

Laurence LABBE

L'ALBATROS

*Roman inspiré des journaux de bord de
Bernard Labbé*

et du récit maritime de Michel Labbé

Ce livre a été publié sur www.bookelis.com

ISBN 979-10-424-0103-0

© Laurence LABBE

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction, intégrale ou partielle réservés pour tous pays.

L'auteur est seul propriétaire des droits et responsable du contenu de ce livre

« Le Code de la propriété intellectuelle et artistique n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article L.122-5, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite (alinéa 1er de l'article L. 122-4). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal »

Avertissement:

Il était nécessaire de conserver un minimum de vocabulaire maritime. Lors de leur première apparition dans le récit, les termes qui pourraient paraître techniques sont définis en note de bas de page. Même s'il ne fait aucun doute que le lecteur, plongé dans l'aventure, comprendra sans effort, on pourra se référer si besoin au lexique par ordre alphabétique en fin d'ouvrage.

Ceci est une œuvre de fiction, inspirée d'écrits et de faits réels. Toute ressemblance avec des situations ou personnes existantes ne serait pas volontaire de la part de l'auteur.

*À la mémoire de mon père,
aux héros anonymes du quotidien,
à ces explorateurs de l'ombre dont on ne parle jamais.*

*Le silence se promet à lui-même le silence
et se révéla plein d'amour*

Peter Handke – « Lucie dans la forêt avec les trucs-machins »

Prologue

Personne ne connaissait le vieil homme.

En défonçant la porte, les pompiers ont réveillé toute la résidence. Les plus matinaux sont rassemblés dans la cour, les autres observent de leur fenêtre. On charge le brancard dans le camion, les discussions vont bon train. Il ne se passe pas grand-chose d'habitude.

On s'interroge, on se questionne. Le monsieur du quatrième ? Il n'avait de contact avec personne. On hoche la tête. On congédie ses peurs ; finir seul, ou pire mourir, quelle idée ! Et bien vite on se sépare, il est temps de retourner à sa cuisine, son ménage, ses courses.

Nous sommes samedi, en Normandie, la brume se dissipe. On pourra avec de la chance cet après-midi faire un tour au bord de mer.

Le monsieur du quatrième est parti avec les pompiers, on ne trouve pas de famille à prévenir, d'amis à contacter. Pourtant il était en vie depuis plus de quatre-vingt ans ! Vous savez, peut-être a-t-il

réalisé des choses extraordinaires dont personne ne se souvient ? Ou peut-être se rappelle-t-on ce qu'il a fait, mais pas de lui ? Comme cela arrive si souvent. Voyez, par exemple, Tesla, cet inventeur à qui on n'a rien accordé de son vivant, regardez Sixto Rodriguez, ce musicien adulé que tout le monde croyait mort et qui subsistait modestement sur un autre continent ? Les exemples ne manquent pas. Alors peut-être l'a-t-on oublié le monsieur du quatrième, ou s'est-il oublié tout seul en attendant la fin ?

Qui est-il ? Il est mon voisin, le vôtre, peut-être votre cousin, ou votre ami disparu... Une parmi ces millions de personnes qui sont nées au siècle dernier, qui ont traversé leur époque, comme l'albatros survole les océans, déployant ses larges ailes au-dessus de l'immensité : majestueux, mystérieux et solitaire, sublime et rare, on ne le croise jamais. Et si d'aventure cela se produit, on peut être sûr qu'il présage un grand événement.

Souvent les défunts nous livrent en héritage leurs secrets. En fouillant, on peut retrouver ici la montre d'un aïeul, là des journaux intimes. Au fond d'un placard, des dessins, des coupures de presse. Dans un coffret, des lettres. Dans une malle, des photos... En nous offrant leurs mémoires, ils nous permettent de revivre des aventures parfois hors du commun.

