

JENNY COLGAN



Au-delà
des
nuages

ROMAN



LA NOUVELLE
SÉRIE PHÉNOMÈNE
de Jenny Colgan


CHARLESTON



JENNY COLGAN

AU-DELÀ DES NUAGES



Née dans une famille d'illustres pilotes des Highlands, Morag MacIntyre a toujours su qu'elle passerait sa vie dans les nuages : un rêve détruit par un accident traumatisant qui l'empêche désormais de monter dans un cockpit. Mais quand son grand-père malade lui demande de gérer MacIntyre Air le temps de son rétablissement, elle accepte de reprendre les commandes de *Dolly*, le vieil avion à hélice familial, pour assurer les livraisons dont dépendent les habitants d'un petit archipel au large de l'Écosse.

Malgré sa peur, elle renoue peu à peu avec la joie de voler, jusqu'au jour où une terrible tempête l'oblige à atterrir sur une île isolée qui compte pour seul habitant un ornithologue solitaire. Morag va devoir cohabiter avec cet homme bourru le temps que les secours arrivent. Et l'attente pourrait être très longue...

Jenny Colgan nous offre une nouvelle comédie romantique savoureuse et pleine d'esprit, une lecture estivale à couper le souffle !

« J'AI ADORÉ CE ROMAN ET CHACUN DES
PERSONNAGES. UN TRIOMPHE ABSOLU ! »

Sophie Kinsella

« PALPITANT, DRÔLE, ÉMOUVANT
ET TOUT À FAIT JUSTE. »

Daily Mail

ISBN : 978-2-38529-171-6



20,90 €

Prix TTC France

Rayon : Littérature étrangère

Illustrations : Kate Forrester

Design : Hannah Wood – LBBG

Portrait : © Kajsa Charlotta Göransson



CHARLESTON

www.editionscharleston.fr

AU-DELÀ DES NUAGES

Titre original : *The Summer Skies*
Copyright © 2023 by Calibris Ltd
Tous droits réservés.

Traduit de l'anglais par Laure Motet

© Charleston, une marque des éditions Leduc, 2024
76, boulevard Pasteur
75015 Paris – France
www.editionscharleston.fr

ISBN : 978-2-38529-171-6
Maquette : Patrick Leleux PAO

Pour suivre notre actualité, rejoignez-nous sur Facebook
(Éditions.Charleston), sur Instagram (@editionscharleston)
et sur TikTok (@editionscharleston) !

Charleston s'engage pour une fabrication écoresponsable ! Amoureux des livres, nous sommes soucieux de l'impact de notre passion et choisissons nos imprimeurs avec la plus grande attention pour que nos ouvrages soient imprimés sur du papier issu de forêts gérées durablement.

Jenny Colgan

AU-DELÀ
DES NUAGES

Roman

Traduit de l'anglais par Laure Motet


CHARLESTON

*Pour Leonid, qui a entrepris un si grand voyage.
Tu es si courageuse.*

Nous sommes très fiers de toi.

