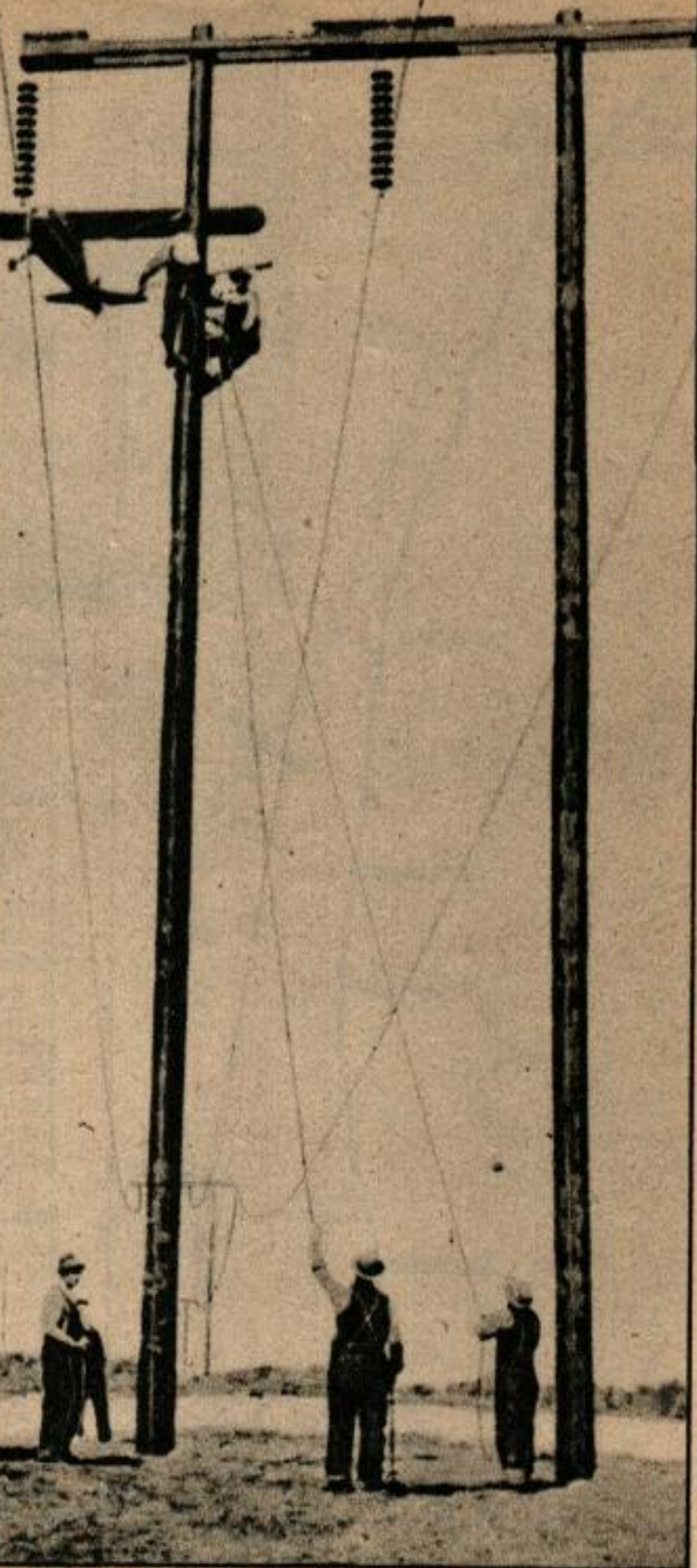
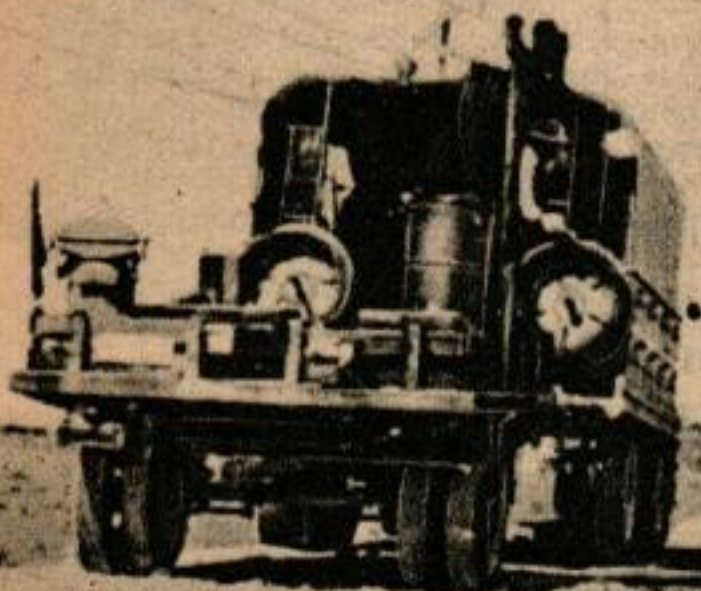


