

SANS RADIO

# MANHATTAN A 1100 PIEDS QNH

*Silence, on vole ! Aller chatouiller les gratte-ciels en C172, c'est le spectacle de rêve qu'a offert Henri à sa jeune épouse Fanny. Et s'il n'a pas utilisé la radio au cours de ce grandiose survol, ce n'est pas pour cause d'anglais déficient, mais tout simplement parce qu'il est sourd...*

## SIGNATURE

Henri Corderoy du Tiers, 36 ans, est technicien chez Dassault Systèmes. Pilote privé aux Etats-Unis (500 h de vol) et pilote d'ULM en France, il a passé huit années – en vain – à essayer d'obtenir des autorités aéronautiques civiles françaises une dérogation lui permettant de piloter en zones non contrôlées en qualité de commandant de bord.

L'Amérique est quand même un pays formidable. Un de ses principes fondateurs a été de faire confiance aux individus, et on continue d'y considérer a priori les hommes comme des être responsables. J'ai pu le vérifier une fois de plus en septembre dernier, alors que je m'étais rendu sur l'aérodrome de Montgomery dans le Maryland, au nord-ouest de Washington DC pour passer – avec succès – mon test de vol biennal, le BFR (Biennial Flight Review), obligatoire pour tous les titulaires d'une licence américaine de pilote privé avion.

Lors de mes précédents séjours, je m'étais rendu compte, en analysant minutieusement les cheminements portés sur les cartes aéronautiques, qu'il devait être possible de survoler New York city à basse altitude sans avoir recours à la radio. Après en avoir parlé avec mes instructeurs, ceux-ci m'avaient confirmé le fait – tout en me recommandant la plus grande vigilance en raison des risques d'abordages – et, par deux fois, j'avais déjà pu survoler «Big Apple». Cette fois-ci, je souhaitais recommencer l'expérience accompagné de Fanny, ma jeune épouse, à qui je dédiais ce vol.

Le terrain de Montgomery est certainement l'un des aérodromes d'aviation générale les plus fréquentés de la région de Washington. Même des jets légers s'y posent. Pourtant, il n'y a pas de tour de contrôle. J'y ai loué le Cessna C172 Skyhawk II immatriculé N65665, pour deux jours.

Avant de me rendre à l'aérodrome, j'ai contacté le service d'informations météo et notam que les Américains appellent DUAT (Direct User Access Terminal). Cette consultation – gratuite – se fait à domicile sur un ordinateur connecté au réseau par un modem. DUAT est un logiciel développé, avec le soutien de la FAA, pour le compte de l'aviation générale aux Etats-Unis. Il est réservé exclusive-

ment aux pilotes, qui en bénéficient tout simplement en y indiquant le numéro de leur licence de pilote. C'est l'équivalent de notre Eole – payant, lui !

Je prévoyais l'aller et retour à New York city avec escale sur l'aérodrome de Linden, dans le New Jersey, suivie du survol de Manhattan. Les conditions météo étaient bonnes, avec une couche de nuages «scarttée» à 5 000 pieds, une visibilité légèrement brumeuse de 5 miles et un vent du sud-ouest fort de 8 noeuds.

Fanny et moi avons donc décollé sur les coups de 12h30, grimpé jusqu'aux 7500 pieds réglementaires, et affiché un cap nord-est pour passer au-dessus du TCA (Terminal Control Area, équivalent de la notre TMA, Classe B) de Philadelphie.

A la verticale du VOR RBV, j'ai pris le cap de 32° (compte tenu de la déclinaison magnétique de 13°W et du vent) pour atteindre l'aéroport de Linden (LDJ en code OACI), 28 nautiques plus loin. Ensuite, descente à 1500 pieds pour passer sous le plancher extérieur du TCA de New York city.

Après une heure et demie de vol, nous sommes passés à la verticale de LDJ à un peu moins de 1200 pieds MSL (Meaning Sea Level, l'équivalent de notre QNH), imposés par le plancher intérieur du TCA, pour jeter un œil sur la manche à air – appliquant en cela la procédure de non utilisation de la radio –, avant d'intégrer le circuit défini à 800 pieds MSL; posé au seuil de la 27, avec léger vent de gauche.

Situé au milieu de nombreux et énormes réservoirs blancs – pratiques, comme repère de navigation ! – et à quelques kilomètres au sud de l'aéroport international

de Newark, l'aérodrome de Linden est non contrôlé, la tour de contrôle semblant désactivée depuis plusieurs années. Ce terrain me rappelle celui de Chavenay, en Région parisienne,



Ci-contre, les «Twin Towers» déformées par la verrière du Cessna 172. Page de droite : (1) au départ de l'aérodrome de Linden; (2) le Queen Mary quitte le port de New York; (3) le pont de Verrazano; (4) la Statue de la Liberté; (5) les quais de l'East River; (6) virage à 180° devant l'immeuble de l'ONU; (7) le Washington Bridge; (8) Manhattan et ses gratte-ciels; (9) l'île d'Ellis.







mais avec ses pistes (en croix) en béton. Plusieurs bimoteurs y sont stationnés, ainsi que quelques hélicoptères.

Nous sommes passés au club-house où une petite équipe offre les services que l'on propose en général sur les aérodromes américains (maintenance, essence, formation, location, etc...). Personne ne s'est soucié de ma surdité, et l'on a communiqué essentiellement par écrit : les Américains sont décidément très cools...

