電力と航空点検

モントリオール：6時間の送電線点検をいつ計画するか。



2026年11月19〜25日

生成画像。運航と送電線の位置は架空であり、実際の飛行記録ではありません。

ヘリコプター点検 · 765 kV送電線
モントリオール現地時間 EST、UTC−5

主な結論

まず11月21日土曜日を検討します。

1地点の天気に基づく、今後の計画の出発点です。飛行許可ではありません。

11月21日 土曜

07:45–13:45

4.4–11.2°C | 最大瞬間風速 20.9 km/h

降水0.0 mm · 日中6時間

優先案：降水なし、気温は氷点上、より早い日程。

11月25日 水曜

10:00–16:00

−2.4〜−0.8°C | 最大瞬間風速 12.6 km/h

降水0.0 mm · 日中6時間

比較した時間帯で最も風が弱いものの、氷点下で予報の対象時刻も遠くなります。

判断のポイント

土曜日は氷点上の気温と早い実施日を考慮した選択です。風だけを優先するなら水曜日が適しています。

7日間の一覧

各時間帯は連続6時間です。

日の出から日没の間で、15分刻みの開始時刻を比較します。往復飛行や修理は含みません。

日付	現地時間帯	10 m突風	80 m風速	視程*	温度
11月19日	連続6時間なし	—	—	—	—
20日 (11月)	10:15–16:15	27.7	20.7	22.5 km	7.8–10.4°C
21日 (11月)	07:45–13:45	20.9	16.6	20.1 km	4.4–11.2°C
22日 (11月)	09:00–15:00	22.0	20.0	17.5 km	6.4–12.0°C
23日 (11月)	07:15–13:15	33.5	30.0	19.4 km	6.4–7.9°C
24日 (11月)	07:15–13:15	31.3	33.9	27.8 km	-2.1〜-0.8°C
25日 (11月)	10:00–16:00	12.6	14.2	27.0 km	-2.4〜-0.8°C

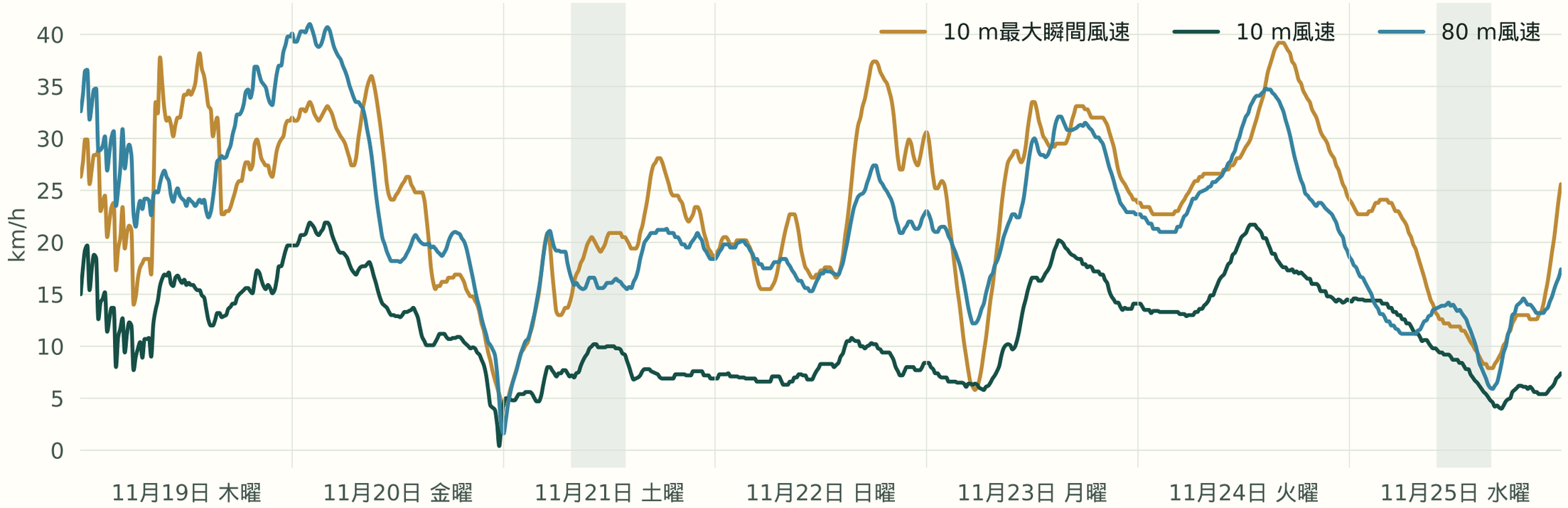
風速と最大瞬間風速：km/h。降水0.0 mm、新雪0.0 cm。*視程は合成データで説明専用です。6ページ参照。

