Cette page est une annexe à la page "Base Aérienne 122 de Chartres"
faisant partie du :
site personnel de François-Xavier BIBERT : www.bibert.fr
Cliquez dans ce cadre pour ouvrir cette page

INSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES

RELATIVES AUX

AÉRODROMES et TERRAINS d'ATTERRISSAGE

PUBLIÉ PAR

Le Sous-Secrétariat d'État de l'Aéronautique

Les Ministères de la Guerre, de la Marine et des Colonies

Tome I

Décembre 1925

Ed. BLONDEL LA ROUGERY, éditeur
7, Rue Saint-Lazare, PARIS

CHARTRES (*Eure-et-Loir*). — AÉRODROME MILITAIRE

CLASSE. — Aérodrome militaire, ouvert au public.

POSITION. — *Département.* — Eure-et-Loir. *Lat.* 48°27' N. *Long.* 1°30' E.

Déclinaison magnétique. — 11°43' Ouest en 1923. Décroît d'environ 10' par an.

Position régionale. — 2 kilomètres Nord-Est de Chartres.

PRINCIPAUX REPÈRES AVOISINANTS. — *De jour :*

De quelque côté que l'on arrive on aperçoit les deux clochers très caractéristiques de la cathédrale de Chartres.

En venant du Nord. — La ville de Dreux, à proximité du confluent de la Blaise et de l'Eure.

De Dreux, partent, vers Chartres, par des itinéraires différents, la route rectiligne de Dreux à Chartres avec, à l'Est, l'Eure, à l'Ouest, la voie ferrée. Dans le Nord-Est la forêt de Rambouillet.

En venant de l'Est. — La route de Rambouillet à Chartres, la voie ferrée de Paris à Châteaudun avec embranchement vers Chartres.

En venant du Sud. — La route de Chartres à Châteaudun suivie par une voie de tramway de Chartres à Bonneval et doublée par une ligne ferrée de Paris à Châteaudun entre cette ville et Bonneval.

En venant de l'Ouest. — La ville de Nogent-le-Rotrou, la route et la voie ferrée qui relie cette ville à Chartres, la voie ferrée de Verneuil à Châteaudun, la voie ferrée de Chartres à Brou.

De nuit : Les lueurs de la ville de Chartres et, lorsqu'il est allumé, le phare aéronautique de l'aérodrome. Indicatif H. Les hangars du terrain éclairés.

CARACTÈRES DES ENVIRONS. — Au Sud et à l'Est, la plaine de la Beauce, à l'Ouest et au Nord, terrain légèrement valonné mais découvert, régions qui présentent de nombreuses zones atterrissables.

Au Nord-Est, terrain coupé et boisé présentant de rares zones atterrissables.

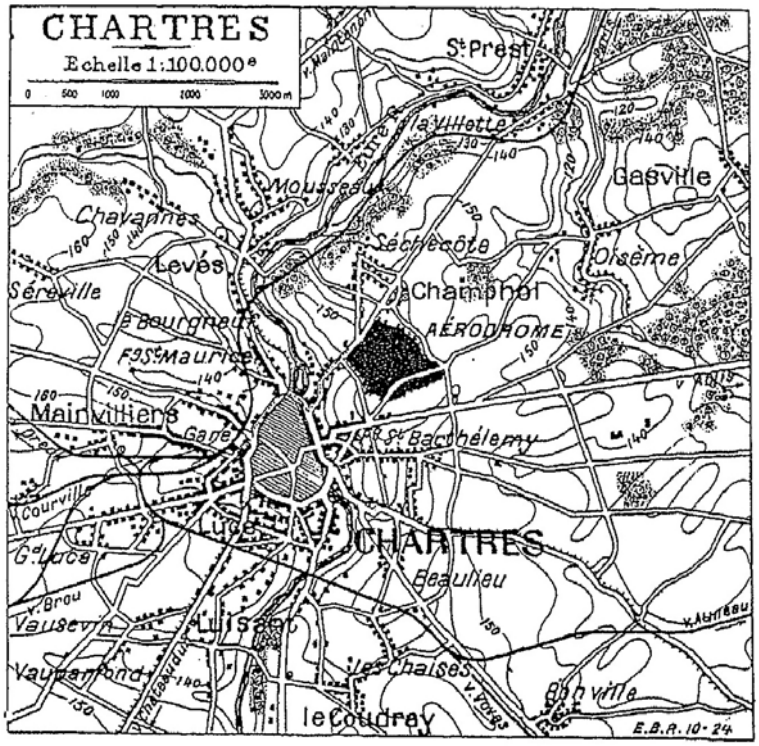
DESCRIPTION. — *Dimensions du terrain d'atterrissage.* — 1.000 mètres × 800 mètres.