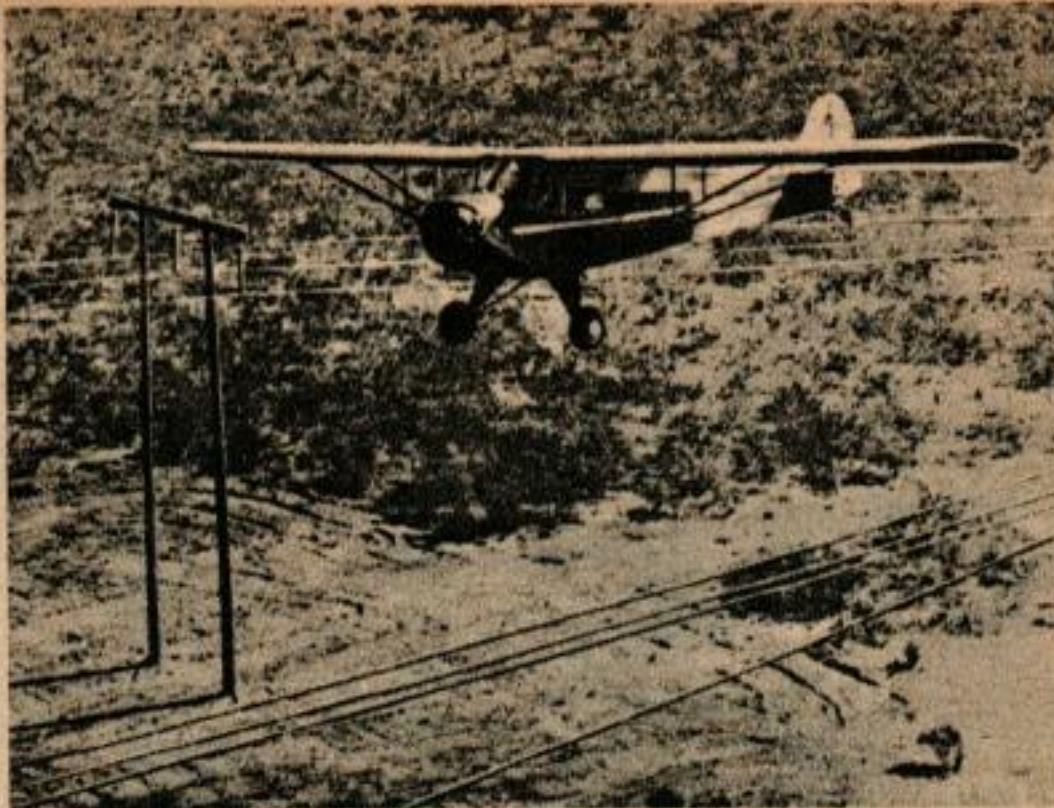
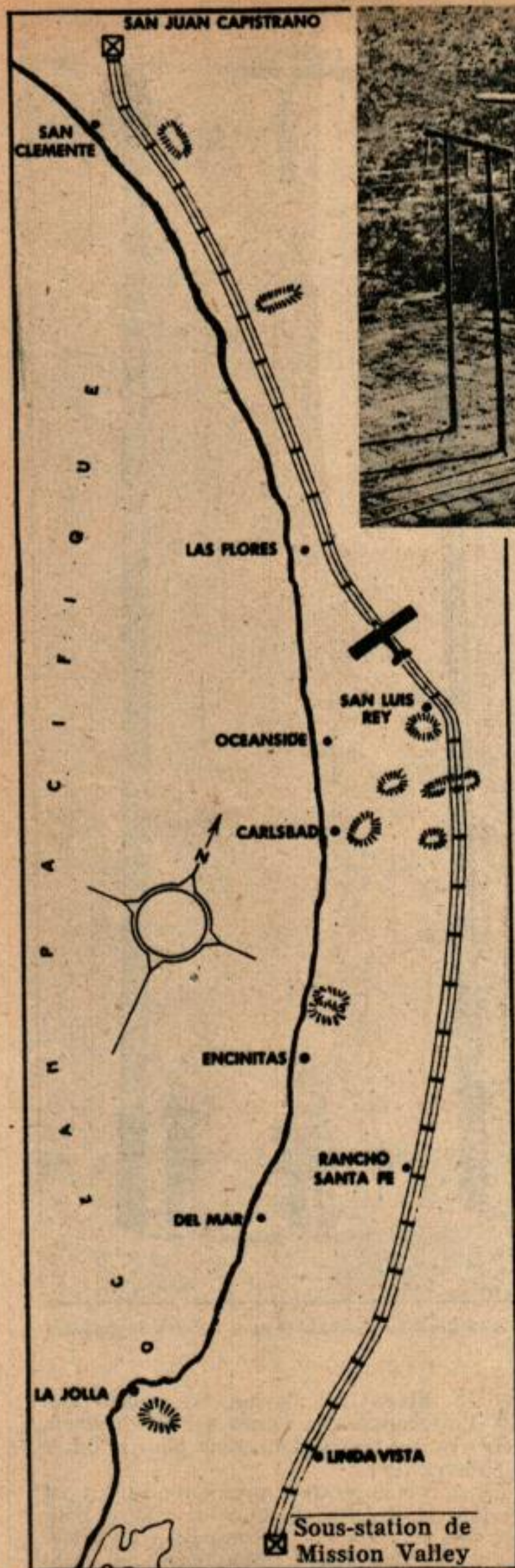