11月19日は問い合わせ時刻10:48から日没16:20まで6時間未満です。すでに過ぎた午前中は提案しません。

1週間の風

11月25日水曜日が最も穏やかです。

緑の背景は土曜07:45〜13:45と水曜10:00〜16:00を示します。データは15分間隔、現地時間です。



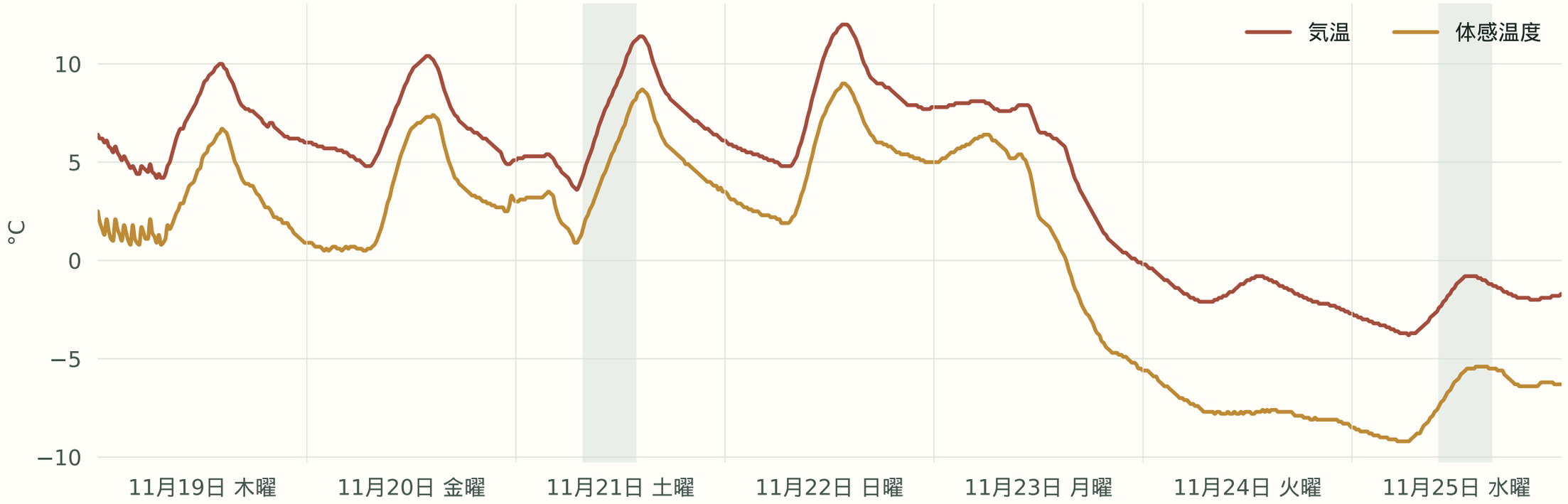
2つの高さ

80 mの風速は突風でも、実際の飛行高度での測定値でもありません。経路に沿った乱気流分析に代わるものではありません。

気温と降水

降水はありませんが、後半は氷点下になります。

11月19〜25日の各現地暦日で、データ上の降水量は0.0 mm、新雪は0.0 cmです。



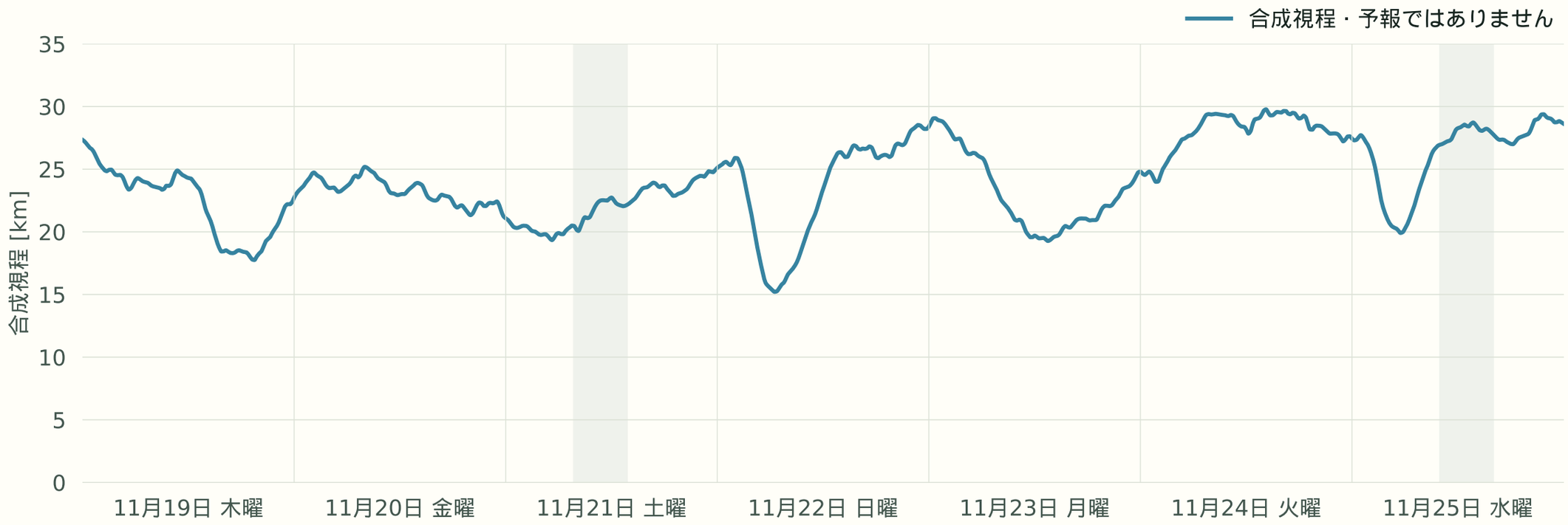
着氷は評価しません

氷点下だけで着氷が確認できるわけではなく、無降水でも着氷を否定できません。ヘリコプターや碍子の着氷は評価していません。

視程 · 合成データ

視程の推移は説明専用です。

このページの全系列は、この例のために作成しました。予報でも測定値でもありません。



モントリオール現地時間、15分間隔の合成データです。曲線はすべての値を通り、新たな極値を作りません。

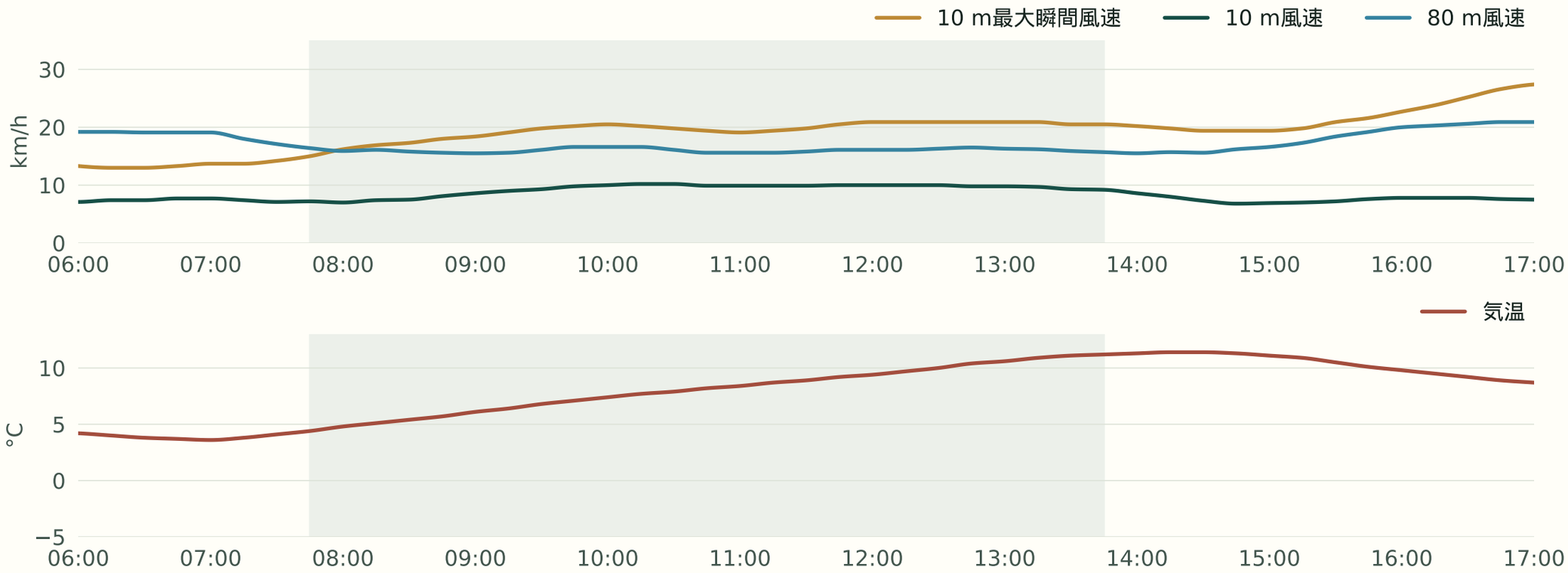
飛行判断には使えません

