ÉNERGIE ET INSPECTION AÉRIENNE

Montréal : quand prévoir six heures d'inspection de ligne ?



19–25 novembre 2026

Illustration générée. Opération et tracé fictifs ; ce n'est pas le compte rendu d'un vol réel.

Inspection en hélicoptère · ligne 765 kV
Heure locale de Montréal, EST, UTC−5

LE RÉSULTAT PRINCIPAL

Examiner d'abord le samedi 21 novembre.

C'est une base de planification selon la météo en un point, pas une autorisation de vol.

Samedi 21 nov.

07:45–13:45

4.4–11.2°C | rafales jusqu'à 20.9 km/h

0.0 mm de précipitations · 6 h de jour

Option privilégiée : aucune précipitation, températures positives et date plus proche.

Mercredi 25 nov.

10:00–16:00

−2.4 à −0.8°C | rafales jusqu'à 12.6 km/h

0.0 mm de précipitations · 6 h de jour

Le vent le plus faible parmi les créneaux comparés, mais des températures négatives et une échéance plus lointaine.

Le compromis	Samedi associe températures positives et date plus proche. Si seul le vent compte, mercredi est préférable.

SEPT JOURS EN UN COUP D'ŒIL

Chaque créneau couvre six heures continues.

Nous comparons les créneaux commençant tous les quarts d'heure entre le lever et le coucher du soleil. Les vols de transit et les réparations sont exclus.

Jour	Créneau local	Rafale à 10 m	Vent à 80 m	Visibilité*	Température
19 nov.	Aucun créneau de 6 h	—	—	—	—
20 nov.	10:15–16:15	27.7	20.7	22.5 km	7.8–10.4°C
21 nov.	07:45–13:45	20.9	16.6	20.1 km	4.4–11.2°C
22 nov.	09:00–15:00	22.0	20.0	17.5 km	6.4–12.0°C
23 nov.	07:15–13:15	33.5	30.0	19.4 km	6.4–7.9°C
24 nov.	07:15–13:15	31.3	33.9	27.8 km	-2.1 à -0.8°C
25 nov.	10:00–16:00	12.6	14.2	27.0 km	-2.4 à -0.8°C

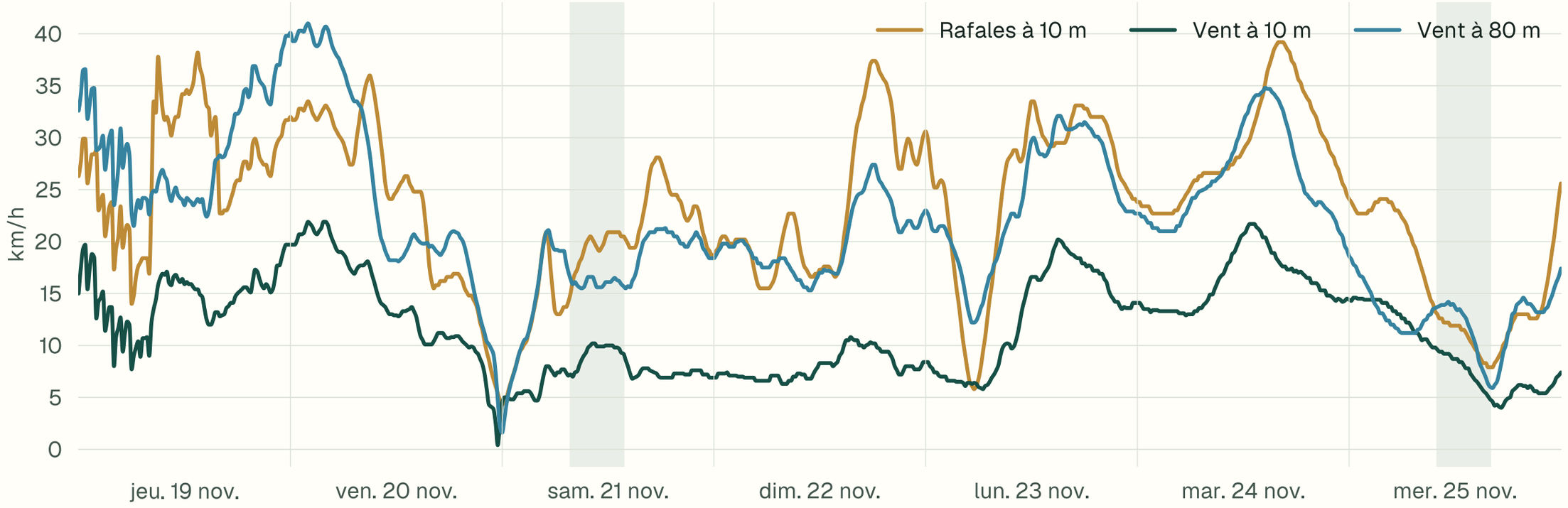
Vent et rafales : km/h. Précipitations 0.0 mm, neige fraîche 0.0 cm. *Visibilité synthétique, purement illustrative ; voir page 6.