Alors cette histoire est née en hommage aux héros du quotidien : ceux que nous sommes tous et ceux dont on ne parle jamais. À la mémoire de tous les génies, tous les anonymes qui ont traversé les siècles. Ces pèlerins à l'autre bout du monde qui rêvent que leurs songes s'envolent, se déposent sur les nuages, puis la cime des arbres

pour s'évaporer dans les gouttes de pluie qui viendront se perdre dans vos pensées. Ceux aussi qui ne partent jamais loin, car ils sont trop occupés à aider ceux qui les entourent, faisant preuve d'un optimisme toujours plus contagieux. Ceux encore qui ont abandonné tout espoir et se recroquevillent à l'instar d'une vieille pomme ridée, dans un coin de leur cœur tout sec qui ne demande qu'à être réchauffé et enfin ceux qui ne se posent jamais de question et qui illuminent le monde de leur rire étincelant, de la même manière que le phare dans la brume guide les marins, comme les dauphins et les oiseaux de mer montrent la route à suivre.

Ce voyage, c'est le vôtre, le nôtre. L'aventure de Michka, de Bernard, de la mer et de l'albatros, c'est notre aventure commune.

Départ de Michka pour son premier voyage

*Étonnants voyageurs ! Quelles nobles histoires
Nous lisons dans vos yeux profonds comme les mers !
Montrez-nous les écrins de vos riches mémoires,
Ces bijoux merveilleux, faits d'astres et d'éthers.*

*Nous voulons voyager sans vapeur et sans voile !
Faites, pour égayer l'ennui de nos prisons,
Passer sur nos esprits, tendus comme une toile,
Vos souvenirs avec leurs cadres d'horizons.*

Dites, qu'avez-vous vu ?

Charles Baudelaire - « Les Fleurs du Mal »

Ouistreham – Dakar

Le 8 juillet 1981 à 13 heures, Michka VI s'élance fièrement au large de Ouistreham accompagné de plusieurs bateaux, dont son frère, cinquième du nom. La longue et belle plage de Ouistreham Riva Bella, en Normandie, célèbre pour ses spectaculaires couchers de soleil, s'éloigne rapidement.

Michka n'a que faire du sable blanc. C'est un magnifique voilier de 37 pieds, unique, car construit sur plan par son propriétaire qui a

réalisé lui-même les finitions jusqu'aux aménagements intérieurs en bois de cèdre vernis : douceur au toucher et parfum d'aventure, ambiance très confortable, chaleureuse autant que fonctionnelle. Sa belle coque en aluminium, matériau encore peu utilisé, fine et légère, aime glisser sur l'eau et résister aux vagues.

Et ce jour est le grand jour, tant attendu, tant préparé.

Après deux ans de navigations de plaisance et de courses en Manche et en Norvège, un discours du maire trop long et l'ovation du public, Michka VI quitte son club, la Société des Régates de Caen Ouistreham et s'élançe fièrement paré de ses plus belles voiles et de son élégant spi¹ aux vives couleurs, pour son premier tour du monde. Et si aujourd'hui, mouettes et goélands tournoient et lancent dans le ciel leurs cris perçants, un jour prochain, c'est sûr, ce sera l'albatros qui déploiera ses larges ailes au-dessus de son mât.

À 15 h 20 le dernier navire de l'escorte vire de bord et retourne vers Ouistreham.

Au revoir, bon vent, Michka VI, bonne navigation, Bernard. À présent, l'homme et le bateau sont ensemble pour nombre de jours et nuits.

Le chemin sera long, mais le solitaire a réalisé un programme précis, s'inspirant de ceux qui l'ont précédé et laissé leurs traces : Bardiaux, célèbre circumnavigateur en solitaire et romancier, Slocum, Magellan...

1 *Spi* : abréviation de *spinnaker*, voile d'avant très légère et très creuse, qui ressemble à une sorte de parachute, hissée aux allures portantes pour gagner en vitesse. L'allure désigne l'angle de route du bateau par rapport à la direction du vent.

Tenant compte de toutes les données maritimes et météorologiques, il a planifié par rapport aux mouvements du soleil, et choisi la rotation vers l'Ouest pour éviter les cyclones sous les tropiques l'été et les dépressions des hautes latitudes l'hiver. Ainsi, le premier été austral permettra de visiter les canaux de Patagonie, le deuxième la Nouvelle-Zélande et le troisième l'Afrique du Sud en passant le cap de Bonne Espérance.

