a dirigé l’équipe de la première ascension en 1970.
Pour gagner le sommet d’une colline on s’est lancé dans une équipée épuisante sans atteindre une élévation qui nous paraissait facilement accessible. A quelques mètres du rivage où nous avions trainé l’annexe, la végétation tordue et dense devient infranchissable, ce que les Kawesqars (Alakalufs) savaient. Le sol spongieux ne donne pas d’appui et, souvent se dérobe sous nos pas entre les racines. Pourtant déterminés, le soleil déclinant ne nous a pas laissé d’option, nous avons rebroussé chemin après sept heures d’acharnement. Pire, Jay et moi, soulagés d’avoir rejoint une plage de galet, avons réalisé que nous étions de l’autre côté d’un avancé rocheux qui nous séparait de l’annexe. On a peiné encore une heure pour escalader ce roc et retrouver Austin qui patientait stoïquement. Se perdre sur une aussi courte distance nous confirme la sagesse des aborigènes!
Finalement, survient ce que je craignais: une perte importante du liquide de transmission. J’ai eu du pot, un coup de vent se préparait mais du canal Pitt à une petite anse de l’Estero Plaingsong j’ai réussi à manœuvrer à voile. Les rachas ont été très violentes. Le joint d’étanchéité de l’inverseur hydraulique était déchiré et je n’avais pas de rechange. Du cablot enroulé dans l’espace entre le tourteau et l’inverseur a quelque peu diminué la fuite. Mais au premier essai ça n’empêche pas la projection en éventail de gouttelettes d’huile sur 360º. Le lendemain, scénario identique, cette fois à la caleta Steaming Duck. Austin me refile de l’étoupe que je réussis à coincer et maintenir en place avec du ‘bout’, une bague de serrage (jubilee clamp) et des colliers serre-câble de plastique (tie-rap). Ça tient le coup. La fuite est minime. Tout de même inquiet, le moindre changement de régime ou un bruit différent me fait dresser l’oreille.
Le 6 mars, enfin Puerto Eden. Le drapeau Chilien flotte fièrement au bâtiment de l’Armada. En face, une tonne d’amarrage orange qui m’évitera de mouiller. La permission accordée je manœuvre pour passer une amarre dans l’anneau. En solitaire on apprend à approcher ces tonnes de port en marche arrière. Craignant de provoquer la ‘balade de la clavette’ je choisis de diriger Agartha au vent pour ensuite le laisser dériver sur cette masse de fer animée d’un mouvement de pendule inquiétant au rythme capricieux des vagues.
Les formalités à la station m’ont semblé rapides; en prime le marin m’indique où obtenir diesel, pain et l’accès à la douche chaude. Pas de plainte officielle originant du paquebot Switzerland! De retour sur Agartha j’aide Stokes à venir sur bâbord. Joshua, qui nous avait quitté au canal Conception, s’amène et s’amarre sur mon tribord. Carmoucha lui a poursuivi vers Valdivia. Les démarches administratives terminées les trois voiliers vont dans la baie. Le chef de la station nous a avertis du mauvais temps pour la nuit. J’utilise deux ancres en tandem pour Agartha, une Danforth et la Delta sur 80 mètres de chaîne. Personne n’osera aller à terre avant le lendemain en fin d’après-midi; du temps pour écrire.
Premier village depuis Puerto Williams: 40 jours, 600 miles nautiques, la moitié du temps caché dans une anse à attendre que le vent du nord-ouest se calme.
Puerto Eden aurait une population de 250 âmes. Une trentaine de maisons autour de la baie, beaucoup sur pilotis; chacune a sa barque de pêche. Les cabanes sont de couleur terne dans la grisaille. A gauche de l’école, un magasin général où je trouve de l’huile moteur, du diesel et un choix limité de boites de conserve. Le transfert du diesel qui nous est livré en baril de 200 litres demande des heures; la marée basse et le quai délabré rendent le travail hasardeux à la pluie. Pour le pain c’est sur commande. Maria, la boulangère offre le café. J’achète des canots miniatures cousus en peau de phoque. Deux adultes assis devant le poêle regardent leurs pieds et ne disent pas un mot; un discret mouvement de la tête en réponse à nos salutations.
