

MINISTERE DE LA DEFENSE

TTA 150

ETAT-MAJOR DE L'ARMEE DE TERRE

COFAT

TITRE XVIII

MAINTENANCE ET MISE EN OEUVRE DES MATERIELS AUTOMOBILES

Expert de domaine : ESAM

Edition 2008



REFERENCES

Instruction N° 9406/DEF/DCMAT/SDT du 24 juillet 1998, insérée au BOC/PP N° 35 du 24 août 1998, sur l'entretien des matériels ressortissant au service du Matériel dans les corps de troupe.

**CONSEILS POUR
ABORDER
L'ETUDE**

Comprendre l'organisation de l'entretien dans un corps de troupe par rapport :

- Aux niveaux de responsabilités considérées,
- A l'utilisation d'un véhicule donné.

Participer à des cours pratiques (applications sur les matériels en service dans les unités)

Compléter l'étude par la visite des ateliers de la formation.

ANNEXE 1 - VÉRIFICATIONS AVANT LE DEPART

Exemple applicable à tous les matériels

Véhicule :

Numéro :

Remorque :

Numéro :

Conducteur :

Mission :

Bénéficiaire :

Rayer la mention inutile – Remédier aux avaries constatées

Face au véhicule		Arrière du véhicule			
Fonctionnement :		Dans la caisse : fixation banquettes		Bon	Mauv
- des veilleuses	Oui Non	Propreté des feux arrières		Oui	Non
- des feux de croisement	Oui Non	Propreté des plaques minéralogiques		Oui	Non
- des feux de route	Oui Non	Fermeture des rideaux de bâche		Oui	Non
- des clignotants	Oui Non	Fixation nourrice		Oui	Non
Traces de fuite	Oui Non	Fixation roue de secours		Oui	Non
Propreté du pare-brise	Oui Non	Grippage crochet de remorquage		Oui	Non
Propreté des phares	Oui Non				
Propreté des plaques minéralogiques	Oui Non	Cas des attelages			
Présence des essuie-glaces	Oui Non	Propreté des plaques minéralogiques		Oui	Non
Présence et fixation des manilles	Oui Non	Propreté des feux		Oui	Non
Présence des rétroviseurs	Oui Non	Arrimage de la bâche		Oui	Non
Joint main d'accouplement	Oui Non	Fixation de la roue de secours		Oui	Non
Pression des pneumatiques	Oui Non	Mise en place des chaînes		Oui	Non
		Branchement électrique		Oui	Non
		Mise en place de la goupille de sécurité		Oui	Non
Fermeture du capot	Oui Non	Fixation de la béquille		Oui	Non
Serrage rétroviseurs	Oui Non	Desserrage frein de remorque		Oui	Non
Fixation panoplie	Oui Non				
Fermeture des coffres	Oui Non				
Présence bouchons de valves	Oui Non				
Arrimage de la bâche	Oui Non				
Présence plaquette et épingle sur axe de roue	Oui Non				
Véhicule côté passager		Au poste de conduite			
Arrimage des bâches	Oui Non	Vérification mano et voyants		Bon	Mauv

Fermetures des coffres	Oui	Non	Garde à l'embrayage	Bon	Mauv
Fixation panoplie	Oui	Non	Bruits anormaux	Oui	Non
Fixation roue de secours	Oui	Non			
Fixation des roues	Oui	Non	Pendant que le moteur chauffe		
Présence des bouchons de valve	Oui	Non	Montée en pression des bouteilles	Oui	Non
Serrage rétroviseur	Oui	Non	Contrôle des essuie-glaces	Oui	Non
			Contrôle des documents		
Sous le capot			- carte d'identité du véhicule	Oui	Non
Niveau liquide de refroidissement	Bon	Mauv	- carnet de bord		
Niveau huile moteur	Bon	Mauv	- constat d'accident		
Niveau huile pompe d'injection (Berliet)	Bon	Mauv	- guide d'entretien		
Niveau huile freins	Bon	Mauv	Contrôle du lot de bord	Oui	Non
Niveau eau des batteries	Bon	Mauv			
Tension des courroies	Bon	Mauv			
Niveau huile assistance de direction	Bon	Mauv			
Serrage des cosses de batteries	Bon	Mauv			
Joint main d'accouplement (état+graisse)	Oui	Non			
Etat prise électrique	Oui	Non			
Fixation des organes	Bon	Mauv			