Toute l'épargne que Bernard a pu constituer doit financer le voyage, jusqu'au retour dans trois ans. Il faudra pouvoir se ravitailler en nourriture, en carburant pour le moteur qui ne sera utilisé qu'en cas de nécessité absolue, par respect pour la mer autant que par souci d'économie, et il sera indispensable de soigner Michka après les traversées difficiles. L'abandon n'est pas prévu, au regard des sacrifices consentis depuis de nombreuses années, partagés par sa famille.

Et voilà que les autres bateaux qui accompagnaient Michka en une haie d'honneur colorée ont disparu de l'horizon. Pour l'instant le skipper² observe le vent, le mouvement de la mer : rien qu'il ne connaisse même si jamais, non jamais, la mer et le ciel ne sont semblables. Mais Michka a déjà bien navigué et Bernard, à 45 ans, est non seulement ingénieur mais aussi un marin expérimenté qui a participé depuis l'âge de 11 ans à de nombreuses régates nationales et internationales et a réalisé une belle performance en 1976 dans la

2 Le skipper, ou chef de bord, est le barreur d'un voilier de régates ou de course, ou le capitaine d'un bateau de plaisance. Il est le responsable du pilotage du bateau, de l'itinéraire, des manœuvres, de la sécurité, de l'organisation de la vie à bord et de la cohésion de son équipage. En solitaire, le skipper est le seul maître à bord et joue tous les rôles.

Solitaire de l'Aurore³.

C'est le résultat d'années de passion avec la mer et d'une histoire familiale. C'est que la voile a été son principal loisir depuis ses dix ans. D'autres activités qu'il aurait aimé pratiquer : la photographie, le dessin, la musique, ne seront jamais que des compétences subsidiaires, au service de la navigation, au même titre que son diplôme d'ingénieur statisticien.

Et malgré les milles⁴ parcourus, les coupes et les médailles accumulées, les victoires, et les quatre ans passés à préparer le voyage, le navire et son skipper savent que la mer n'est jamais facile et que cette aventure qu'ils vont vivre tous les deux sera dangereuse et pleine de surprises et d'embûches.

Alors Bernard dit embarquer à son bord deux principes de base : « risque calculé » et « autonomie ». On verra à quel point ces deux préceptes, pourtant à première vue pas antinomiques, deviendront complexes au fil du temps et traduiront tous les paradoxes de cette personnalité brillante, mais parfois torturée.

Il faut prévoir bien sûr des provisions pour maintenir l'homme vivant et si possible en bonne santé même pendant les plus longues traversées. Le frais est stocké à température de la mer dans des récipients étanches sous les planchers. Une grande quantité de boîtes

3 De 1970 à 1979, la course est organisée par le journal L'Aurore, racheté ensuite par le Figaro.

4 Le nautique, ou mille marin international, est une unité de distance utilisée en navigation maritime ou aérienne. Il équivaut à 1 852 mètres, valeur correspondant en pratique à une minute d'arc terrestre mesuré à la latitude de l'Équateur, et à la 60^e partie d'un degré de latitude ($40\ 000/360/60 = 1,851\ 8$).

de conserve, dont on a enlevé les étiquettes pour éviter qu'elles bouchent la pompe, sont marquées d'un code couleur correspondant au contenu. L'inventaire de tout le matériel et des vivres est tenu sur un cahier dans la cuisine. Le marin a l'habitude de faire son pain, cuit au four et ses fameuses tartes aux pommes, réservées aux invités de marque. La cuisinière fonctionne au butane, bouteilles stockées à l'arrière. La cave de Michka VI est bien achalandée, réserves calées dans les fonds principalement à l'avant. L'apéritif reste à disposition dans les casiers du carré.

Le conservateur d'allure de Michka, prénommé Ursule, et le pilote électrique, baptisé Zéphirin, sont programmés pour fournir une précieuse aide. Ainsi réglé, Michka suit le vent et sa coque en aluminium bleu et blanc glisse sur les vagues comme un dauphin apprivoisé.

Le skipper descend préparer la soupe chaude pour son dîner et un thermos de café pour cette première nuit qui sera sans sommeil, car déjà les appareils électroniques lui donnent du fil à retordre. On a beau être ingénieur, on peut avoir des surprises avec ses propres installations. Qu'importe, le problème sera finalement résolu et il remonte sur le pont.

