

Un hélicoptère qui fait du rase-mottes au dessus des lignes électriques

Une mission commandée par ENEDIS



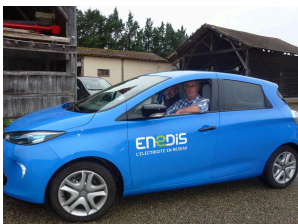
Un hélicoptère qui fait du rase-mottes au dessus des lignes électriques

Ne le cherchez plus dans les airs, l'hélicoptère qui inspectait les lignes électriques, a terminé sa mission !

Pendant une dizaine de jours, cet engin a parcouru le département, en long, en large et en travers, pour survoler le réseau.

Intrigué par l'annonce de cette opération par quelques mairies soucieuses de prévenir leurs concitoyens, le Journal du Gers va à la pêche aux informations et se retrouve chaleureusement convié à un rendez-vous sur le terrain pour des explications détaillées.

Le terrain : d'abord prévu à l'aéroport d'Auch, le rendez-vous est déplacé en raison des conditions météorologiques instables, ... à Touget. Pourquoi ? Cela permet de découvrir un gîte très particulier puisqu'il dispose d'une piste d'atterrissage pour les ULM. [1]. En fait, nul besoin de tout cet espace pour poser l'hélicoptère ! Garé tout près de la maison, on le repère à peine de la route principale qui relie Touget à Gimont.



Nous voilà donc sur place grâce à Robert Conesa, en charge des relations avec les Collectivités Locales, mais, là, un autre interlocuteur, **André Descarpentries**, chef d'agence Intervention pour le Gers, résume la commande passée avec Biarritz Hélicoptères. ENEDIS a mandaté cette entreprise spécialisée pour inspecter, à basse altitude, comme chaque année, un tiers du réseau électrique du département.

Il s'agit de détecter, sur les lignes HTA 20.000 volts maxi, toutes les anomalies qui ont pu survenir depuis le dernier contrôle et qui pourraient à terme entraîner des dysfonctionnements. Souvent situées en zone rurale, dans des champs, peu de gens peuvent repérer les défauts de ces installations. C'est pour cela qu'ENEDIS privilégie leur surveillance car une panne, sur une telle ligne, va impacter près de 500 clients. Une coupure sur de la basse tension affecte seulement 7 ou 8 clients en moyenne, clients qui lorsqu'il y a un souci, ont vite fait de faire remonter les informations car les défauts sur ces lignes sont plus facilement réparables.



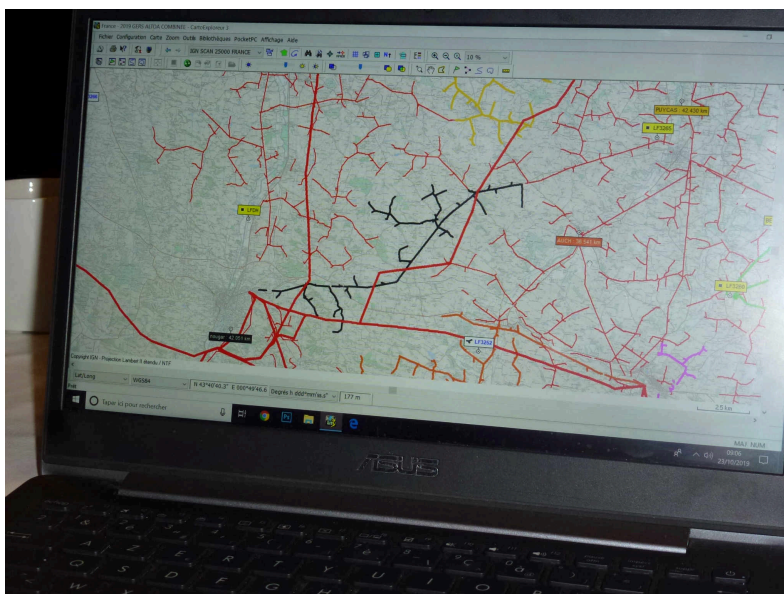
L'équipage de l'hélico est composé du pilote, Sébastien, d'un navigateur, Yohann, qui guide le pilote au-dessus des lignes et assure la sécurité et d'un observateur technique, Amaury, chargé de relever les anomalies pour l'établissement d'un compte rendu.

Au sol, est resté Victor, le technicien de la société ALTOA, en charge du LIDAR [2] Tous les matins, il vérifie cet appareil laser - boîtier blanc situé sous l'hélico -, le met en route et, le soir, au retour de l'expédition, il récupère les données, fait la modélisation en 3D et transmet à son agence qui effectue un traitement plus approfondi et confirme le lendemain si les données sont exploitables ou non. Ainsi, mieux vaut éviter la pluie car quelques gouttes peuvent altérer les résultats et un survol pourrait être à refaire. Pas très rentable dans ce cas au prix du kérosène !

Le vol s'effectue à environ 30 km à l'heure maximum et, le plus souvent, à seulement deux mètres au dessus des lignes, soit une vingtaine de mètres du sol environ, pour que l'observateur puisse bien repérer tous les éléments potentiellement défectueux. Cette inspection permet de réaliser un diagnostic précis des points de fragilité, avec photos à l'appui : poteaux endommagés, isolateurs cassés, armements tordus, attaches oxydées, parafoudres avariés usure des lignes, etc. pour cibler les opérations de maintenance. Ces réparations sont ensuite planifiées sous six mois pour les urgences et sous deux ans pour les autres.