合成視程は時間帯の選定に使用していません。飛行前には実際の視程、雲底、全経路の条件を確認する必要があります。

優先案 · 11月21日土曜

降水なし、気温は氷点上の6時間。

07:45〜13:45を背景色で示します。日の出07:01、日没16:18です。

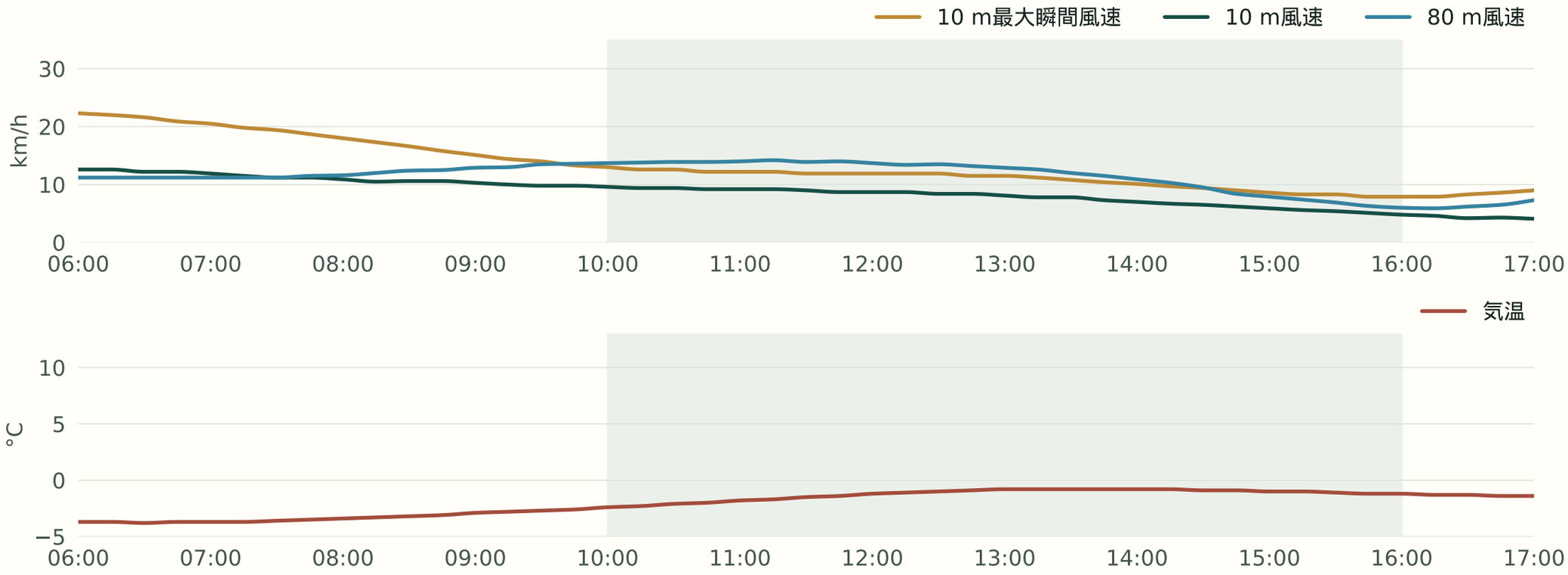


時間帯の条件	最大瞬間風速20.9 km/h、風速は10 mで最大10.2 km/h、80 mで16.6 km/h。気温4.4〜11.2°C、合成視程は最低 20.1 km (説明用) 。

代替案 · 11月25日水曜

風は弱いものの、全時間帯で氷点下です。

10:00〜16:00を背景色で示します。日没16:15まで、点検終了後は15分しかありません。



往復飛行も考慮

最大瞬間風速12.6 km/h、気温−2.4〜−0.8°C。往復飛行の時間は含みません。日程は別途確認が必要です。

点検は修理ではありません

6時間の目視点検は、鉄塔での6時間の作業ではありません。

碍子交換は独自の条件と手順を要する別の作業です。



ケベック州ガスペのヘリコプター。写真：Anthony Desrochers / Pexels。
参考写真であり、顧客の機体や運航ではありません。

空からの点検

連続6時間の点検に対する天気を比較します。機種、飛行高度、経路は不明です。

碍子の作業