Archland

Larbh

Inchborn

Cairn

Stroma

North Sutherland

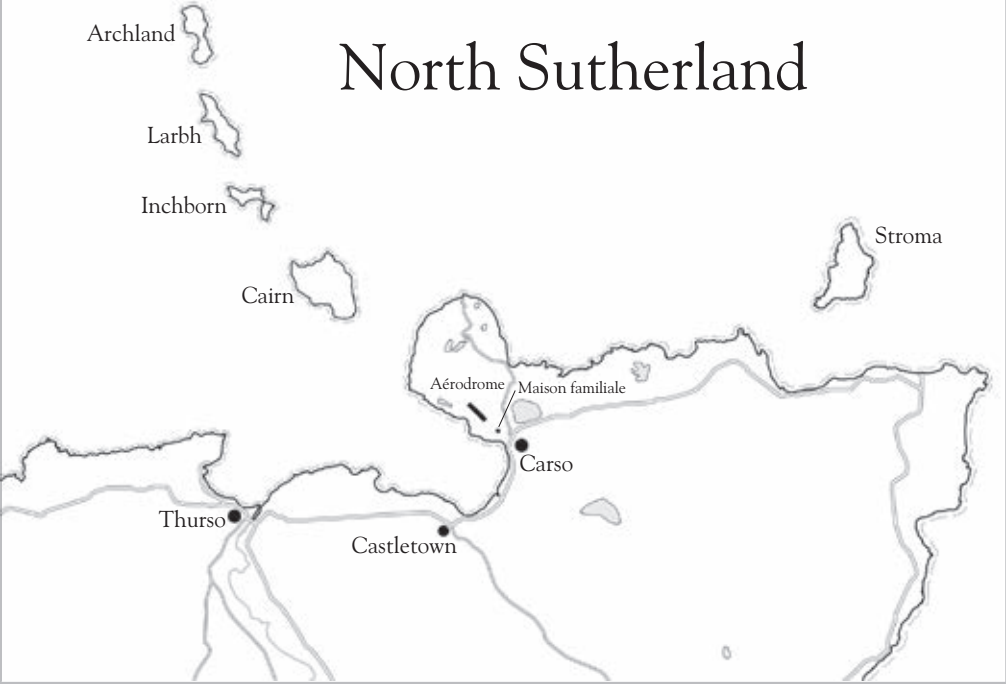
Aérodrome

Maison familiale

Carso

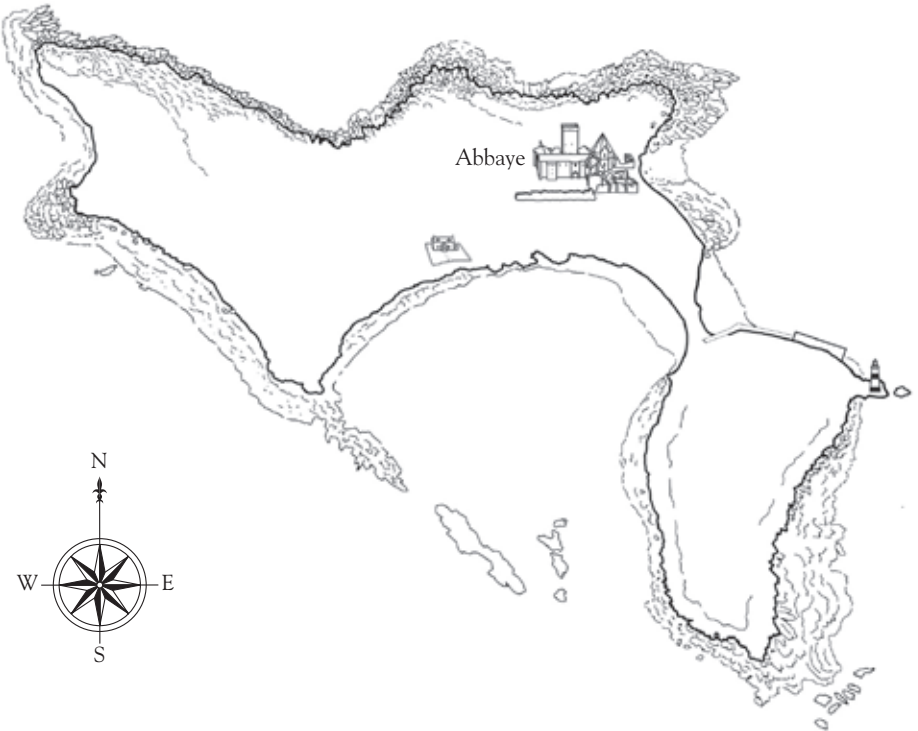
Thurso

Castletown



Inchborn

Abbaye



« *Si l'on se met à douter qu'on peut voler,
on devient incapable de voler¹.* »
Peter Pan dans les Jardins de Kensington, J. M. Barrie

1. Paris : Hachette et Cie, 1907, traducteur inconnu, (N.d.T.)



AVANT-PROPOS

Au-delà des nuages n'est pas un livre sur une pilote. Cette affirmation peut sembler absurde, j'en ai conscience, puisque « Morag est pilote » est sans doute écrit quelque part sur la couverture et que l'héroïne de ce roman est bel et bien une jeune femme prénommée Morag.