Le navigateur lui a la charge d'avertir le pilote des dangers éventuels ; en effet, le survol aussi bas peut engendrer des perturbations, il faut éviter que les bêtes au sol, en s'affolant, ne provoquent un accident. C'est aussi pour cela que, lors de la préparation de ces opérations, les mairies sont systématiquement averties. Le navigateur donne les indications de route au pilote grâce aux cartes sur lesquelles figurent tous les réseaux HTA mais aussi HTB, les lignes au-dessus de 50.000 volts.

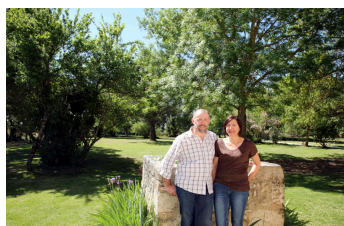


La durée de ce diagnostic est variable en fonction de la météo ; ces diagnostics sont toujours effectués au début de l'automne, comme en ce moment, ou au début du printemps.



[1] Accompagnée de Priscillia Frison, la gérante de Biartz Hélicoptères, les trois membres de l'équipage et le technicien d'Altoa ont fait étape au Gîte d'En Lébé sur la commune de Touget. Bienheureux de trouver un logement disponible car sur l'agglomération auscitaine en ces temps de festival CIRCa, tout ou presque affichait complet. Coup de chance, le gîte était fermé pour cause de travaux de rénovation ; la façade arrière dorénavant présente son aspect d'origine avec de superbes colombages. Anne Oulé, la propriétaire des lieux a ainsi pu héberger l'équipage basque.

À l'époque des premières rencontres aéronautiques de Gimont, des participants au meeting aérien, logés à en Lébé, ont repéré une grande parcelle, son orientation est-ouest et l'absence de ligne aérienne aux abords. Grâce à eux, l'idée a fait son chemin dans l'esprit des propriétaires des lieux et la piste pour aviation légère d'une longueur de 475 m et de 30 m de large, a vu le jour en 2012.



La création de ce gîte remonte à 23 ans exactement ; la dépendance de la maison principale, à l'état de ruine, a été entièrement rénovée par les parents d'Hervé Oulé. Sa mère, éducatrice spécialisée, a fait en sorte, dès l'origine, de rendre son gîte accessible à tous, à une époque où c'était loin d'être une préoccupation majeure. Il est donc labellisé "Tourisme et Handicap" (moteur, auditif, mental). Avec son mari, Anne Oulé a repris la succession de sa belle-mère - chance, elle avait fait des études de tourisme ! Cela peut aider pour avoir de bonnes idées et développer de nouveaux concepts.



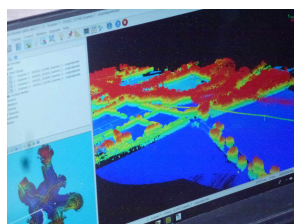
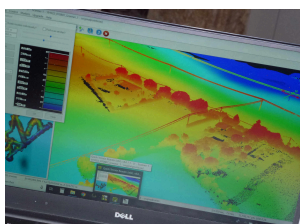
Son idée est de viser la clientèle d'entreprises sachant que, sur Gimont, des hôtels ont cessé leurs activités et qu'en plus, elle pouvait offrir une prestation qui serait bienvenue pour tous ceux qui circulent dans la semaine pour leurs affaires.

Outre le gîte, dorénavant, elle va donc mettre à disposition des visiteurs trois chambres d'hôtes. Sans proposer la table qui souvent accompagne cet hébergement, elle offre à ses clients la possibilité de dîner sur place avec la fourniture de repas traiteurs proposés notamment par Gersement bon ! d'Aubiet.

[2] LIDAR : L'altimétrie par laser aéroporté... La solution pour modéliser un environnement

L'altimétrie par laser scanner aéroporté est une technique topographique récente qui donne des résultats fiables, précis et rapides. Ce système est particulièrement adapté aux levés topographiques de zones étendues - difficiles d'accès, déserts, montagnes, grandes plaines... -, complexes - le milieu urbain - ou ayant un fort couvert végétal.

Il permet de réaliser des MNT (Le Modèle Numérique de Terrain est une schématisation de la forme brute du terrain, sans construction ni végétation.), des MNS (Le Modèle Numérique de Surface est une modélisation altimétrique topographique de la surface de la terre comprenant constructions, végétation et routes, ainsi que les caractéristiques naturelles du terrain.), ainsi que des profils en long et en travers de projets linéaires et de zones exploitées (mines, bassins versants, carrières, etc...)



Ce système compact est facilement transportable, rapidement opérationnel et reste utilisable dans des conditions climatiques difficiles. Il permet notamment de réaliser des levés topographiques de sites inadaptés aux travaux topographiques traditionnels.



Un coin idéal, l'été, pour profiter du parc arboré de ce gîte chaudement recommandé par l'équipe de Biarritz Hélicoptères, séduite par l'accueil de ses propriétaires. Attention, photo de fin octobre 2019 !