Michka laisse derrière lui sur la mer un sillage phosphorescent. Le temps est orageux, mais un carré de ciel clair se découpe au-dessus de l'embarcation. Le bateau a souvent tracé cette route, mais Bernard reste à la barre, même de nuit, attentif aux mouvements de la mer et aux écumes qui peuvent révéler un danger. Son expérience lui dicte que c'est toujours avec prudence que l'on aborde certains passages

où les courants forts portent sur les cailloux.

Ce n'est qu'en fin de deuxième journée que le soleil apparaît vraiment. Michka trouve son allure de croisière avec Ursule. Le skipper, après avoir procédé à de nouveaux réglages et réparations sur Zéphirin, s'offre enfin un peu de repos sur la couchette sous le duvet. À 22 heures, du carré où il prend un dîner chaud, il aperçoit par le hublot l'île aux Moines et le phare des Triagoz, les sept îles de Perros-Guirec.

On a beau être en juillet, il fait froid et la mer est agitée. Michka remue et craque, l'homme en a l'habitude, il connaît le langage de son navire et tous ces bruits, grincements, chuintements, claquements violents de la coque sur les vagues, alliés aux mouvements de roulis et de gîte du bateau paraîtraient effrayants à un non initié. Pour Bernard, ils ne traduisent que l'expression de son embarcation qui fait corps avec la mer nerveuse.

Il n'est pas question de prévoir des horaires précis pour manger ou dormir. Il faut que Michka maintienne le cap sans risquer de blessure ou de casse. Pour le skipper, c'est une adaptation permanente et millimétrée. Vivre la mer profondément demande encore et toujours plus de temps et de disponibilités et on aimerait se laisser aller au rythme des vagues et des risées, au gré des courants, au bon plaisir d'Éole et de Neptune... Pour ce marin qui a déjà disputé de nombreuses courses, l'accomplissement qu'il espère n'est pas dans la performance, mais dans la communion partagée avec la mer.

Cependant, pour commencer, des problèmes techniques avec les appareils électroniques cèdent peu de temps à la flânerie, et il reste tant de milles à traverser, d'escales à découvrir, de paysages à admirer, et d'écueils à surmonter pour réaliser son tour du monde, son rêve et puis peut-être ce but ultime, rencontrer l'albatros : ce géant doté d'un fabuleux sens de l'orientation qui plane dans les airs des vastitudes océaniques depuis des millions d'années, qui peut vivre jusqu'à 60 ans et parcourir des millions de kilomètres en vol majestueux, porté par ses ailes gigantesques !

L'albatros. Est-il vraiment l'objectif suprême de ce voyage ? C'est en tous cas le plus poétique, mais peut-être que si la mer lui en laissait le temps, l'homme pourrait songer à d'autres raisons qui l'ont décidé à entreprendre ce grand périple. De toute façon, il aura tout le loisir de méditer sur sa situation plus tard, car pour l'instant, Michka ne se soucie pas des tergiversations de son skipper, il a été conçu pour faire une expédition hors norme, il va droit devant, enfin il suit le vent et la trajectoire de navigation que Bernard a calculée pour lui.

À présent, Ouistreham est déjà loin derrière et les escales prévues s'égrènent en une liste de noms vertigineuse à mettre des étoiles dans les songes de tout un chacun et Bernard lui-même se prend à rêver lorsqu'il ferme enfin les yeux, alors que Michka s'élance, imperturbable, vers les destinations choisies pour ce tour du monde de trois ans :

Lisbonne – Dakar,
Rio de Janeiro – Buenos Aires – Punta Arenas,
Canaux de Patagonie, îles Marquises – Îles Tuamotu – Tahiti –

Moorea – îles sous le Vent –
Archipel des Samoa – Wallis – îles Fidji – Auckland et nord de la
Nouvelle-Zélande – Nouméa – La Grande Barrière de Corail,
Christmas Island – Cocos Island – île Maurice – île de la Réunion,
Capetown – Sainte-Hélène – Cayenne – Fort-de-France – Pointe-
à-Pitre – Les Saintes...Ouistreham.

Ce sera fait en trois ans. Si tout se passe comme prévu...