Ce n'est pourtant pas un livre sur une pilote. La preuve : un jour, après m'avoir corrigée une énième fois (« Jen, les pilotes ne font pas de marche arrière. On n'a pas de rétroviseurs extérieurs »), l'un des adorables professionnels qui a eu la gentillesse de m'éclairer sur les aspects techniques de son travail (qui est extraordinaire, ai-je découvert) m'a dit : « Tu sais, ce n'est pas grave si tu ne me cites pas dans les remerciements. »

Et quand je lui ai rétorqué : « Oh, mais tu m'as tant aidée ! », il a plus ou moins laissé entendre que j'étais *si* nulle en aviation que cela entacherait sa réputation 😊. Je lui suis néanmoins redevable, ainsi qu'à Colin Rutter, commandant de bord chez British Airways, que cela ne

dérange pas d'être remercié en public, mais qui aimerait toutefois faire remarquer que ces pages fourmillent d'inexactitudes et qu'il n'y peut rien si je ne comprends pas le fonctionnement d'un gyroscope.

La genèse de ce livre remonte à l'été dernier, quand l'un de mes fils m'a emmenée au National Museum of Flight, en Écosse. Il adore ce musée de l'aviation, mais son frère, lui, a traîné des pieds pendant toute la visite : « Qu'est-ce que ça a de marrant ? » – si vous avez plusieurs enfants, ce scénario vous dira sans doute quelque chose.

J'ai trouvé ça follement romanesque (ils ont un *Concorde* ! Et un hydravion !) : jusque-là, je ne m'étais jamais rendu compte que les pilotes aiment autant voler. Lorsqu'ils sont dans les airs, ils sont tout à leur tâche, concentrés à cent pour cent, et tout le reste leur semble très lointain. Cela m'a intéressée, car on se laisse si facilement distraire de nos jours : notre attention est sans cesse accaparée par des nouvelles épouvantables, par Internet qui nous hurle continuellement dessus, et j'avais envie d'imaginer ce que l'on ressent quand on est totalement absorbé par une activité aussi sensationnelle.

Et puis, la première fois que j'ai repris l'avion après le confinement, j'ai réalisé que j'avais oublié à quel point c'était extraordinaire. Cette sensation d'accélération dans le ventre ; la facilité avec laquelle une lourde boîte en métal pleine de passagers s'élève dans le ciel ; le moment où l'on perce les nuages gris pour sortir dans la lumière éblouissante du soleil ; l'excitation quand on croise un autre appareil. Il faut faire la queue, c'est cher, il y a beaucoup de monde et d'agitation, mais cela reste prodigieux, et je l'avais oublié.

Enfin, je souhaitais écrire sur ce que l'avion représente réellement : la possibilité de faire une pause et de

changer de vie, que ce soit temporaire (comme quand on part en vacances) ou définitif (comme quand on déménage) ; la possibilité d'entreprendre un nouveau voyage en terre inconnue. Je voulais m'élever au-dessus des nuages pour rêver à cette autre vie et à la liberté qui l'accompagne, pour défendre l'idée que, si l'on est assez courageux, le monde nous tend les bras, qu'il n'est jamais trop tard, que de nouveaux horizons s'ouvrent toujours à nous.

Voici donc une histoire inédite. Ce n'est pas un livre sur une pilote. Mais j'espère qu'il vous plaira quand même. (Sauf si vous êtes pilote : dans ce cas, s'il vous plaît, ne m'écrivez pas. Je vous trouve géniaux.)

Jenny

xxxxx



PREMIÈRE PARTIE



PROLOGUE

Alarme sonore

CONTRÔLE AÉRIEN : *Sunbird 247*, avis de trafic à 10 heures, maintenir niveau de vol actuel ; dans un rayon d'environ 15 kilomètres, d'après le radar.

PILOTE : Vérifions sur le TCAS.

COPILOTE : Rien sur le TCAS.

PILOTE : Légèrement hors de sa trajectoire.

— *Vous repassez-vous l'incident dans votre tête ?*

L'employé des ressources humaines était si gentil, si soucieux de tout arranger. Je secouai la tête.