Les conditions météo étaient toujours aussi favorables, même si une légère brume baignait la région. Après une nouvelle vérification des notam et des règles de la circulation aérienne dans l'espace aérien de Manhattan – grâce à la carte aéronautique VFR Terminal 1/250000 de New York où tous les aérodromes sont repérés par deux couleurs (le bleu pour les aérodromes contrôlés, le magenta pour les autres) et au guide vert des aérodromes et informations aéronautiques des Etats du Nord-Est des USA – je décidais d'aller chatouiller les gratte-ciels sur Manhattan.

Après avoir fait refaire les pleins (un gallon pour à peine deux dollars, soit 10 francs pour 3,7 litres !), je mets les gaz et à 15h18 nous redécollons. Nous virons vers l'est par la gauche en contournant une zone dont le plafond est de 700 pieds MSL, et maintenons le cap à 1300 pieds MSL, jusqu'à l'embouchure de l'Hudson, au sud du pont de Verrazano.

Changement de cap, cette fois vers le nord, pour survoler le pont, puis nous descendons à 1100 ft MSL afin de passer sous les TCA des aéroports de La Guardia, Newark et Kennedy. Dix minutes après notre départ de Linden, nous survolons la célèbre statue de la Liberté. Un petit tour vers l'ouest – attention à la sécurité –, clic-clac, c'est dans la boîte ! Puis, direction la côte Est de Manhattan. Le magnifique et gigantesque bouquet de gratte-ciels s'offre à nos yeux. Le sommet de certains immeubles dépasse légèrement l'altitude – 1100 pieds MSL – à partir de laquelle on peut survoler la ville sans utiliser la radio ! C'est grandiose.

Comme lors de mon vol précédent – en juillet dernier, je venais de Rochester dans le nord-ouest de l'Etat de New York pour me rendre à Washington –, nous empruntons le fleuve Hudson, mais dans le sens inverse. Puis c'est l'East River, et nous survolons à 700 pieds les trois ponts les plus fameux, celui de Brooklyn, de Manhattan et de Queens.

A 15h32, nous arrivons au niveau du célèbre immeuble de l'ONU : c'est la limite de la zone au-delà de laquelle la radio est obligatoire. Je me rapproche des quais de Queens, et m'engage aussitôt en un 180° serré – un peu trop à mon goût d'ailleurs ! Fanny ne paraît pas effrayée le moins du monde et continue à prendre des photos...

Nous redescendons quelques minutes vers le sud puis nous remontons à nouveau vers le nord au-dessus de l'Hudson, en longeant les quais de Manhattan. Très vigilant, je garde ma droite au maximum afin de surveiller tout trafic inverse, un trafic cependant très faible aujourd'hui, et composé essentiellement d'hélicoptères.

Nous nous régalaons du spectacle incomparable de cette ville fabuleuse et des gratte-ciels ceinturant Central Park. A 15h40 – Fanny, tout en continuant à prendre des photos, tient très précisément notre carnet de route... –, nous franchissons le pont de Washington, toujours bondé.

Nouveau demi-tour très incliné. Nous redescendons vers le sud. Les célèbres tours jumelles du World Trade Center se rapprochent. Même en regardant bien, il est impossible d'y déceler encore la moindre trace de l'explosion survenue en février 1993.

Me souvenant que, après mes précédents survols de New York, beaucoup de mes amis pilotes français avaient du mal à croire que, moi, pilote sourd, j'avais bien survolé Manhattan comme commandant de bord d'un avion léger sans radio et sans pilote à mes côtés, je demande à Fanny de me photographier avec, en arrière plan, les Twin Towers du WTC. De quoi clouer définitivement le bec aux incroyables ! Mais, il est vrai que cela paraît tellement incroyable, vu de France !

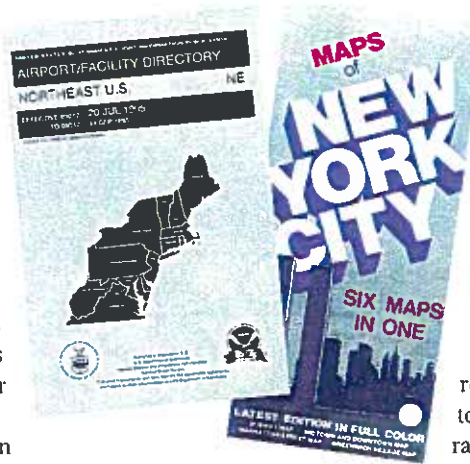
Je maintiens le cap au sud, et nous voyons défiler sous nos ailes l'île d'Ellis (lieu de passage mythique de tous les immigrants à leur arrivée en bateau à NYC), à nouveau la statue de la Liberté, à droite, et l'île des Gouverneurs et Brooklyn à gauche.

Nous repassons à 15h52 le majestueux pont de Verrazano dont les piles culminent à 700 ft – alors que le plancher de la TCA est à 1100 pieds...

Ainsi s'achève mon troisième tour de New

York. Fanny est enchantée, tout autant que moi qui, jamais je crois, ne me laisserai d'un spectacle aussi extraordinaire.

Nous nous posons à Linden à 15h59, et reprenons une demi-heure plus tard la direction du Maryland, en route pour de nouvelles aventures...



Au niveau du célèbre immeuble de l'ONU, je me rapproche des quais de Queens et m'engage aussitôt en un virage à 180° un peu serré.

Fanny remercie chaleureusement son pilote de mari, enchantée par ce survol féérique de New York à basse altitude. (Photos Fanny et Henri Corderoy du Tiers)