

BLADE

le charme new-yorkais vu d'hélicoptère

J'ai toujours pensé que voyager par la voie des airs présentait une dichotomie. D'un côté, vous vous êtes préparé à vous glisser dans une peau d'aluminium, à voyager dans un tube de métal et de composites à une vitesse phénoménale par dessus les océans et les montagnes et, d'un autre côté, pour atteindre l'aéroport, votre point de départ, il vous faut parfois plus de temps que celui nécessaire à la totalité de votre voyage.

BLADE

slicing through traffic

I have always thought a dichotomy lives at the heart of travel. On one hand, you are poised, and have committed, to wrap yourself in aluminum skin and travel in a metal and composite tube at warp speed across oceans and over mountains and yet, getting to the airport, your launch site, can often take about the same amount of time as fording that very same distance on your journey.

Text by David Zara - ©blade



And then, along came Blade. The folks at Blade decided the future ought to be now instead and brought travel forward to its glamorous past. The journey begins with a warm welcome in their beautiful lounges at both the west 30th St heliport and the east 34th St heliport. The rooms ooze a retro cool vibe down to well-stocked bars serving anything including Mad Men era old-fashioned whiskeys. Served neat or on the rocks and proffered in thickset tumblers you'd think they are meant to settle nerves but not one passenger exhibited the slightest bit of apprehension. They instead serve to set the mood, a feeling of ease and "lèse-majesté".

"Checking in" involved nothing more than showing identification and having a color-coded magnetic wristband affixed to my wrist and carry-on bag. That's because they were expecting us-not in the way "airlines expect you to show up" but as in "really expected us". A few minutes later a gleaming Bell 407 in shiny black livery landed and our luggage was loaded while we were still ogling our flying chariot from behind the glass.

A short walk onto the ramp and we were strapped into our seats. We smoothly ascended over the East River heading south. I was lucky to clinch the front left seat and the view was simply magnificent. Clear skies and unlimited visibility with a slight haze floating over the city helped make the day seem even greater than possible. We cut to the east around the Wall Street area and were told to remain north of JFK and prepare to hold for one minute. Runways 22 South and the visual 13L were in use and Kennedy Tower managed to squeeze us in between arriving flying behemoths with nary a hiccup.

Et puis, est arrivé Blade. Les créateurs de Blade ont décidé que l'avenir, c'était maintenant. Ils ont redonné au voyage son charme d'antan. Celui-ci commence donc par un accueil chaleureux dans de magnifiques salons, soit à l'héliport de la 30^e rue Ouest, soit à celui de la 34^e rue Est. Dans une ambiance au charme rétro de bars bien fournis, des whiskies à l'ancienne dignes de la série Mad Men sont servis sur glace dans des gobelets épais. On pourrait penser qu'ils sont destinés à calmer les nerfs des passagers, mais aucun d'entre eux ne manifeste la moindre appréhension. Ils servent plutôt à créer une sensation d'aisance et de bien-être. Pour l'enregistrement, je n'ai eu besoin de rien de plus que de présenter une pièce d'identité et de mettre un bracelet magnétique à code de couleur à mon poignet et sur mon bagage à main.

Cela parce que j'étais attendu ; non pas de la façon dont les compagnies aériennes attendent que vous vous présentiez, mais bien comme « si j'étais vraiment attendu ».

Quelques minutes plus tard, un Bell 407 dans sa belle livrée noire étincelante a atterri. Nos bagages ont été chargés, tandis que nous admirions notre carrosse volant derrière la vitre. Le temps d'une courte promenade sur l'hélistation, et nous étions attachés à nos sièges. Décollage en douceur vers le sud, sur l'East River. J'ai eu la chance de me voir attribué le siège avant gauche d'où la vue était tout simplement magnifique. Le ciel clair et la visibilité illimitée, avec une légère brume flottant sur la ville, contribuaient à rendre la journée encore plus belle qu'il n'est possible. Nous avons coupé à l'est à hauteur de Wall Street et le contrôle nous a demandé de patienter une minute au nord de JFK. Les pistes 22 Sud et la 13L étaient en service. Grâce à la tour, nous nous sommes faufilés entre les monstres volants...

SINCE THE 1960S...

Landing is at the General Aviation ramp and the Sheltair FBO. Blade personnel greeted us and led us to a large comfortable black SUV en route to Terminal Five to board our flight. The driver knew our names and where to take us. Not one word needed to be exchanged. It simply doesn't get much better. The flight cost \$190 per person. Easy decision when executive car service to the airport costs about \$150. Flights run all day until about 7pm but charters can be arranged any time. My flight was scheduled to depart at 3:29 pm and normally I'd start heading out the door around 12:30 pm. I left home on Manhattan's Upper West Side at 1:35 and still managed to enjoy my stay in the Blade lounge. A 15minute show leaves plenty of time to check-in and I use the term liberally as there is practically no procedure besides confirming your identity. The work is done ahead of time by the Blade staff.