— *Non, pas du tout. Tout va bien.*

— *Vous avez fait ce qu'il fallait.*

— *Je sais.*

— *L'avion a atterri en toute sécurité.*

— *Je n'ai fait que mon travail.*

Nous avions posé l'avion, je le savais. Mais était-ce vraiment un réconfort ? Les passagers ne s'étaient rendu

compte de rien. Cela ne s'était pas passé comme vous l'imaginez. Personne n'avait eu de haut-le-cœur quand nous nous étions subitement élevés dans les airs, personne n'avait crié. Enfin, pas dans notre appareil. Aucun chariot n'avait dévalé le couloir à toute allure. Nous avions tué deux personnes, mais les passagers avaient à peine relevé le nez de leur téléphone.

C'était une journée on ne peut plus normale, un vol banal à destination d'Alicante. L'avion était rempli de joyeux vacanciers : des groupes de filles ou de garçons qui partaient fêter des enterrements de vie de célibataires et buvaient des pintes depuis 6 heures du matin au bar de l'aéroport ; des parents avec des enfants trépignant d'aller à la plage et furieux de devoir passer quatre heures attachés dans un petit siège ; des jeunes mariés en voyage de noces, qui riaient et commandaient du prosecco au personnel de bord souriant. Normal. Totalemement, complètement, normal.

CONTRÔLE AÉRIEN : Avez-vous un visuel, *Sunbird 247* ?

PILOTE : Stand-by.

COPILOTE : Pas de visuel.

CONTRÔLE AÉRIEN : Stand-by. Montez à 12 000 pieds, *Sunbird 247*.

PILOTE : Répétez.

CONTRÔLE AÉRIEN : 12 000 pieds, *Sunbird 247*.

J'étais assise dans le siège de droite, celui du copilote, et je m'attendais à une journée de travail ordinaire. Bob Brechin était notre commandant de bord. Un bon pilote, fiable. Le ciel était dégagé jusqu'à destination. Rien d'inhabituel.

Nous ne les avions même pas entendus crier quand leur petit avion s'était mis à vriller, puis à tomber, tomber...

— *Est-ce que vous dormez bien ?*

CONTRÔLE AÉRIEN : Annulez...

COPILOTE : ON A UN VISUEL ! ON A UN VISUEL !
(*Bruit dans le cockpit.*) CLIMB ! CLIMB ! CLIMB !
CLIMB !

Vrombissement du moteur.

Un mois de débriefing pour un incident de catégorie deux semblait raisonnable. Et tout se passait bien. J'avais effectué quatre séances d'entraînement sur simulateur depuis, toutes parfaites, et subi un nouvel examen médical, sans problème.

Je n'allais pas être une victime, hors de question. J'allais retourner dans les airs, avec calme et professionnalisme, et faire mon travail.

CLIMB ! CLIMB !

— *Vous sentez-vous prête à y retourner ?*

J'affichai un air vaillant.

— *Bien sûr ! J'ai hâte ! Il me tarde d'être copilote sur de gros avions.*

L'employé des RH sourit.

— *Rien ne vous en empêche, Morag.*

Je lui adressai un sourire que j'espérais encourageant, mais je voyais le blanc des yeux du pilote du minuscule Osprey qui était sorti d'un nuage pour se retrouver dans l'ombre immense, menaçante, de notre A320. Chaque fois que je fermais les paupières.

Un avion-pulvérisateur, avions-nous appris plus tard. Un jeune agriculteur. Luis. Qui voulait épater sa petite amie.

Nous étions montés. Ils avaient plongé. Nous avions ralenti pour prendre de l'altitude. Ce n'était pas si

impressionnant, de notre point de vue. Du leur, je n'ose l'imaginer.

Ils avaient paniqué, vrillé. Luis et sa petite amie. Elle s'appelait Serenata. Un si joli prénom. Dieu merci, ils étaient tombés dans un champ, près de Yecla.

Je n'avais pas commis d'erreur. J'avais gardé mon sang-froid. Bob aussi. C'était du bon travail d'équipe. Nous avions échangé un regard.

Une fois notre trajectoire stabilisée, nous étions restés assis, retenant notre souffle, attendant qu'on nous confirme l'effroyable nouvelle, que nous redoutions depuis que le petit appareil était sorti de notre champ de vision en vrillant.

