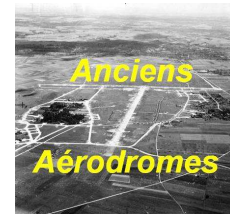


**Royal Patagonian Squadron**  
**Fiche technique Juvincourt**  
**Date : 21.01.2008**



**Concerne : Observation sur terrain.**

### **Aire de compensation**

Une curieuse « dalle de béton » circulaire est parfois visible sur les anciens aérodromes que nous visitons ; Juvincourt, Vitry, St Omer (malheureusement détruite), etc. Pour les néophytes en aéronautique, elles restent peut être un mystère, pour les aviateurs, elles rappellent les souvenirs fastidieux du réglage des compas...



©

Durant la II Guerre Mondiale, malgré les premières aides à la navigation, les compas magnétiques possédaient encore toute leur importance dans la navigation. Après les opérations aériennes, ces instruments devaient être réglés à intervalle régulier.

Ces surfaces circulaires d'un rayon de 17 mètres pour Juvincourt furent construites en béton dégagé de toute masse magnétique et situé en dehors de toutes constructions. En bordure du cercle existait des repères Nord magnétique, Sud, Est et Ouest et les points intermédiaires NO, NE, SO et SE ainsi qu'une gradation en dizaine de degrés.

Le réglage des compas en aéronautique demande une procédure très rigoureuse et systématique et surtout dans un endroit éloigné de toute masse magnétique.



Gradation en degré et emplacement du repère Nord magnétique.  
(Juvincourt)

### **Technique du réglage :**

Le réglage du compas devait être effectué d'une manière très rigoureuse et suivre la procédure suivante :

Disposer l'avion au centre de l'aire de compensation.

#### **Étape N° 1 : Remise à zéro**

Centrer les deux vis de réglage N/S et E/W du compas.

#### **Étape N° 2 : Nord magnétique**

Disposer l'avion au cap « Nord ».

Mettre le moteur en marche et l'ensemble des fonctionnalités électriques.

Corriger la déviation du compas à l'aide de la vis de réglage du compas « N/S ».

#### **Étape N° 3 : Est**

Disposer l'avion au cap « Est ».

Même procédure qu'en 2.

Vérifier et éventuellement corriger à l'aide de la 2ème vis de réglage.

#### **Étape N° 4 : Sud**

Disposer l'avion au cap « Sud ».

Même procédure qu'en 2. .

Lire le cap compas et l'erreur éventuelle.

A l'aide de la vis de réglage N/S, corriger pour n'avoir plus que la moitié de l'erreur éventuelle.

### **Étape N° 5 : Ouest**

Disposer l'avion au cap « Ouest ».

Même procédure qu'en 2.

Réglage comme en 3 avec la vis E/W pour éliminer la moitié de l'erreur éventuelle.

### **Étape N° 6 : Vérification**

Toujours dans le même sens, ramener l'avion aux différents caps pour vérifier que les erreurs Nord et Sud sont égales, idem pour les erreurs Est et Ouest. Si nécessaire répéter les étapes ci-dessus.

Noter ces erreurs en vue de la « fiche de régulation ».

La fiche de régulation reprenant les écarts constatés est mise à jour et mise à disposition du pilote.

\*

\*

\*