Le 19 nov., moins de six heures séparent la demande à 10:48 du coucher du soleil à 16:20. La matinée déjà passée n'est pas proposée.

LE VENT AU FIL DE LA SEMAINE

Le vent est le plus faible mercredi 25 novembre.

Le fond vert repère samedi 07:45–13:45 et mercredi 10:00–16:00. Données toutes les 15 minutes, heure locale.

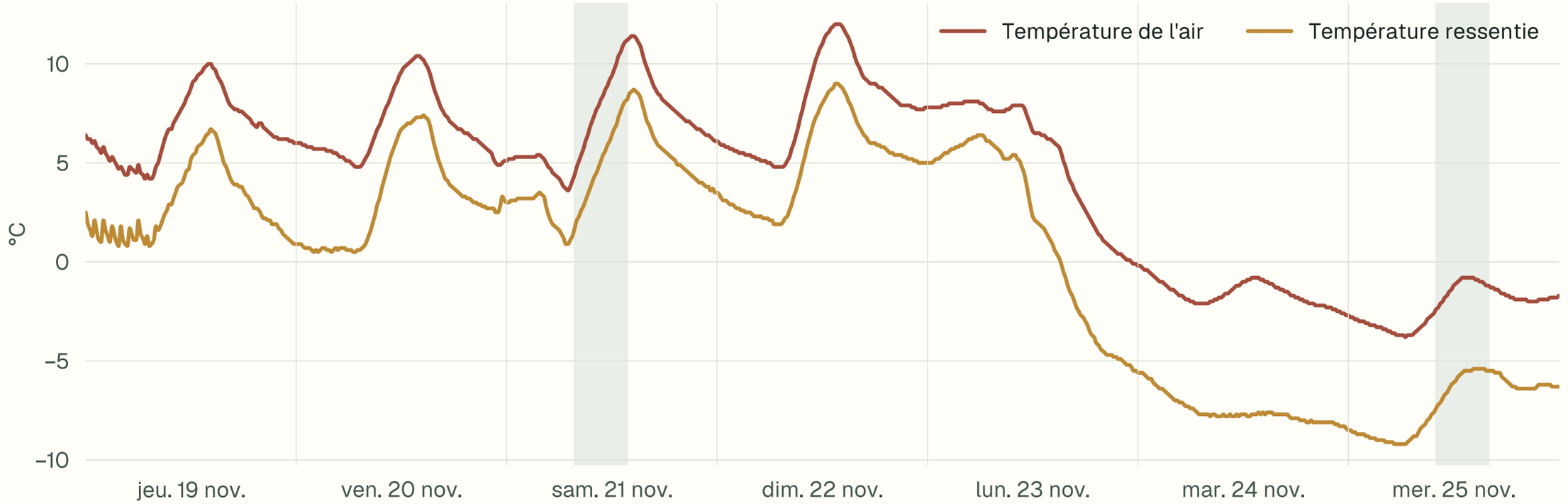


Deux hauteurs — Le vent à 80 m n'est ni une rafale ni une mesure à l'altitude réelle de vol. Il ne remplace pas l'analyse des turbulences sur le trajet.

TEMPÉRATURE ET PRÉCIPITATIONS

Le gel arrive ensuite, malgré le temps sec.

Pour chaque journée locale complète du 19 au 25 nov., les données indiquent 0.0 mm de précipitations et 0.0 cm de neige fraîche.