Par plaisanterie, on dit qu'aujourd'hui les pilotes, dans leurs avions sûrs et informatisés, sont payés pour travailler deux minutes par an. Cependant, il y a une part de vérité là-dedans, et nos deux minutes venaient de passer.



CHAPITRE I

MON ARRIÈRE-GRAND-PÈRE, le capitaine Ranald Murdo MacIntyre, de l'escadron auxiliaire 162 de la Royal Air Force, « City of Aberdeen », n'était pas bien grand. Ce qui expliquait sans doute son tempérament de feu, s'accordaient à dire la plupart des gens.

Mais il était trapu, avec une tête ronde et une expression qui invitait presque à le défier, si l'on était prêt à en subir les conséquences. Il fut de ceux pour qui la guerre représenta une opportunité ; une grande aventure qui lui permit d'élargir la vision étroite qu'il avait du monde depuis sa petite ville côtière du nord de l'Écosse.

Il s'engagea aussitôt dans l'armée, dans la Royal Air Force, à une époque où l'espérance de vie des jeunes soldats était d'environ six mois. Dès son premier vol à bord d'un Spitfire, il adora piloter. Il volait sans crainte, par tous les temps, pour défendre l'estuaire du fleuve Forth, frôlant de près, plus que de raison, leur ennemi juré – pas la Luftwaffe, en l'occurrence, mais l'escadron auxiliaire 602 de Glasgow, leurs rivaux de la côte ouest.

Finalement, moins de six mois plus tard, avant que la loi des probabilités ne l'emporte (même si Ranald MacIntyre n'entraît pas dans ce genre de considérations), la RAF le retint au sol, à Leuchars, afin qu'il forme la cohorte suivante, puis la suivante, ce qu'il entreprit avec la même fougue, la même exubérance que lorsqu'il s'était attaqué au ciel. Et, une fois la guerre terminée, il n'était plus question pour lui de retourner s'occuper de la ferme familiale.

Il dégota un petit avion quelque part, un Cessna (il était tout à fait possible, disait la rumeur, que la RAF le lui ait donné pour le pousser à partir, puisque apprendre aux pilotes à se battre avec une bravoure suicidaire n'était plus une compétence aussi recherchée dans l'après-guerre), et lança aussitôt un service de taxi aérien dans l'archipel, le majestueux chapelet d'îles au large de la côte nord de l'Écosse, jusqu'alors uniquement desservi par de rares ferries et, le plus souvent, par de simples barques ou voiliers.

Les insulaires estimaient s'en sortir très bien tout seuls, merci beaucoup, et ne pas avoir besoin de cette intrusion bruyante, infernale, pleine de kérosène, qui venait troubler le rythme de leur existence, jusqu'à ce qu'ils commencent à trouver de plus en plus utile de pouvoir se procurer le journal de la veille, consulter un médecin, ou même visiter pour la journée les grandes villes d'Oban et d'Inverness, avec leurs lumières irrésistibles. L'Église ne voyait pas cela d'un bon œil, mais elle ne voyait pas grand-chose d'un bon œil, de toute façon.

Et ce petit service d'avion-taxi, qui s'arrêtait prendre n'importe qui plus ou moins n'importe où, prospéra. Il devait avant tout son succès à l'attrait de la nouveauté et à son aspect pratique, mais aussi à l'incapacité totale de Ranald à se laisser décourager ou intimider par les

conditions météorologiques les plus extrêmes – et quiconque connaît un tant soit peu la côte nord de l'Écosse sait que c'est une qualité extraordinaire.

On croyait Ranald MacIntyre marié à son avion, de sorte qu'il surprit tout le monde, lui le premier, quand il épousa à l'âge de cinquante ans la jolie Margaret Wise, native de Thurso, qui donna naissance au petit Murdo l'année suivante.

Bientôt, on vit régulièrement le garçonnet assis dans le cockpit entre son père et son vieux copain Jimmy Convery, originaire des bas quartiers de Glasgow et si mal dégrossi qu'on le comprenait à peine. Mais c'était le meilleur, le plus fidèle copilote que Ranald ait jamais eu. Il l'avait ramené avec lui après leur démobilisation, car il savait que son ami, qui vivait déjà dans une grande pauvreté avant la guerre, n'avait pas de foyer où rentrer. Ils avaient loué une vieille maison pleine de courants d'air dont même le vicaire ne voulait pas, et Jimmy n'était jamais reparti.