*Passé la première journée de découverte,
dès le lendemain brumeux le temps se mit à s'effiloche.
Jean Echenoz - « Je m'en vais »*

Juillet 1981 – Destination Lisbonne puis Dakar

La navigation n'est pas facile en ce début de voyage et puis il faut s'habituer à l'idée que l'on va rester seuls ensemble, le bateau et l'homme, pendant trois ans, et que certaines traversées se révéleront longues et sûrement difficiles.

Heureusement, les escales permettront de récupérer et de retrouver la terre, un horizon différent de la pleine mer qui est parfois bouché, sombre et monotone, et d'autres fois aveuglant. Elles offriront la possibilité de se ré-acclimater après des conditions de vie qui ne sont pas naturelles à l'homme quand il fait corps avec le bateau, avec la mer, défie les éléments.

Et depuis dix jours, il n'a eu sous ses pieds qu'un plancher très mouvant ! Lorsqu'enfin, un joli petit port se trouve sur le chemin.

Pendant cette halte, Michka va se faire bichonner et le skipper va pouvoir récupérer un peu, même si la sensation de roulis ne disparaît pas dès qu'il met pied à terre. Bien au contraire, elle persiste parfois plusieurs jours, pendant lesquels il faut s'accrocher à tout ce que l'on trouve de peur de tomber à cause du sol qui se dérobe, ce qui donne à l'homme qui quitte son bateau une allure d'ivrogne. Le mal de terre que certains marins redoutent encore plus que celui de mer, n'aurait

pour seul remède que de retourner naviguer.

Cambados : visite de ce petit village de pêcheurs charmant et son marché pittoresque. L'après-midi Bernard se promène dans le bourg fleuri et respire les parfums, se laisse pénétrer par les éclats de couleurs et la brise terrestre. Plaisir de la marche, de la caresse du soleil sur la peau, tout est différent.

Puis il s'agit de remettre de l'ordre à bord pour reprendre la route après cette courte escale, dès le lendemain soir, Michka est déjà reparti en pleine mer. Soudain, le voilà qui s'approche dangereusement des cailloux de Farilhao. Cette situation n'échappe pas à Bernard, qui refait ses calculs au sextant⁵. On a beau être un marin averti, il arrive encore que l'on se trompe !

À présent les hautes montagnes derrière le cap Roca se précisent dans la brume, le vent reprend et monte rapidement jusqu'à 30 nœuds⁶ avec rafales à 50. Michka file, le regard d'aigle de son skipper à l'affût du moindre obstacle ; il passe fièrement la pointe Guia puis devant la tour de Belém, aperçue dans l'obscurité.

Ces rivages ne sont pas inconnus du marin. Alors qu'il participait aux grandes courses sur le navire de légende Striana, il était passé

5 Un sextant est un instrument de navigation à réflexion servant à mesurer la distance angulaire entre deux points aussi bien verticalement qu'horizontalement. Il est utilisé principalement pour faire le point hors de vue de terre en relevant la hauteur angulaire d'un astre au-dessus de l'horizon. En l'occurrence, Bernard, sûrement un peu fatigué, a calculé en référence à la lune au lieu du soleil.

6 Un nœud correspond à un mille marin (1852 mètres) par heure. Le vent est considéré par assez puissant à partir de 17 nœuds, tempête à partir de 41 nœuds et ouragan à 63.

trop vite et s'était promis de revenir, hors de la contrainte de la compétition, pour profiter du paysage et des escales. Et cet homme particulier ne renie jamais ses promesses, qualité qui, poussée à l'extrême, lui jouera sans doute des tours plus souvent qu'elle ne lui rendra service. Mais ne brûlons pas les étapes.

C'est dans la nuit que le beau Michka arrive à Lisbonne et s'amarre à côté d'un bateau portugais. Quel honneur de hisser les couleurs⁷ de la patrie de Magellan ! Le père du voyage, de l'exploration et de la découverte du monde, a fait rêver Bernard depuis tout petit. Quel enfant ne serait pas enchanté par les récits de la première circumnavigation connue de l'histoire, de 1519 à 1522 ? Mais nous y reviendrons.

Avant de s'élancer sur les traces des grands, cette première étape dans la capitale du Portugal doit permettre à Bernard de récupérer les lettres de la famille en poste restante. Il attend ces nouvelles avec impatience, elles lui manquent déjà cruellement comme s'il était parti depuis longtemps, comme si le fait de savoir qu'il va rester éloigné d'eux trois interminables années lui pesait à l'avance.