Altitude. — 155 mètres.

Etat du sol. — Anciennes cultures, terrain imperméable. Les pluies rendent le sol très lourd.

Le terrain a été amélioré dans sa partie Nord-Nord-Ouest.

OBSTACLES. — Terrain très dégagé, sauf face à l'Ouest, où la ville de Chartres est en bordure immédiate (hauteur des clochers : 130 mètres).



SIGNAUX ET MARQUES D'ATTERRISSAGE. — *Marques d'atterrissage diurnes.* — Un cercle de signalisation portant l'inscription Chartres.

Position et type de l'indicateur de vent. — T indiquant le point où doit se poser l'avion.

Deux manches à vent, l'une au Sud, l'autre à l'Ouest.

Marques et dispositifs d'atterrissage de nuit. — Aucun dispositif permanent. Les nuits où le régiment d'aviation exécute des vols, une lampe électrique au sommet de chaque hangar assure le balisage des côtes Ouest, Sud et Sud-Est pendant la durée des exercices.

Phare aéronautique placé à la limite Est du terrain. Indicatif H.

Groupes de projecteurs. (Pour les atterrissages de nuit voir plus loin les consignes de piste.)

INSTALLATIONS. — Hangars à avions.

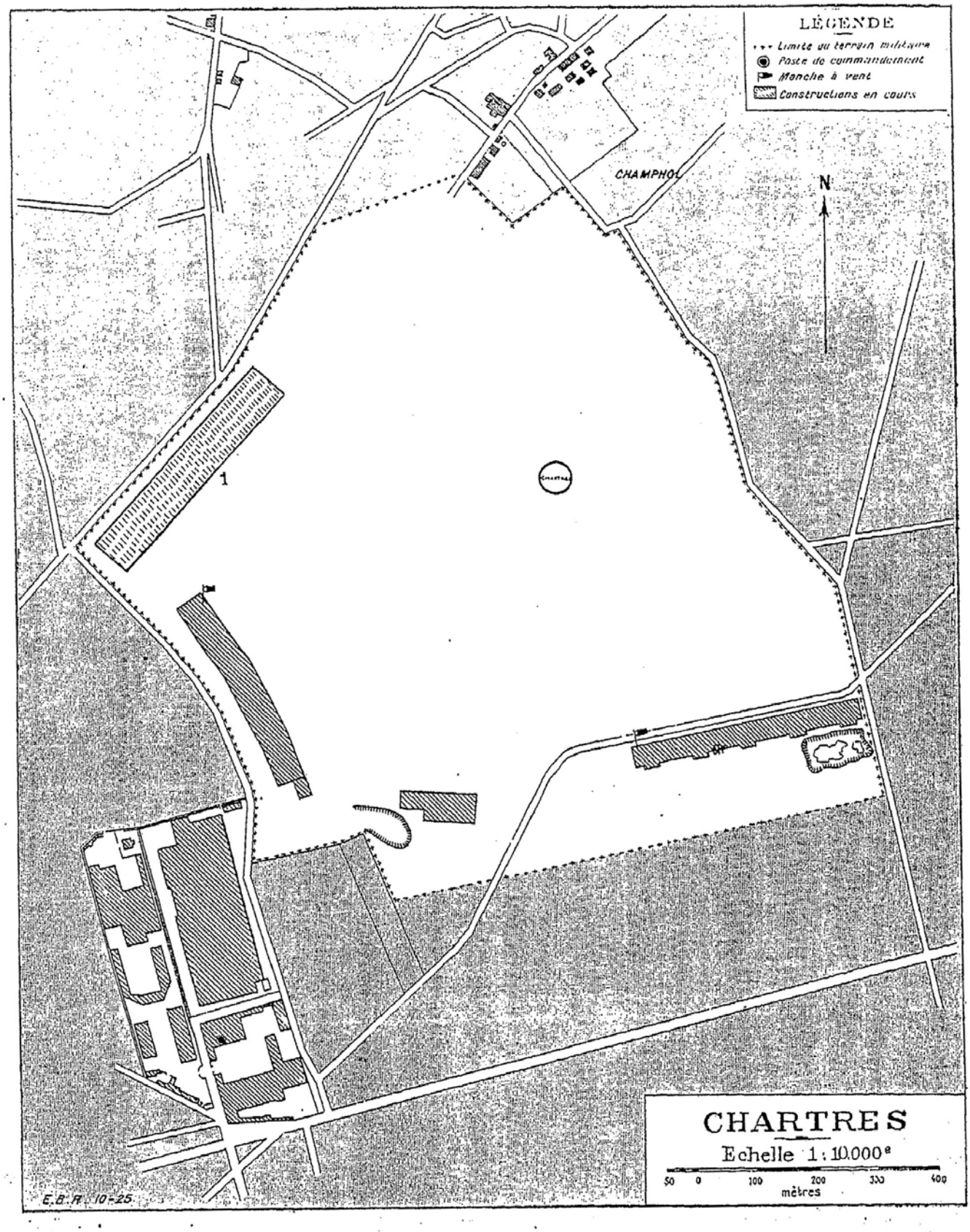
Logement. — Hôtels à Chartres.