Destinataire : A, le 2000
 Chef de section (ou de peloton) Signature

ANNEXE 2 - VÉRIFICATIONS AU RETOUR DE MISSION

Exemple applicable à tous les matériels

VÉRIFICATIONS au retour de mission Compte rendu d'utilisation

Véhicule : Numéro :
Remorque : Numéro :
Conducteur :
Mission : Bénéficiaire :
Kilométrage : Carburant consommé :

Anomalies constatées (Rayer la mention inutile)

Bruits anormaux	Néant	Venant de		
Odeurs suspectes	Néant	Venant de		
Tenue de route	RAS	Instable		
Freinage	RAS	Insuffisant	Brutal	Tire à
Direction	RAS	Tire à		Dure Vibrations
Passage des vitesses	RAS	Difficile	Vitesses craquent	
Embrayage	RAS	Patine		
Eclairage feux	RAS			Ne fonctionne plus
Eclairage clignotants	RAS			Ne fonctionne plus
Pneumatiques	RAS			Roue crevée
Moyeux	RAS			Chauffe
Fuite	RAS	Venant de		
Manots, voyants	RAS			Ne fonctionne plus
Incidents	Néant	CR au dos de cette feuille		
Accidents	Néant	CR joint		
Divers	Néant	CR au dos de cette feuille		
Lot de bord	Complet	Manque:		

Destinataire : A, le 2000

Chef de section (ou de peloton)

Signature

ANNEXE 3 - LES HUILES MILITAIRES ET PRODUITS PÉTROLIERS

Code OTAN Symbole militaire	Appellation réglementaire du produit	Observations
F 46	Essence auto militaire	Carburant pour véhicules militaires, indice d'octane 91
F 50	Essence auto civile	Indice d'octane entre 89 et 92
XF04	Super carburant	Indice d'octane minimum 97
XF09	Gazole	Carburant pour véhicules diesel
XF63	Carburéacteur	Carburant pour véhicules diesel projetables ou prépositionnés
XO32	Huile moteur 2 temps	Huile pour moteur 2 temps
O237	Huile moteur 10 W 30	Huile moteur 4 temps à utiliser de -25° à +25°
O238	Huile moteur 20 W 40	Huile moteur 4 temps à utiliser de -15° à +40°
O239	Huile moteur grade 50	Huile moteur 4 temps à utiliser de +5° à +50°
O226	Huile engrenages, extrême pression grade 80-90	Huile pour boîtes de vitesses et ponts
G414	Graisse automobile	Graisse pour automobile, T° d'utilisation de -25° à +50°
G409	Graisse graphitée	Graisse spéciale, T° d'utilisation de -25° à +50°
H542	Liquide pour freins auto	Circuit de freinage avec joints caoutchouc naturel (ne pas mélanger avec XH45)
XH 45	Liquide hydraulique minéral	Circuit hydraulique avec joints de caoutchouc synthétique
S752	White-spirit	Nettoyage des pièces métalliques

Chapitre 1 - GENERALITES

Le maintien en condition des matériels comprend l'ensemble des interventions qui ont pour but de conserver ou de remplacer un matériel dans un état lui permettant d'accomplir le service pour lequel il a été conçu. Il s'organise autour de trois niveaux techniques d'intervention.

Le niveau technique d'intervention n° 1 (NTI 1) caractérise les opérations de maintenance de très courtes durées exécutées principalement au sein des formations utilisatrices.

Le niveau technique d'intervention n° 2 (NTI 2) caractérise les opérations de maintenance dont la profondeur d'intervention se situe au niveau de l'unité remplaçable en atelier (URA). Ces opérations longues ou complexes nécessitent des moyens de maintenance adaptés tels que bancs, outillages, documentation, personnel, rechanges... équipant les ateliers de réparations.

Le troisième niveau technique d'intervention (NTI 3) caractérise les opérations complexes de maintenance nécessitant soit des délais soit des moyens importants ou rares relevant de la compétence d'établissements spécialisés ou de l'industriel.