Mais arrivé au guichet, point de courrier. Hébéété, il insiste, réclame, quelques mots en anglais, des gestes, un peu de portugais,

7 Les drapeaux qu'affichent les bateaux sont appelés pavillons et ceux qui servent à identifier les nationalités sont aussi appelés « les couleurs » et sont obligatoires : pavillon de la nationalité du navire et par respect envers le pays que l'on visite, on envoie un pavillon du pays visité. Il est hissé dès que l'on entre dans les eaux territoriales du pays en question. Plus petit que le pavillon national, la courtoisie veut qu'on le porte du lever au coucher du soleil et de 8 heures à 20 heures une fois au port.

mais rien à faire. On l'a bien compris, mais il n'y a rien pour lui. Il faut revenir plus tard.

Le choc amorti, Bernard décide de séjourner quelques jours supplémentaires à Lisbonne dans l'espoir de recevoir une correspondance de France, de sa mère ou de ses enfants. C'est la première déconvenue par rapport au programme précis qu'il s'est fixé.

Heureusement, les promenades dans la ville sont toujours aussi agréables depuis son passage avec Striana sur lequel il a disputé de grandes courses de 1956 à 1966. Mais il ne profite pas vraiment. Malgré un temps splendide, la solitude lui pèse. Solitude en mer, solitude sur terre. Et ce n'est que le début du long périple.

Au bout de dix jours à Lisbonne, il prend la décision d'appareiller⁸, après avoir donné les consignes à la poste de faire suivre à la prochaine longue escale prévue, Dakar.

Michka VI se lance alors à l'assaut d'une succession de traversées, tantôt houleuses et tantôt calmes, tantôt idylliques et tantôt décevantes. Le moral du skipper oscille entre l'amertume du premier contretemps et la hâte d'arriver à Dakar, où il espère cette fois récupérer son courrier, le lien entre ceux qu'il a souhaité laisser derrière lui et qui lui manquent pourtant déjà cruellement.

Le premier jour, une mer forte avec déferlantes pyramidales et crêtes vicieuses fait claquer les vagues qui envahissent le pont et le cockpit⁹, allant jusqu'à inonder la couchette. Il n'est plus question de

⁸ *Appareiller* : préparer le bateau au départ, quitter le port.

⁹ *Cockpit* : cabine de pilotage.

dormir. Si Michka ne semble pas protester même blessé par quelques avaries mineures, l'homme est malmené. Durant 3 jours, les mouvements du bateau désordonnés obligent à réaliser les déplacements à quatre pattes, les repas, assis sur le plancher, la vaisselle peut attendre.

Mardi 28 juillet 1981, grand soleil au réveil, à Porto Santo. Le moral remonte et Bernard ressent la nécessité de reprendre contact avec les humains. Il s'empare de l'annexe¹⁰, rame jusqu'à un autre navire amarré plus loin dans la baie pour inviter l'équipage à venir prendre l'apéritif à bord de Michka.

Mais les convives prennent congé après deux verres. Bernard décide de profiter du beau temps pour visiter le village. Il constate que Porto Santo, île trop petite pour retenir les nuages d'alizé¹¹, est quasiment désertique comparée à Madère, à moins de 15 km, qui bénéficie d'une végétation très variée. La promenade à pied est tout de même intéressante. Cela fait toujours du bien de se dégourdir les jambes, car sur le bateau il se déplace rarement en marchant. En outre, le relief de la terre lui permet de retrouver ce qu'il appelle « la troisième dimension » qui fait bien défaut en mer pendant les longues traversées.

¹⁰ Annexe : embarcation secondaire destinée à faire la liaison entre un navire et la terre (et inversement).

¹¹ Alizé : vent régulier soufflant toute l'année d'Est en Ouest, sur la partie orientale du Pacifique et de l'Atlantique et qui procure des conditions de navigation confortables et optimales. Les cumulus d'alizés, petits nuages de basse altitude, peu couvrants, forment la « majorité silencieuse » des nuages surplombant l'océan tropical, mais se retrouvent dans d'autres parties du monde. Les nuages d'alizés permettent de refroidir les températures.