Helicopter service is not new to New York but well-executed scheduled service is. A company named New York Airways offered scheduled service to JFK from East 34th in the sixties and seventies with Sikorsky 58 double-deck helicopters. They rode NY's economic ups and downs as best they could and eventually folded scheduled service sometime around the mid to late eighties. New York Helicopter, a successor eventually appeared with older Sikorsky 76 aircraft based out of Bridgeport, Connecticut and they lasted a brief couple of years from about 2006 to 2009. ►

DEPUIS LES ANNÉES 1960...

Nous atterrissons sur le tarmac du FBO de Sheltair, où l'accueillant personnel de Blade nous conduit, dans un grand SUV noir confortable, vers le Terminal 5 pour embarquer sur notre vol. Le chauffeur connaît déjà nos noms et sait où nous déposer. Tout cela sans mot dire. Quoi de mieux ? Le vol a coûté 190 \$ par personne. Le choix est facile à faire, lorsque l'on sait que le service de limousine coûte environ 150 \$. Les rotations régulières de Blade fonctionnent toute la journée jusqu'à 19h00, et des vols à la demande peuvent être organisés à tout moment. Pour prendre mon vol de 15h29, j'aurais dû normalement partir de chez moi à 12h30. J'ai quitté mon domicile de Manhattan, dans l'Upper West Side, à 13 h 35, et j'ai pu me détendre tranquillement dans le salon de Blade, le temps de 15 minutes prévu pour l'enregistrement étant largement suffisant. À part confirmer son identité, aucune procédure n'est en effet nécessaire : les autres formalités ont été effectuées préalablement par le personnel de Blade.

Le transport régulier par hélicoptère vers les aéroports n'est pas nouveau à New-York. Ce qui l'est, c'est la qualité du service. Dans les années 1960 et 1970, New York Airways proposait un service régulier vers JFK à partir de la 34^e rue Est avec des Sikorsky 58 à deux ponts. Cette compagnie a profité tant bien que mal des fluctuations économiques de New-York et a finalement jeté l'éponge vers le milieu des années 1980. New-York Helicopter lui a succédé de 2006 à 2009, avec des Sikorsky 76 basés à Bridgeport, Connecticut. ►

► Scheduled service to the area airports proved to be a difficult nut to crack. Blade's approach is more luxury-oriented yet equally, if not more, efficient. New York City is one of the most densely populated areas in the world and it is crisscrossed by roads in desperate need of serious maintenance. They are often clogged and the asphalt arteries linking the city's three major airports notoriously more so. 15 to 20 mile trips can often last 2 hours with no guarantee of arrival times served cold with large doses of stress added for extra zest. Blade's mission is to shrink time and distance while providing some much needed serenity. New York's weather may veer towards extremes of cold and heat alike but it's surprisingly clement for flying. While cities like Paris, Milan and London may have more temperate thermometer readings, New York has far more sunny days and the flight crews navigating its complex airspace only need to remain clear of clouds to fly. Flights rarely need to be cancelled for weather.

► Le service régulier vers les aéroports de la région a toujours été un problème difficile à résoudre. Le concept proposé par Blade est plus orienté vers le luxe, mais tout aussi efficace, sinon plus. La région de New-York est l'un des endroits les plus peuplés du monde. Elle est desservie par des routes qui nécessitent un sérieux entretien et qui sont continuellement engorgées, comme, notamment, celles qui relient les trois principaux aéroports de la ville. Pour faire 30 km, cela peut prendre deux heures de stress sans garantie d'une heure précise d'arrivée à destination. L'idée de Blade a été de réduire le temps et la distance tout en offrant une totale sérénité. À New-York, la température peut varier du froid extrême à la chaleur torride, mais les conditions de vol, étonnamment, sont souvent clémentes. Alors que Paris, Milan et Londres sont plus tempérées, New-York bénéficie de plus de jours d'ensoleillement et d'un espace aérien complexe où les hélicoptères peuvent cependant voler, à condition de toujours rester hors des nuages. Les vols sont rarement annulés pour des raisons météorologiques.



THREE HELIPORTS IN NEW YORK

There are now three active heliports in the city on East 34th St, West 30th and downtown near Wall Street. While under constant assault by local politicians looking to pander to the populist vote, New York City has a rich history of whirly bird aviation. Beginning in 1956 when the East 34th St heliport (6N5) opened. Residents of a newly built residential complex successfully lobbied for scheduled services to be banned from the pad and brought a halt to night and most weekend operations. This was an absolute travesty as the heliport preceded the building by decades and prospective residents knew full well of its existence and got cheaper apartments precisely because it was near a heliport.