RÉPARATIONS. — Assurées par le parc.

APPROVISIONNEMENT. — L'indication « Avion de passage » se distingue du terrain sur le fronton d'un hangar du Sud-Est.

COMMUNICATIONS. — *Services et Compagnies de Navigation aérienne.* — Aucune compag ie de Navigation aérienne n'est installée sur cet aérodrome.

Gare la plus proche. — Chartres, à 2 kilom. 500.


LÉGENDE
Limite du terrain militaire
Poste de commandement
Manche à vent
Constructions en cours
CHAMPHOL
N
1
CHARTRES
Echelle 1 : 10.000e
50 0 100 200 300 400
mètres
E.B.R. 10-25

Routes. — La route de Paris à Chartres longe, à 100 mètres, la limite Sud de l'aérodrome.

Moyens de transport existant sur place. — S'adresser au parc.

Télégraphe. — A Chartres.

Téléphone. — Numéro d'appel : Chartres 3-57.

T. S. F. — Poste émetteur et récepteur. Indicatif A 5.

RENSEIGNEMENTS DIVERS. — *Médecin le plus proche.* — Au quartier pendant le jour. Voiture d'ambulance sur le terrain.

Sauf les nuits où le régiment exécute des vols et où il y a médecin et auto sanitaire, s'adresser à l'infirmerie du quartier.

Chef de l'aérodrome. — Le commandant d'armes de l'aérodrome.

Règlements. — Convention du 26 février 1920 et D. M. du 23 mars 1920. Aide aux pilotes civils français et étrangers et aux pilotes militaires étrangers atterrissant sur un aérodrome militaire français. (Cf. *Bulletin de la Navigation aérienne*, nº 1-2, page XIX et bulletins suivants.)

Règlements particuliers. — Consignes de piste générales et particulières au terrain de jour et de nuit.

La direction du vent est indiquée par des manches à vent et par un T en toile.

Le T est placé de façon telle qu'un pilote posant ses roues la hauteur de ce T atterrisse face au vent et dispose devant lui de l'espace voulu.

En cas de vent nul, le T est placé face au Nord.

Pour tout pilote placé face au vent, la piste est partagée virtuellement en trois zones, en prenant le T pour centre :

Une zone à droite (départ).

Une zone à gauche (atterrissage).

Une zone médiane, dans le prolongement du T (zone neutre).

Départs. — Les départs sont pris face au vent dans la zone de droite, le plus à droite possible, tout en restant à gauche de tout autre avion placé devant. Le pilote s'élève ensuite droit devant lui, dégage la piste, et, s'il fait le tour de l'aérodrome vire à gauche (drapeau rouge) ou à sa droite (drapeau blanc). Les drapeaux sont hissés sur un des hangars Sud-Est du terrain.