Chapitre 2 - LA MAINTENANCE DANS UN CORPS DE TROUPE

La maintenance est un acte de combat, à ce titre elle exige la présence effective des chefs.

La responsabilité de maintenance dans un corps est partagée entre :

- ➔ l'utilisateur immédiat ;
- ➔ l'unité élémentaire.;
- ➔ la section de maintenance.

1 - LES OPERATIONS DE MAINTENANCE EFFECTUEES PAR L'UTILISATEUR

Références : carnet de bord et guide technique propre à chaque type de véhicule. Ces documents doivent être parfaitement connus des utilisateurs.

Les opérations de maintenance effectuées par les personnels chargés de la mise en œuvre des matériels sont placées sous la responsabilité du chef de section (ou de peloton) et des cadres.

Les documents nécessaires sont ceux propres aux véhicules :

- guide d'entretien ou guide technique;
- carnet de bord.

Les moyens à utiliser sont ceux composant le kit du matériel à entretenir. Cette maintenance est effectuée sous la responsabilité du commandant d'unité et contrôlée par l'officier chargé des matériels de l'unité.

Les opérations de maintenance effectuées par les personnels chargés de la mise en œuvre des matériels comportent essentiellement, outre des opérations de vidange et de graissage :

- un entretien journalier à exécuter par le conducteur ou l'équipage **avant, pendant et après** l'utilisation du matériel.

Cet entretien consiste principalement à :

- nettoyer,
- vérifier l'état général,
- vérifier les pleins,
- vérifier l'état de certains filtres,
- vérifier la présence des accessoires et, sur certains matériels procéder à des resserrages ;
- un entretien hebdomadaire contrôlé à l'échelon de la section ou du peloton et destiné à la réalisation d'opérations prévues suivant cette périodicité. Il permet de vérifier l'état des matériels et de relever les défauts dépassant la compétence du conducteur.

Les visites journalières

Les visites journalières comportent plusieurs phases :

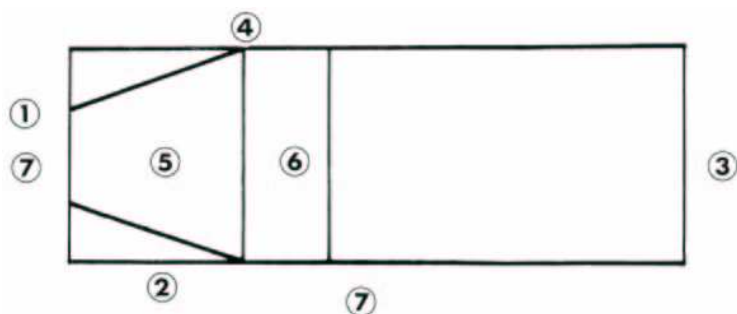
- Visite avant le départ ;
- Contrôle pendant la marche ;
- Visite à la halte ;
- Vérification au retour de mission.

Visite avant le départ.

Les vérifications sont effectuées par les conducteurs, sous le contrôle de leurs cadres qui les guident et les conseillent.

Pour faciliter l'exécution de ces vérifications, on peut appliquer une méthode commune à tous les véhicules en service¹, à savoir :

- ➔ face au véhicule ① ;
- ➔ côté gauche (côté conducteur ②) ;
- ➔ arrière du véhicule (et chargement ③) ;
- ➔ côté droit (côté passager ④) ;
- ➔ sous le capot ⑤ ;
- ➔ au poste de conduite ⑥ ;
- ➔ sous le véhicule (tache d'huile - eau ⑦)



Contrôle pendant la marche.

Ce contrôle est effectué par le conducteur qui utilise ses sens pour «vivre» avec son véhicule :

- ➔ par l'ouïe : il écoute son moteur, détecte les bruits anormaux ;
- ➔ par l'odorat : il s'inquiète des odeurs suspectes ;
- ➔ par la vue : il surveille les voyants, manomètres, et indicateurs.
- ➔ par le toucher.

Le **chef de bord** participe naturellement lui aussi à ce contrôle. Il en **est responsable**.

Visite à la halte.

Cette visite est destinée à s'assurer qu'au cours du déplacement le chargement ne s'est pas déplacé, que les freins ne chauffent pas exagérément, que les moyeux restent froids, etc.