Les seules constructions en parpaing logent l’école et la gendarmerie. Ces derniers nous annoncent le Navimag de Puerto Montt pour le lendemain, nous allons avoir un meilleur choix sur les étagères que des patates et des oignons. Au-delà de 300 jours de pluie par année ne favorise sûrement pas la culture maraichère.
Nous avons l’occasion de parler avec une jeune anthropologue hébergée là pour un projet de recherche. Elle nous explique que c’est le village choisi par le gouvernement pour loger les survivants Alakalufs dans les années cinquante. La prospérité venait alors de l’abondance des cholgas. Malheureusement une infestation de ces mollusques sévit et le commerce périclite. Les autorités essaient d’inclure Puerto Eden dans le circuit touristique qui va de Puerto Montt à Puerto Natales. Pas simple d’attirer les visiteurs qui s’intéresseraient aux derniers représentants de ces hommes dont témoigne Raspail avec tant de morosité. Ça ne durera pas, les jeunes ont 40 ans et les enfants ont été assimilés. Ces indiens Kawesqars ont eu une histoire tragique. (Lire le témoignage émouvant de jean Raspail: Qui se souvient des hommes).
En fait tous les aborigènes de cette région, depuis que Magellan en 1520 a ‘découvert’ les Patagons, ont subi un sort identique: l’élimination. Soit parce qu’ils chassaient les mêmes animaux que les colons européens soit par bêtise religieuse. Alors que les Patagons s’adonnaient à la chasse dans l’immense territoire au nord du détroit, les Kawesqars vivaient de pêche. Ils ne s’aventuraient pas loin de la plage des nombreuses anses qui vont du golfe de Penas au Magellan. Les Européens les qualifiaient de sous-humains, ne comprenant pas que la survie, pendant 5000 ans - probablement jusqu’à la dernière glaciation - dans l’environnement le plus hostile du globe, demandait une forme d’intelligence de la nature que les blancs n’avaient pas.
Les premiers espagnols qui essayèrent d’implanter une colonie dans la baie Possession ne passèrent pas l’hiver de 1584. Cette tentative était pourtant sérieuse quant au nombre: 500 personnes, dont 30 femmes, des prêtres, des enfants, des soldats, des juges, trois bourreaux. Les juges au 16ième siècle étaient du genre expéditif mais les corps eux se balançaient longtemps au gibet. Rien ne se compare à l’exemple cruel!
Se manifeste tardivement un intérêt pour les Kaweskars. Les anthropologues n’ont pas le travail facile, la langue est composée d’onomatopées; gagner leur confiance n’est pas garanti, quelle surprise! Il y aurait une dizaine d’adultes qui utilisent toujours le langage. Comme les Inuits qui ont plusieurs mots pour décrire la neige, les Kaweskars nuancent le passé: immédiat, la veille, quelques jours ou quelques mois plutôt, jusqu'à l’histoire ancienne ou même si ancienne qu’il s’agit de ouï-dire ou de croyances. Par ailleurs le futur n’existe pas; probablement que leur existence en mode survie était plus près du désespoir que de l’espérance. (Raspail)
Enfin, l’alcoolisme fait les ravages connus. Difficile de reconnaitre leurs ancêtres pagayant même l’hiver dans des pirogues dont la taille variait selon le nombre de personnes composant la famille. Les femmes plongeaient pour les mollusques ou les centollas. Vivants nus, ils s’enduisaient le corps de graisse de phoque et couchaient entassés les uns sur les autres pour garder de la chaleur. Pour les marins de Magellan, eux-mêmes sentant la sueur et infestés de poux, l’odeur des Alakalufs (Kaweskars) était offensante et ils les considéraient comme des bêtes. Ceux qui ont voulu les sauver au nom de la religion et qui les ont parqués dans des réserves, leur ont enlevé la mémoire de ces traditions expliquant justement leur survivance.