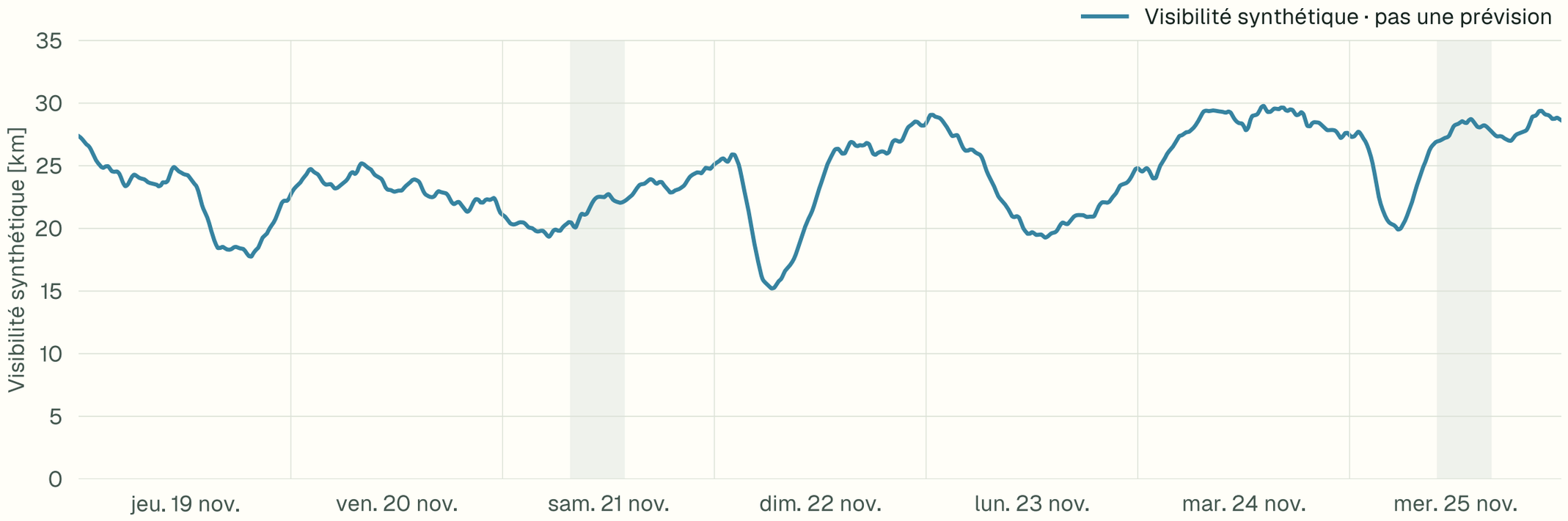
Le givrage n'est pas évalué

Une température négative ne suffit pas à établir un givrage, et un temps sec ne l'exclut pas. Le givrage de l'hélicoptère et des isolateurs n'a pas été évalué.

VISIBILITÉ · DONNÉES SYNTHÉTIQUES

La série de visibilité est purement illustrative.

Toute la série de cette page a été créée pour cet exemple. Ce n'est ni une prévision ni une mesure.



Données synthétiques toutes les 15 minutes, heure de Montréal. La courbe passe par chaque valeur sans créer de nouveaux extrêmes.