Par temps de pluie ou sur route boueuse, les chefs de bord veilleront à faire nettoyer les phares, catadioptrés et plaques minéralogiques.

Vérification au retour de mission.

Les opérations de contrôle et de remise en état sont au moins aussi importantes que la visite avant le départ. Le compte rendu de fin d'utilisation qui en découle est **essentiel**. C'est, en effet, grâce à lui que l'officier chargé des matériels sera alerté par les cadres de la section et qu'il pourra demander les réglages et petites réparations.

¹ Voir Annexe 1

Ce compte rendu d'utilisation, dont un exemple est proposé en annexe 2 (compte rendu de fin de mission), devient indispensable lorsque les véhicules ne sont pas affectés en permanence à un même conducteur. Dans ce cas, le rôle du chef de section et des cadres est déterminant et leur présence au retour de mission devient impérative pour une exploitation immédiate de ce compte rendu.

La visite hebdomadaire

L'entretien hebdomadaire est un acte collectif réalisé sous le contrôle des cadres de la section. Il est organisé par le chef de section et figure dans les progressions établies par le capitaine commandant d'unité.

Au cours de cette visite, il sera procédé à tous les contrôles prévus dans la visite avant le départ, ainsi qu'aux petits graissages et huilages rendus nécessaires par l'utilisation des matériels.

Le contrôle des niveaux sera systématiquement effectué sur les batteries et les réservoirs d'huile de frein, d'huile de direction, de liquide lave-glaces, etc.

Il peut être établi au niveau du corps une fiche d'entretien par type de matériel.

2 - LES OPERATIONS DE MAINTENANCE EFFECTUEES PAR L'UNITE ELEMENTAIRE

Ces opérations comprennent :

- le contrôle des opérations effectuées par l'utilisateur ;
- des opérations systématiques préventives prévues par la documentation technique ;
- l'envoi à la section de maintenance des matériels justiciables d'opérations plus complexes.

Les documents nécessaires sont les suivants :

- notices techniques de conduite et d'entretien propres à chaque type de véhicules ;
- carnet de matériel à moteurs thermiques et remorques (MAT 10004).
- Procédures SIMAT.

Cette maintenance est effectuée sous la responsabilité du commandant d'unité élémentaire, secondé par l'officier chargé des matériels de l'unité. Des cadres spécialisés, ayant reçu une formation appropriée, exécutent et dirigent ces opérations.

3 - LES OPERATIONS DE MAINTENANCE EFFECTUEES PAR LA SECTION DE MAINTENANCE

Les opérations de maintenance comprennent :

- des opérations de dépannage ;
- des opérations de contrôle de l'exécution des opérations du niveau élémentaire ;
- des opérations systématiques préventives prévues par la documentation technique ;
- l'exécution des modifications fixées par les bulletins techniques et fiches techniques ;
- des réparations simples, comportant l'échange d'unités remplaçables en ligne (URL) ;
- la mise en réparation auprès de l'organisme de soutien direct du matériel.

Les documents nécessaires sont :

- les manuels de réparations et catalogues de rechanges propres à chaque matériel ;
 - les fiches de station-service ;
 - les fiches de visites individuelles ;
 - les carnets de bord des véhicules ;
 - les bulletins et fiches techniques (BITM et MAT 3999) ;
 - le registre d'entretien des matériels à moteurs thermiques et remorques MAT 1018 ;
 - la comptabilité propre à l'atelier ;
 - le carnet de matériel 1013 (ou, à défaut, le carnet de véhicule ou d'engin blindé MAT 10004) ;
 - MAT 1000 ;
 - MAT 1001 ;
 - MAT 2631/1 ;
 - procédures SIMAT.
- } MAT E 1000

Cette maintenance est effectuée sous la responsabilité du chef de corps, assisté du chef des services techniques, de l'officier de maintenance, du chef de section de maintenance, du chef d'équipe et de personnels qualifiés.

**BUT RECHERCHÉ
ET DONNÉES
ESSENTIELLES**

Faire comprendre la nécessité du respect de la réglementation et de certains procédés techniques liés à la mise en œuvre des véhicules automobiles.
La stricte application de la réglementation est un facteur capital dans la prévention et dans la lutte contre les accidents liés au déplacement par voie routière.