Murdo grandit, puis entra à l'école de pilotage à seize ans, ce qui était possible à l'époque. Très peu de choses pouvaient déstabiliser un pilote habitué à atterrir dans le climat écossais : brouillard fréquent, pluie latérale, neige, grêle, le tout sur des pistes minuscules. Inchborn, l'une des îles de l'archipel, n'avait même pas de piste : Ranald se posait sur sa longue plage à marée basse.

À vingt et un ans, Murdo emprunta de l'argent pour acheter un nouvel avion – *Dolly*, un Twin Otter flambant neuf, la prunelle de ses yeux. Puis il s'efforça de professionnaliser leur activité en établissant des horaires, des livraisons régulières, et en proposant des vols touristiques, car le niveau de vie de la population s'était amélioré. Mais il n'hésitait jamais à prendre un colis pour rendre service s'il n'avait pas atteint la limite de

poids maximale ; à transporter, pour une somme très modique, une maman qui devait se rendre sur l'île principale avec son bébé pour une consultation médicale ; ni à donner un coup de main à l'ambulance aérienne en cas de besoin.

Murdo se maria jeune, impatient d'élever la prochaine génération pour assurer la relève de MacIntyre Air, et le petit Iain devint vite aussi féru d'aviation que son père et son grand-père avant lui.

Il fut leur soleil et leur joie, tout comme Murdo l'avait été pour Ranald, et ils projetèrent avec enthousiasme d'agrandir leur flotte à l'avenir – jusqu'à ce qu'Iain, à qui l'on avait demandé de rapporter un kilo de pommes rouges du marché, revienne avec des pommes vertes et qu'éclate l'affreuse vérité : non seulement le garçonnet était daltonien, mais il avait une vue épouvantable, et l'ophtalmologue qu'ils consultèrent à Wick leur reprocha ouvertement d'avoir tardé à le lui amener.

Ce fut un coup terrible pour Iain, comparable à une blessure pour un footballeur professionnel. Adolescent sentimental, ses énormes lunettes payées par la Sécurité sociale sur le nez, il partit à l'école de comptabilité, travailla dur, puis trouva un emploi à la direction financière d'une grosse compagnie aérienne commerciale basée près d'Aberdeen, où il pouvait passer ses journées en compagnie de pilotes. Il assurait la gestion des avions, s'occupant des factures et des dépenses liées aux appareils, au carburant et au fret, mais n'en pilota jamais un seul. Cela fut-il une consolation ou un supplice pour ce garçon, dont l'unique rêve était de pouvoir voler ? Difficile à dire.

Restait malgré tout à assurer la génération suivante. Iain MacIntyre ne questionnait pas explicitement les femmes qu'il fréquentait sur leur vue, mais, quand

il rencontra Katherine Trawley, une jolie rousse qui avait dix sur dix aux deux yeux, l'affaire fut vite entendue, et, lorsque le petit Jamie fit son entrée dans leur vie, toutes les conditions furent réunies.

Or, chaque fois qu'on l'obligeait à monter dans un avion pendant les longues journées d'été, à Wick, Jamie geignait et pleurait à chaudes larmes. Il ne comprenait pas pourquoi on tenait tant à l'attacher dans une boîte en métal bruyante, terrifiante, quand il y avait une plage entière dehors, avec du sable, de l'eau, des crabes, des oiseaux, des épuisettes, des animaux sauvages et toutes les merveilles de la nature qu'offrait la sublime pointe nord de l'Écosse. Il en faisait une telle histoire que la famille finit par renoncer et se tourner à contrecœur vers son dernier espoir, la petite Morag.

Et, enfin bon, c'était moi.



Les médailles de Ranald, mon arrière-grand-père, s'alignaient sur une étagère dans sa grande maison traversée de courants d'air, à Carso, la ville la plus septentrionale du Sutherland, tout au nord des Highlands écossais, avec son minuscule aéroport et ses vieilles demeures de pierre grise battus par les vents, au confluent des mers du Nord et d'Irlande. Je me souviens de lui comme d'un vieux monsieur bourru, au caractère bien trempé, qui riait de bon cœur à des blagues que je ne comprenais pas et aimait raconter de très longues histoires que la plupart des gens connaissaient déjà.