L'avion à bord duquel se trouve l'inspecteur survole la ligne. L'observateur examine la ligne à l'aide de jumelles.

Inspections volantes

AUX Etats-Unis l'avion est utilisé pour l'inspection des lignes à haute tension, mais c'est un travail dangereux pour le pilote et l'observateur.

Pendant la durée de la guerre, il n'y avait pas d'avion, et il fallait 8 jours de cheval pour inspecter les lignes de la compagnie de l'électricité de San Diego. Maintenant il suffit



Il suffit de deux heures à l'avion pour faire le parcours aller et retour depuis Mission Valley jusqu'à San Juan Capistrano. A cheval il fallait huit jours. Les pylônes sont vus sur leurs deux faces durant le voyage.

de deux heures pour survoler le même chemin de San Diego à San Juan Capistrano et retour.

Tous les quinze jours, le pilote H. Peik et l'inspecteur de la compagnie Walt Stone font ce voyage de 200 km. Stone doit prendre en note à 100 km.-h., toutes les détériorations observées sur les lignes dont il est responsable.

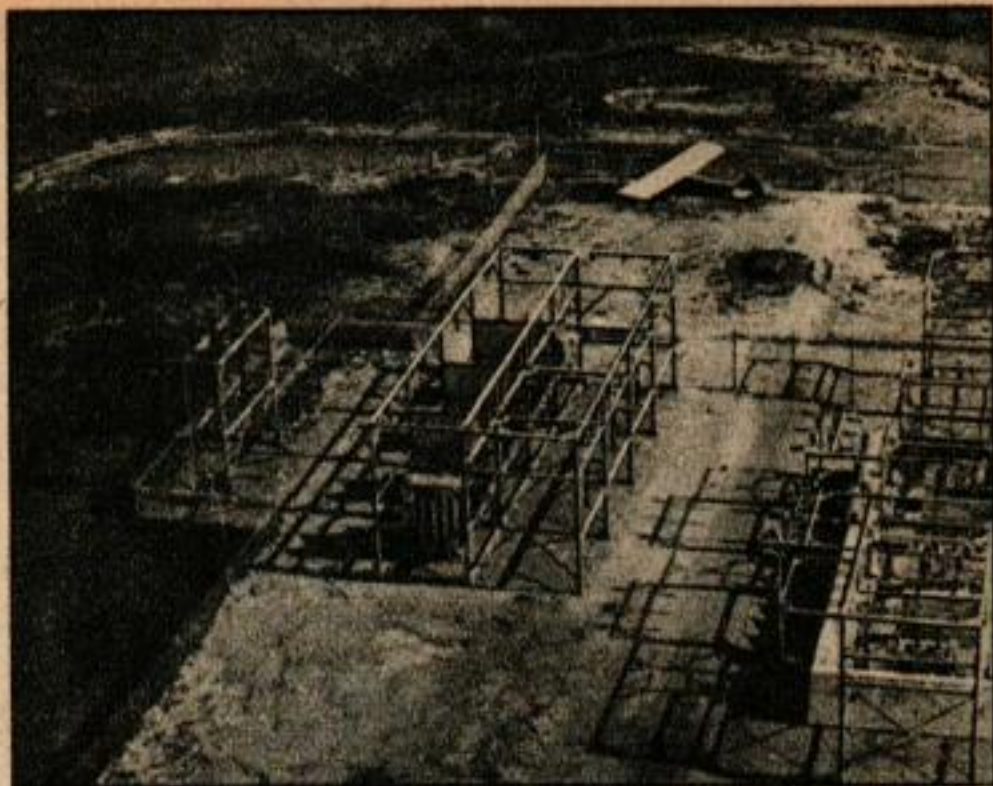
Il y a 450 pylônes doubles à surveiller, à raison d'un pylône tous les 250 mètres. En comptant le nombre de pylônes à partir de certains points de repère ou de bifurcations, l'inspecteur peut repérer sur une carte l'emplacement des poteaux détériorés.