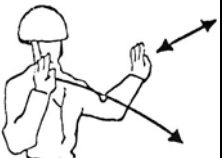

RÉFÉRENCE(S)

Instruction 2000/DEF/EMA/OL/5 du 15 septembre 2003 relative à la circulation automobile au sein du ministère de la défense.
Directive 1020/DEF/EMAT/PRH du 29 septembre 2003 relative à la politique générale de l'instruction de conduite dans l'armée de terre.

**CONSEILS POUR
ABORDER
L'ÉTUDE**

Bien discerner l'aspect sécurité des prescriptions réglementaires et procédés techniques.

ANNEXE 1 - GUIDAGE DES VEHICULES

GESTE	COMMANDEMENT	DESCRIPTION DU GESTE	EXECUTION
	Arrêt	Les deux bras tendus horizontalement dans l'alignement des épaules, la paume des mains tournée vers le bas.	Le conducteur immobilise le véhicule
	En avant	Les deux bras orientés vers le véhicule, la paume des mains tournées vers le visage, ramener les mains en direction des épaules. Exécuter ce mouvement plusieurs fois si nécessaire.	Le conducteur exécute le mouvement prescrit.
	En avant à gauche	Le bras indiquant le sens du braquage étant fléchi, la paume de la main tournée vers la direction du braquage à hauteur de l'épaule, étendre le bras dans la direction du braquage. Exécuter ce mouvement plusieurs fois si nécessaire. L'autre bras exécutant le mouvement « en avant »	Le conducteur actionne le volant dans le sens indiqué par le guide.
	En avant à droite		
	En arrière	Les deux bras fléchis, la paume des mains tournée vers le véhicule à hauteur des épaules, étendre les bras en direction des véhicules	Le conducteur exécute le mouvement prescrit.
	En arrière à droite	Le bras indiquant le sens du braquage étant fléchi, la paume de la main tournée vers la direction du braquage à hauteur de l'épaule, étendre le bras dans la direction, plusieurs fois si nécessaire. L'autre bras exécutant le mouvement « en arrière »	Le conducteur actionne le volant dans le sens indiqué par le guide.
	En arrière à gauche		

ANNEXE 2 - LES DEPLACEMENTS

MOUVEMENT ET TRANSPORT.

Un mouvement est un déplacement d'une formation, sous les ordres et la responsabilité de son chef, que les véhicules appartiennent ou non à cette unité.

Un transport est un déplacement de personnels, de matériels ou de ressources, effectué sous le commandement et la responsabilité technique et tactique du chef des éléments de transport.

DEFINITIONS

Une colonne : groupe de véhicules, se déplaçant sous un même commandement, sur un même itinéraire et dans une même direction. Selon leur importance, les colonnes sont articulées en rames, éléments de marche ou groupements de marche.

Une rame : ensemble de 15 à 30 véhicules doté de moyens de commandement et de protection. Elle est une subdivision de l'élément de marche.

Un élément de marche : ensemble de véhicules militaires rassemblés pour une même mission, sous un même commandement et se déplaçant sur un même itinéraire et dans le même sens. Il comprend un nombre variable de véhicules articulés en rames.

Un groupement de marche : ensemble des véhicules appartenant à des unités constituées se déplaçant sous un même commandement tactique. Il s'articule en éléments de marche.

Un échelonnement : ensemble des distances et créneaux prévus à l'intérieur d'une colonne. Il contribue à assurer une marche coulante de la colonne et une sécurité sur le plan tactique.

Un créneau : distance entre deux rames.

Un espace : distance entre deux véhicules.

ENCADREMENT, SIGNALISATION ET IDENTIFICATION DES COLONNES

L'encadrement des colonnes est assuré par:

- ➔ un commandant de colonne;
- ➔ un guide (qui peut être le commandant de colonne);
- ➔ un serre-file.

Lorsque la colonne est d'une importance supérieure à la rame, le guide et le serre-file prennent l'appellation de guide et serre-file général.

Chaque élément dispose d'un guide et d'un serre-file.

Les véhicules des autorités responsables des colonnes sont signalés par des fanions de 45x30 cm de couleur sur le côté avant gauche du véhicule:

- ➔ commandant de colonne: fanion noir et blanc;
- ➔ guide de colonne: fanion bleu;



serre-file: fanion vert

(le fanion jaune est réservé aux véhicules en panne ayant besoin d'une assistance technique).