Helicopter operations proceeded elsewhere through the seventies when the Pan Am building atop Grand Central Station hosted helicopters. The East 61th St heliport was often the preferred conduit to the Upper East Side until the Wall St Heliport took up the slack but it too became a victim of development and now hosts a park few people seem to use. The Wall Street heliport was built in 1960 and has become the largest heliport in the city and the epicenter of sightseeing flights for tourists. The West 30th heliport (JRA) was opened in 1956 and has been in constant operation since then with scheduled and private operations throughout the day. The New York City area is the busiest airport system in the United States. John F. Kennedy (JFK), Newark Liberty (EWR) and La Guardia (LGA) are the three major commercial ►

TROIS HÉLIPORTS À NEW-YORK

Il y a maintenant trois héliports en activité à New-York, sur la 34^e rue Est, sur la 30^e rue Ouest et dans le centre-ville, près de Wall Street. Constamment attaquée par des politiciens locaux cherchant à se plier au vote populiste, la ville a toujours joué un rôle important dans l'histoire de l'aviation. En 1956, lors de l'ouverture de l'héliport de la 34^e rue Est, les résidents d'un nouveau complexe résidentiel ont fait pression pour interdire les vols réguliers et ont réussi à mettre fin aux opérations de nuit et pendant les week-ends.

Une démarche jugée scandaleuse par certains, car l'implantation de l'héliport avait bien sûr précédé de plusieurs décennies la construction de l'immeuble et la présence de FUTURS résidents, lesquels, a posteriori, connaissaient très bien son existence et avaient obtenu une baisse du prix des appartements, précisément en raison de la proximité de l'héliport.

Les liaisons par hélicoptère se sont poursuivies ailleurs et, dans les années 1970, le building Pan Am s'est doté d'une hélisurface au sommet de la gare Grand Central. L'héliport de la 61^e rue Est a été le point de passage privilégié vers l'Upper East Side, jusqu'à ce que l'héliport de Wall Street prenne le relais. Mais celui-ci, également victime du développement urbain, abrite maintenant un parking peu utilisé. L'héliport de Wall Street, construit en 1960, est devenu le plus grand héliport de la ville et le point de départ des vols ►



► airports along with Westchester County (HPN), Teterboro (TEB), Caldwell (CDW), Trenton (TTN), Stewart (SWF), Morristown (MMU), Islip (ISP) and Farmingdale (FRG) and a host of smaller airports taking up the slack. Despite the high number of flights, NYC controllers are undoubtedly the best and always seem to find the time to assist VFR flights in the area.

Oh, lest you think I forgot to time the experience. The flight took about 5 minutes, paradoxically I wish it had lasted longer, it's truly that nice. The ride to the terminal took about 6 minutes and the whole mythical door to door-or more precisely gate to counter-about 20 minutes. Ultimately, the question is simple, namely what is time worth? It's the one constant we will never get back. Blade answers the question with a simple solution: it shaves time off the trick to the airport but makes it fun in the process. Some might call this procedure chemistry but I think of chemistry as a dry science.

I think Blade has added something almost mystical and whimsical to travel. I therefore call it alchemy. ■

► touristiques sur l'agglomération. L'héliport le 30^e rue Ouest a été ouvert en 1956 et accueille depuis lors des vols réguliers et privés, tout au long de la journée. Le système aéroportuaire new-yorkais est le plus fréquenté des États-Unis. Les aéroports de John F. Kennedy (JFK), Newark Liberty (EWR) et La Guardia (LGA) sont les trois grands aéroports commerciaux, tandis que les plates-formes secondaires de Westchester County (HPN), Teterboro (TEB), Caldwell (CDW), Trenton (TTN), Stewart (SWF), Morristown (MMU), Islip (ISP) et Farmingdale (FRG) figurent parmi une multitude d'autres petits aéroports. Mais, malgré le nombre élevé de vols, les contrôleurs de l'espace aérien de New-York sont sans aucun doute les meilleurs et ne manquent jamais d'aider les vols VFR dans la région.

Ne vous inquiétez pas, je n'ai pas oublié de chronométrer mon expérience avec Blade ! Le vol a duré environ cinq minutes, mais j'aurais aimé qu'il soit plus long, car c'était vraiment très agréable. Le transfert vers le terminal 5 a duré six minutes. Au total, après avoir franchi la porte de Blade, il m'a fallu 20 minutes pour atteindre le comptoir d'embarquement.

Finalement, la question est de savoir ce qu'il y a de mieux que le temps. Et il sera toujours impossible d'y répondre.

Alors, Blade propose une solution simple : réduire le temps passé à l'aéroport en faisant de cette étape obligée du voyage un moment de détente et de sérénité. Certains pourraient appeler cela de la chimie, mais je trouve que c'est une science plutôt ingrate. Blade a renouvelé l'art de voyager avec quelque chose de presque mystique et fantaisiste. J'appellerais cela de l'alchimie. ■