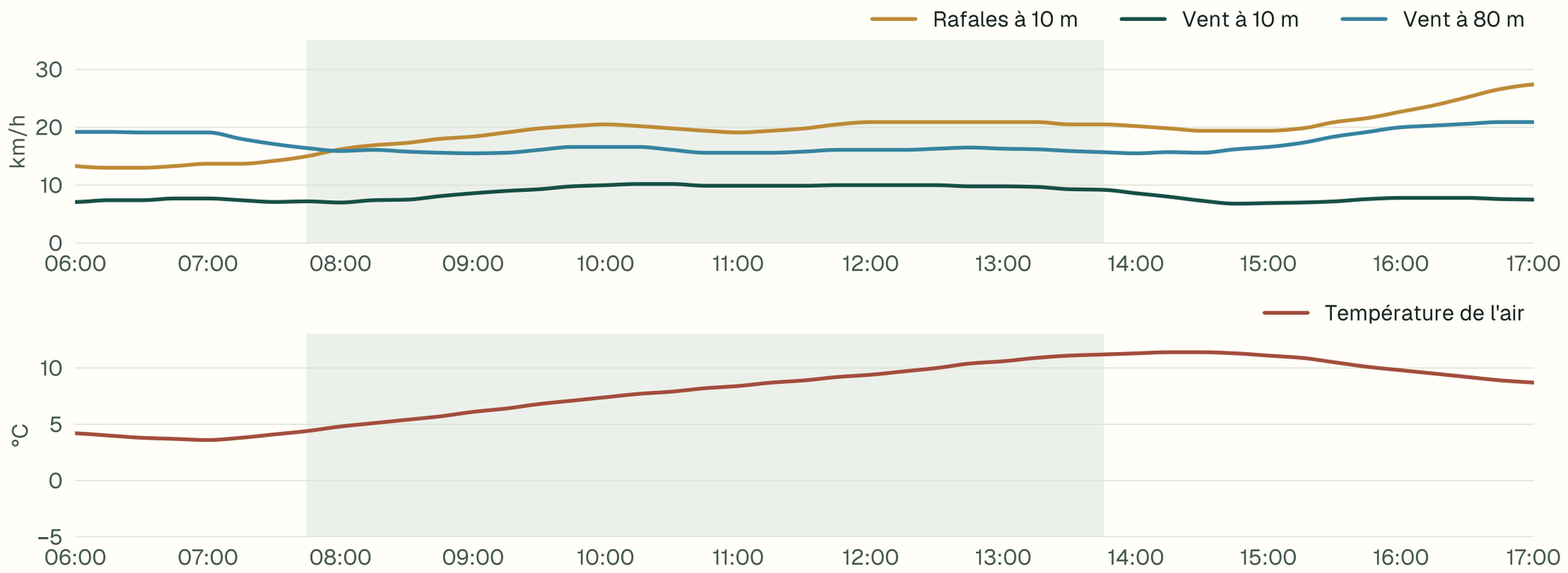
Pas pour décider d'un vol

La visibilité synthétique n'a pas servi à sélectionner les créneaux. Avant le vol, il faut vérifier la visibilité réelle, la base des nuages et les conditions sur tout le trajet.

OPTION PRIVILÉGIÉE · SAMEDI 21 NOV.

Six heures sèches avec des températures positives.

Le fond repère 07:45–13:45. Lever du soleil à 07:01, coucher à 16:18.



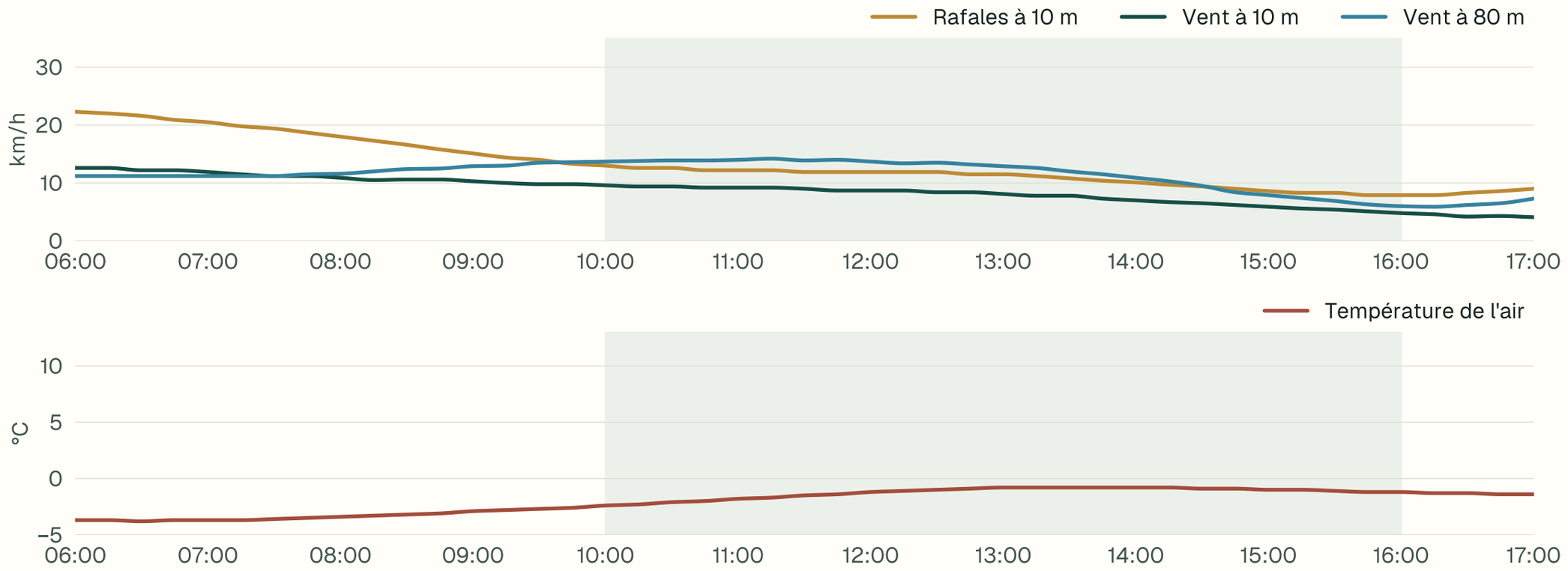
Conditions du créneau

Rafales jusqu'à 20.9 km/h ; vent jusqu'à 10.2 km/h à 10 m et 16.6 km/h à 80 m. Température 4.4–11.2°C ; visibilité synthétique d'au moins 20.1 km (illustration).

ALTERNATIVE · MERCREDI 25 NOV.

Moins de vent, mais des températures toujours négatives.