Les colonnes sont identifiées grâce à un numéro de mouvement.

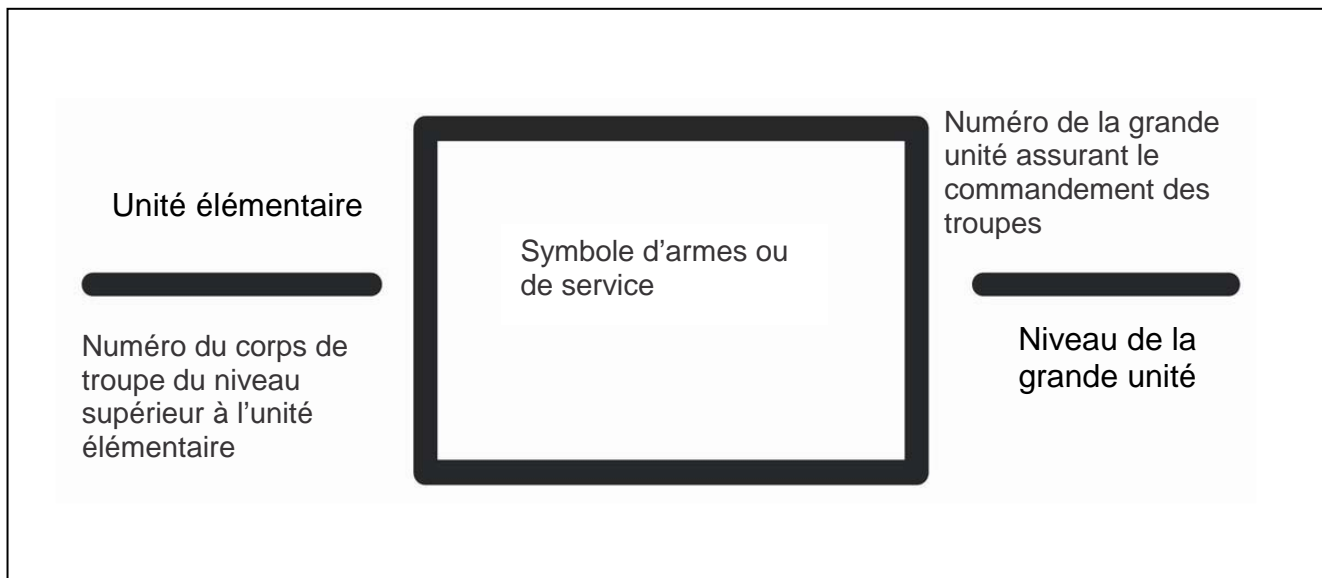
Le numéro de mouvement est attribué à un mouvement par le personnel chargé de l'organisation des mouvements et transports, qui est responsable de l'attribution du crédit de mouvement. Il est placé des deux cotés et si possible à l'avant du véhicule de tête et du dernier véhicule au moins de chaque élément organisé de la colonne. Il doit comprendre :

- - deux chiffres indiquant le jour du mois auquel le mouvement doit commencer;
- - trois lettres ou plus indiquant le service accordant le crédit de mouvement, les deux premières lettres constituant le symbole national du dit service;
- - deux ou trois chiffres qui constituent le numéro d'ordre du mouvement;

Le numéro de mouvement reste inchangé pendant toute la durée du déplacement et peut-être complété par l'adjonction d'une lettre en fin de numéro pour différencier les éléments d'une colonne.

ANNEXE 3 - SYMBOLE DE RECONNAISSANCE TACTIQUE

Le symbole de reconnaissance tactique figure à l'avant gauche et à l'arrière droit du véhicule et permet d'identifier les véhicules au sein des unités.



ANNEXE 4 - LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Référence : TTA 303 août 2006.

FORMATION.

Pour les personnels non-titulaires d'un permis de conduire civil, la formation débute par un stage en centre IEC (pour toutes catégories de brevet militaire de conduite). Ce stage comporte des cours de conduite, de code, d'entretien, de mécanique et de prévention et sécurité routière.