Atterrissages. — Les atterrissages se font dans la zone de gauche aussi près que possible de la zone neutre et en se plaçant à gauche de tout avion déjà posé.

Lorsque deux avions sont sur le point d'atterrir en même temps, la priorité appartient à l'avion volant le plus bas.

Après atterrissage, le pilote ne coupe les pistes qu'après s'être assuré qu'elles sont libres, sinon il va attendre dans la zone neutre.

Signaux. — Un drapeau rouge hissé sur un des hangars du Sud-Est indique le virage à gauche. Un drapeau blanc, le virage à droite.

Aucun vol n'est exécuté le samedi après-midi, ni le dimanche. Par suite, il n'y a le samedi après-midi et le dimanche ni T d'atterrissage, ni planton au T, ni service de liaison assurés aux avions de passage. Au cas où un avion atterrirait, les secours de toute nature, abris, ravitaillement, etc., incombent à l'unité de jour.

En tout temps, le commandant de la S. E. a un Bowser plein pour le ravitaillement des avions de passage.

Il est défendu de survoler Chartres à moins de 800 mètres.

Pour toute autre disposition générale non précisée par la présente consigne, se conformer à la Convention relative à la Navigation aérienne du 13 octobre 1919. (*Bulletin de la Navigation aérienne*, nº 56.)

Extrait des consignes de piste de nuit. — *Eclairage du terrain.* — Il est assuré par :

Des projecteurs, un feu de direction (très spécial), un feu vert (piste libre), un feu rouge(piste occupée et en général obstacle).

Ces deux derniers feux servent à la liaison entre le sol et avions pour accorder ou interdire la piste.

Un projecteur, pistolet à main servant :

a) A répondre aux signaux de l'avion;

b) A commander la manœuvre d'éclairage;

c) A faire changer la couleur des feux de liaison entre le sol et les avions.

Un pistolet lance-fusées avec approvisionnement de fusées rouges et blanches, servant à signaler :

Rouges : le commencement des vols ;

Blanches : la fin des vols.

Une lanterne tempête (verre rouge) est placée à chaque groupe de phares pour marquer leur emplacement feux éteints ou en cas de panne d'éclairage.

Les escadrilles disposent en outre de lampes tempête servant :

a) A marquer l'emplacement d'un avion immobilisé sur la piste;

b) A faire des signaux au pilote rentrant au hangar.

Consignes de piste. — Les groupes de projecteurs sont disposés pour que départ et atterrissage aient lieu face au vent.

Au départ. — L'avion roule au sol, *feux de position allumés.* Il doit être accompagné par un mécanicien à chaque aile.

a) *La piste est libre* (feu vert allumé).

Le pilote, à l'aide de ses feux de position ou de ses phares demande la piste, émettant sa lettre dans la direction du chef de piste.

Le chef de piste répond en émettant la même lettre dans la direction de l'avion.

Il émet un trait dans la direction du planton au feu vert et rouge, celui-ci éteint le vert et allume le rouge.

Le pilote prend le départ en évitant de traverser l'intervalle qui sépare les groupes de phares (présence du câble électrique).

Dès que l'avion a décollé, le chef de piste fait éteindre le feu rouge et rallumer le vert.

b) *La piste n'est pas libre* (feu rouge allumé).

L'avion attend au ralenti sans encombrer la piste.

Atterrissage. — La piste étant libre :

L'avion demande la piste en émettant sa lettre indicatif à l'aide de ses phares, ou à défaut, de ses feux de position, ou encore en cas de panne, de l'éclairage de bord, à l'aide d'une lampe électrique de poche.

L'officier de piste, au moyen du pistolet projecteur répète la lettre dans la direction de l'avion.

Il fait éteindre le feu vert, allumer le rouge et éclairer le terrain.

L'avion atterrit dans le sens du feu de direction.

Il dégage aussitôt la piste.

L'officier de piste indique : piste libre (feu vert).

MÉTÉOROLOGIE. — *Description générale.* — Influence de la neige sur le terrain : brumes, orages, etc. détrempent le sol et le rendent particulièrement lourd.

Vents dominants. — Les vents dominants soufflent du Sud-Est.

Renseignements. — Poste météo sur l'aérodrome.

Édition de décembre 1925. — Dates des corrections successives :