活線作業も停電も前提としません。接近距離を定めず、作業方法も選定しません。

判断は各運営者が行います

航空事業者と電力系統管理者は、条件、手順、資格、実際の作業体制をそれぞれ確認する必要があります。

対象範囲と比較方法

計画の出発点であり、航空気象ブリーフィングではありません。

データ地点：45.49902°N、73.59793°W。実際の経路と送電線区間の位置は指定されていません。

時間帯の選定方法

日中の完全な6時間を、開始時刻15分刻みで比較しました。11月19日は問い合わせ前の開始を除外しました。各日は順に、降水・降雪量の少なさ、10 mの最大瞬間風速の低さ、80 mの最大風速の低さを優先し、同値なら早い開始を選びました。土曜日は氷点上の気温と近い日程も評価しました。表とグラフの視程は説明専用の合成データであり、時間帯の選定や飛行条件の評価には使っていません。

レポートが代替しないもの

実施前には、経路の最新航空情報、現地の気象評価、事業者と当該機種の最低気象条件が必要です。0°C高度を着氷予報として扱っていません。碍子の状態や氷の付着は評価していません。

区別する理由

Transport Canadaは電線の視認の難しさを説明しています。NAV CANADAは視程、雲、着氷、乱気流を区別しています。CNESSTは電気リスクの個別評価を求めています。