De Puerto Eden au golfe de Penas la distance est de 150 miles nautiques. La dépression passée, le vent s’est établi au sud et en 48 heures j’ai rejoint le canal Messier. Par contre, il a fallu patienter une semaine avant d’avoir des conditions acceptables pour entreprendre ce fameux golfe de Penas – littéralement golfe de la douleur.
Sa mauvaise réputation devient évidente en consultant la carte. Je dois le traverser en diagonale du sud-est au nord-ouest vers le cap Raper. Les vents viennent de l’ouest, généralement forts à cette latitude, précisément 47⁰ sud. En approchant le littoral chilien le fond marin remonte de 2000 à 50 mètres, s’additionnent les courants de marée et le Humboldt. Les navires aussi prennent ça au sérieux. Le vent, le courant et la mer qui portent à la côte ça ne rassure jamais les navigateurs.
Les notes du South America Pilot et du RCC ne sont pas jovialistes, elles incitent au plus grand respect. De la station chilienne du phare San Pedro, par VHF, je reçois la description des conditions au cabo Raper et les prévisions météo pour les douze heures à venir. De son côté dans sa boule de cristal André voit une fenêtre inespérée, je décide de poursuivre si possible jusqu’à Valdivia, 39⁰ sud, soit 540 milles nautiques.
J’ai quitté Stokes, à la caleta Francisco, Austin et Jay vont à Puerto Montt. Le golfe de Penas ne me réserve pas de mauvaise surprise: au coucher du soleil je suis au large de la péninsule de Tres Montes et quand le vent forcit, toujours du sud, Agartha est assez loin de la côte pour en profiter et voguer au nord à grande allure.
Les vents persistent de ce secteur, la mer est grosse mais régulière, Agartha avance très rapidement, le bonheur! Dans la nuit du 22 mars, j’étais à surveiller un chalutier et ‘aucazou’ j’avais démarré le moteur mais sans l’embrayer lorsque sonne l’alarme du détecteur de fumée. Après cette cavalcade la possibilité de problèmes de bulles me hantait malgré l’ajout du réservoir de charge. Soulevant l’échelle de la descente j’ai vite compris: les gaz de combustion et l’eau de refroidissement s’échappaient dans la cage moteur. Le tuyau avait cédé au niveau du système de séparation eau/gaz de Vetus. Pas une partie de plaisir de le remplacer. Le temps de retrouver dans mes pièces de rechange la durite du bon diamètre et surtout jeter un coup d’œil à l’extérieur fréquemment car toute la nuit, même à plat ventre sur le Perkins, je sentais Agartha partant au surf. C’aurait été stupide d’oublier que les chalutiers travaillent rarement en solitaire?
Pendant quatre jours les conditions demeurent idéales, les nuits magnifiques et le ciel constellé d’étoiles ce que je n’avais pas vu souvent dans les dernières semaines. Agartha dépasse souvent sa vitesse de coque. Au début c’est angoissant de voir la mer et trop de déferlantes mais je m’habitue et le pilote fonctionne parfaitement. La nuit, le souvenir des chavirages de Tsu-Hang reviennent me tourmenter chaque fois qu’une vague plus haute commence à rouler et vient s’écrouler à trois mètres du tableau arrière.
En moyenne 150 miles nautiques par 24 heures. Parti de Puerto Franscisco dans le canal Baker au lever du jour lundi le 19 mars, j’arrive à la tombée de la nuit le 23 au Rio Valdivia. En prime la dernière soirée une pluie de météores au large et un vent de demoiselle pour observer tout ça sereinement. Je lirai qu’il s’agissait des débris de la station Mir faisant leur réentrée éblouissante dans le ciel du Pacifique Sud. J’avais eu le privilège d’un poste d’observation aux premières loges.