Le fond repère 10:00–16:00. Le coucher du soleil à 16:15 ne laisse que 15 minutes après l'inspection.



Prévoir les vols de transit

Rafales jusqu'à 12.6 km/h ; température −2.4 à −0.8°C. Le créneau exclut les vols aller et retour. Le programme exige une vérification distincte.

INSPECTER N'EST PAS RÉPARER

Six heures d'inspection ne sont pas six heures sur un pylône.

Un éventuel remplacement d'isolateurs est une opération distincte, avec ses propres conditions et procédures.



Hélicoptère à Gaspé, Québec. Photo : Anthony Desrochers / Pexels.
Photo illustrative, pas l'appareil ni l'opération du client.

Inspection aérienne

Nous comparons la météo sur six heures continues d'inspection. Le type d'hélicoptère, l'altitude de vol et le trajet sont inconnus.

Travaux sur les isolateurs

Nous ne supposons ni travail sous tension ni mise hors tension. Nous ne fixons pas de distances d'approche et ne choisissons pas de méthode de travail.

Les exploitants décident

L'exploitant aérien et le gestionnaire du réseau doivent confirmer séparément les conditions, procédures, autorisations et modalités réelles de travail.

PÉRIMÈTRE ET MÉTHODE DE COMPARAISON

Une base de planification, pas un briefing météo aéronautique.

Point des données : 45.49902°N, 73.59793°W. Le trajet réel et la position des tronçons de ligne ne sont pas définis.

Sélection des créneaux

Les créneaux complets de six heures de jour, avec un début tous les quarts d'heure, ont été comparés. Le 19 nov., les départs antérieurs à la demande sont exclus. Chaque jour, le classement privilégie moins de précipitations et de neige, puis des rafales maximales plus faibles à 10 m, puis un vent maximal plus faible à 80 m. À égalité, le début le plus tôt l'emporte. Samedi se distingue aussi par des températures positives et une date plus proche. La visibilité du tableau et du graphique est synthétique et illustrative. Elle ne sert ni à sélectionner les créneaux ni à évaluer les conditions de vol.

Ce que le rapport ne remplace pas

Avant l'opération, il faut les informations aéronautiques à jour pour le trajet, une évaluation météo sur place et les minima de l'exploitant et de l'hélicoptère concerné. L'altitude de l'isotherme zéro ne constitue pas ici une prévision de givrage. L'état des isolateurs et leur couverture de glace n'ont pas été évalués.

Pourquoi cette distinction

Transports Canada décrit la difficulté de voir les câbles. NAV CANADA distingue visibilité, nuages, givrage et turbulence. La CNESST exige une évaluation distincte des risques électriques.

Sources : Transport Canada, Flying near power lines · NAV CANADA, Aviation Weather Services Guide · CNESST, Électricité.

MENTIONS LÉGALES ET RESPONSABILITÉ

Le rapport aide à planifier, sans autoriser un vol ni des travaux.

Il présente une analyse météo, pas un document opérationnel pour une inspection réelle.

Ce rapport présente un exemple d'analyse météo pour une inspection fictive de ligne électrique. Les données sont signalées comme exemples. Toute la série de visibilité est synthétique et ne décrit ni un temps réel ni une prévision. Le rapport ne garantit ni une météo précise, ni la réussite de l'opération, ni l'absence de dommages.

Ce n'est ni un briefing aéronautique, ni un certificat de sécurité, ni un avertissement officiel, ni une autorisation de vol ou de travaux sur la ligne. Il ne confirme ni le respect des minima de l'exploitant, ni la navigabilité de l'hélicoptère, ni l'état du réseau, ni la sécurité du remplacement d'isolateurs. Un danger non évalué peut néanmoins être présent.

Les personnes habilitées décident d'effectuer, modifier ou interrompre le vol et les travaux après vérification des informations à jour, des conditions sur place, des règles applicables et des procédures de l'exploitant aérien et du gestionnaire du réseau. Synoptar reste responsable de la bonne exécution de sa propre prestation.

L'analyse porte sur un point, pas sur tout le trajet. Un changement de lieu, d'horaires, de matériel, de prévision ou de conditions peut nécessiter une nouvelle évaluation. Le rapport n'est pas actualisé automatiquement et n'émet pas d'alerte, sauf surveillance convenue séparément.

La responsabilité des parties est régie par le droit applicable et les conditions contractuelles valablement convenues. Cette notice ne plafonne pas la responsabilité et n'exclut pas les droits légaux du client. Elle n'exclut ni la responsabilité pour dommage intentionnel ni toute responsabilité qui ne peut légalement être exclue ou limitée.