Mon arrière-grand-mère, Margaret, était morte prématurément, emportée par un cancer du sein quand Murdo avait vingt ans (l'une des raisons pour lesquelles il avait tenu à se marier jeune, d'après ma mère), et

Ranald vécut avec son meilleur ami, Jimmy Convery, jusqu'à la fin de ses jours. Jimmy n'était pas très loquace, mais ponctuait toutes ses anecdotes de son rire rauque de fumeur de Woodbine. Je garde le vague souvenir d'une présence un peu dérangeante, pourvue de rouflaquettes, mais Murdo – papi – l'adorait, et comme j'adorais mon grand-père, j'imaginai que c'était quelqu'un de bien.

La joie qui régna dans cette maison (nous vivions près d'Aberdeen avec nos parents, mais nous passions de nombreux week-ends et tous nos étés à Carso) quand je commençai à m'intéresser aux avions me parut extraordinaire. Ranald décéda la même année, suivi de près par Jimmy, et une superstition familiale voulait que je sois en quelque sorte la réincarnation de mon arrière-grand-père.

J'étais habituée à ce que mon frère soit le centre de l'attention : c'était un enfant d'une beauté hors du commun, aux cheveux roux et aux yeux gris. J'avais une tignasse brune bouclée, que j'avais apparemment héritée de Margaret, mais qui m'en faisait voir de toutes les couleurs, puisque la mode était alors aux fers à lisser et aux sourcils fins comme un trait de crayon. À l'école, on m'appelait Morag Grobag, parce que j'avais l'air d'avoir poussé dans un sac de culture.

Jamie, intelligent, sensible, était un merveilleux artiste. J'étais réservée, d'une timidité maladive et, étant la première fille de la famille depuis trois générations, j'avais du mal à trouver ma place. Jusqu'à ce que je grimpe dans le cockpit du Twin Otter.

Ce fut immédiat : je fis la fierté de toute ma famille, qui ne cacha pas un certain soulagement. Chaque été, partout où nous allions, ils me présentaient comme leur petite pilote, Morag, qui allait sauver MacIntyre Air. Les

gens nous arrêtaient dans la rue pour me parler d'avions, tandis que Jamie restait planté à côté, l'air sombre, serrant le carnet de croquis qu'il gardait toujours à portée de main, attendant de pouvoir s'éclipser à la première occasion vers le ruisseau ou l'arbre le plus proche.

Je me rappelle avoir pris mes options au lycée, mais sans vraiment avoir le choix : maths pour les calculs, physique et géographie, bien entendu. Réunir l'argent pour l'école de pilotage fut une véritable entreprise familiale – c'est cher, *très* cher, même si l'on est assuré de trouver un emploi à la fin de ses études. Ruineux. Tout le monde fit des sacrifices, j'en étais pleinement consciente. Mais j'appris à piloter, et plus rien ne pouvait m'arrêter. C'est terrible à dire, mais quand je me rendis compte que cela me valait plus d'attention qu'à mon adorable frère à la popularité sans faille, j'y consacrai toute mon énergie.

Enfant, j'étais timide et nerveuse. Je me cramponnais à ma mère quand elle m'emmenait à l'école. J'avais une seule amie, Nalitha Khan, qui était tout sauf timide et me laissait la suivre partout. Néanmoins, lorsque ma famille misa sur moi pour reprendre l'entreprise familiale, eh bien, tout changea. La ville bavarde et cancanière où vivait mon grand-père (qui m'intimidait en temps normal, car les vieilles dames me lançaient des « mais parle donc plus fort, ma p'tite Morag, oh là là, t'es toute maigrichonne ! Si c'est pas malheureux, quand on voit notre Jamie qui est si beau ») me devint plus supportable.

Je croyais que ma vie deviendrait encore plus facile quand j'intégrerais l'école de pilotage, mais non. « Oooh, tu es tout le temps entourée de beaux pilotes ! Chanceuse, va ! » : voilà ce que quatre-vingt-dix pour cent des gens me disaient en premier, ce qui est à