Une inspection de cette sorte demande une attention constante de la part du pilote : il est dangereux, même pour un excellent pilote, de voler à quelques mètres à droite ou à gauche des fils ou de passer au-dessus ; si une rafale de vent ou un trou d'air jette l'avion sur les fils, les aviateurs risquent d'être électrocutés.

Au cours de plus de 50 vols, cet avion n'a eu qu'un bout d'aile brûlé. Mais les fils en charge ne sont pas les seuls dangers qu'ils rencontrent : le pays est accidenté et rarement l'altitude du vol dépasse 100 mètres. Si le moteur a une baisse de régime, il s'écrasera dans un arbre ou sur une pente rocheuse.

Une fois le carburateur gela et le moteur se mit à avoir des ratés, Peik secoua désespérément la manette des gaz, et le moteur reprit alors que les roues frôlaient déjà la crête des arbres. Quoique la vitesse d'atterrissage soit relativement faible, le pilote et l'observateur auraient pu se blesser sérieusement.

Le vent et la pluie qui sont fréquents, occasionnent des vols agités, mais une fois seulement l'avion dut rebrousser chemin à cause d'un orage et de brouillard au sol.



L'avion remplace aujourd'hui les cavaliers qui faisaient l'inspection pendant la guerre.

Les autorités civiles aéronautiques ont délivré un permis spécial à cet avion pour voler à des altitudes si basses, et la veille de chaque vol, le pilote doit obtenir la permission de voler au-dessus du camp militaire de Pendleton. Une fois l'avion manqua de peu de voler en éclats lorsque un obus explosa au sol juste au-dessous de lui. La déflagration projeta l'avion vers le haut et fit fléchir dangereusement les ailes qui heureusement ne se brisèrent pas.

Quoique pendant la guerre l'avion ait effectué périodiquement quelques vols spéciaux au-dessus du camp, aucun G. I. ne se risqua à le prendre pour cible; mais c'est ce que fit un jour un berger: il pensait que l'avion cherchait à effrayer ses moutons; il fit feu de sa carabine et transperça le fuselage. A l'arrivée à l'aérodrome on y compta 27 trous.

En dépit des dangers perpétuels, le pilote et l'observateur n'ont jamais été blessés. Une fois seulement, sans le savoir, ils troublèrent la quiétude de gens qui habitaient un peu à droite de la route suivie. Ils ne l'apprirent que lorsque la maîtresse de maison eût déposé une plainte: il paraît qu'ils volaient si près de sa maison que les abeilles logées dans la

vieille cheminée s'échappèrent dans toute la maison, devinrent excitées et la piquèrent. Maintenant les inspecteurs volent de l'autre côté de la ligne.

Dès le retour de l'avion au terrain, l'inspecteur rend compte des détériorations observées, et des équipes de réparations, guidées par radio, sont envoyées sur les lieux. Souvent ces équipes rencontrent des serpents venimeux et des bêtes sauvages au cours de leurs randonnées dans la campagne lorsqu'ils redressent des poteaux ou nettoient les broussailles.

La compagnie possède 10 camions et des voitures de réparation équipées de postes-radio. Un jour, dans un cas urgent, les camions furent repérés et conduits par radio de part et d'autre d'un ravin profond qui était inondé, ils devaient sauver deux pylônes principaux. De leur côté, les camions communiquèrent entre eux par radio, et ils parvinrent à sauver la ligne qui les séparait.

Une fois la réparation effectuée, elle est vérifiée par un message envoyé à la station de radiodiffusion de la compagnie, dont l'indicatif est « K.R.O.A. » et le courant est rétabli dans les lignes.

Les lettres "Elect. Insp." peintes sous les ailes de l'appareil permettent de l'identifier au sol.