参考資料：Transport Canada, Flying near power lines · NAV CANADA, Aviation Weather Services Guide · CNESST, Électricité。

法的注意事項と責任範囲

計画を支援しますが、飛行や作業は許可しません。

気象分析の実演であり、実際の点検の運用文書ではありません。

架空の送電線点検に向けた気象分析の例です。データはサンプルと明記しています。視程の全系列は合成で、実際の天気や予報を示しません。特定の天気、運航の成功、損失の回避を保証しません。

航空ブリーフィング、安全証明、公式警報、飛行・送電線作業の許可ではありません。事業者の最低条件の充足、機体の耐空性、電力系統の状態、碍子交換の安全を確認しません。未評価の危険が存在しないとは限りません。

権限を持つ担当者が、最新情報、現場条件、適用規則、航空事業者と電力系統管理者の手順を確認したうえで、飛行・作業の実施、変更、中止を判断します。Synoptarは引き続き自らのサービスの適切な履行に責任を負います。

分析は1地点が対象で、経路全体ではありません。場所、時刻、設備、予報、条件の変更により再評価が必要になる場合があります。別途監視を合意した場合を除き、自動更新や警報は行いません。

当事者の責任は適用法と有効に合意した契約条件に従います。本注意事項は金額による責任上限を定めず、顧客の法定権利を排除しません。故意による損害への責任や、法律上排除・制限できないその他の責任も排除しません。