Ce stage est sanctionné par une attestation de conduite signée par le chef de centre IEC dont la validité est de 6 mois. Au-delà, le candidat doit refaire le stage complet d'IEC correspondant.

La formation se poursuit par l'instruction complémentaire de conduite (ICC) qui a pour but d'adapter le jeune conducteur à la conduite du véhicule de dotation et de lui faire acquérir les connaissances d'entretien propres à ce véhicule. Elle s'effectue en deux phases :

L'ICC proprement dite :

Elle est assurée, dans les 6 mois au plus qui suivent l'obtention de l'attestation de conduite, dans les formations sous la responsabilité des chefs de corps ou autorités ayant les prérogatives équivalentes. Tous les véhicules circulants au titre de l'ICC doivent être signalés par des panneaux «véhicules-école» ou «auto-école» à l'avant et à l'arrière. Au cours de cette période, le candidat est sous la surveillance constante et directe d'un accompagnateur, titulaire depuis au moins deux ans du permis de conduire ou du brevet militaire de conduite correspondant à la catégorie du véhicule utilisé.

Le kilométrage minimal à effectuer au cours de l'ICC, dans les conditions normales de circulation, est le suivant:

- VL : 200 km
- PL : 300 km
- SPL,TC,MOTO: 400 KM

Au terme de l'ICC, la non maîtrise du véhicule considéré peut entraîner l'inaptitude à la conduite et la non délivrance du brevet de conduite militaire (BMC).

Le contrôle :

Le test de contrôle d'aptitude est de la responsabilité du corps ou de l'unité d'affectation; l'identité du contrôleur, la date, le kilométrage parcouru, les circonstances et appréciations doivent être consignés sur la fiche de suivi du conducteur. La réussite au contrôle permet de délivrer le BMC.

Pour les personnels titulaires d'un permis civil :

Le BMC est délivré sans stage préalable au titulaire de permis de conduire civil.

Dans ce cas, l'ICC est modulable en fonction de l'expérience du candidat. Elle peut prendre la forme d'une simple vérification d'aptitude.

LA VALIDATION.

La validation est la reconnaissance par l'autorité militaire que le BMC peut faire l'objet d'une conversion en permis de conduire équivalent. Seuls les BMC VL, PL, SPL et TC peuvent être validés.

La validation du BMC VL est délivrée simultanément à l'obtention du BMC.

La validation des BMC moto, PL, SPL et TC ne peut être prononcée qu'après la période probatoire de l'intéressé.

Les BMC obtenus par les stagiaires militaires étrangers ne peuvent pas être validés et ne sont donc pas convertis en permis de conduire français.

En règle générale, tout BMC confirmé doit être validé.

ANNEXE 5 - LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

LISTE DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE DANS LA CONDUITE DES VEHICULES MILITAIRES CONSIDEREES COMME « FAUTES PROFESSIONNELLES TRES GRAVES » .

- 1) Conduite sous l'empire d'un état alcoolique (art. L.234-1 à L.234-8, L.234-11).
- 2) Délits de fuite (art. L.224-15).
- 3) Dépassements dangereux contraires aux prescriptions des articles R.414-1, R.414-6, R.414-4, R.414-7, R.414-11 et R.414-12.
- 4) Refus de priorité (art. R.415-5 à R.415-8, R.415-10 et R.421-3).
- 5) Non respect de la signalisation routière et des feux de signalisation (art R.411-25, R.411-26, R.411-28, R.412-30, R.414-14, R.415-6)
- 6) Vitesse excessive dans le cas où elle doit être réduite en vertu des articles R.413-2 à R.413-4 (visibilité insuffisante, virages, descentes rapides, routes étroites, sommets de côtes...).
- 7) Accélération d'allure par le conducteur d'un véhicule sur le point d'être dépassé (art. R.414-16).
- 8) Demi-tour sur l'autoroute (art. 421-6).
- 9) Refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un agent qualifié de l'autorité (art. L.224-5, L.233-1, L.233-2).

LISTE DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE DANS LA CONDUITE DES VEHICULES MILITAIRES CONSIDEREES COMME « FAUTES PROFESSIONNELLES GRAVES » .

- 1) Chevauchement ou franchissement d'une limite de voie figurée par une ligne continue lorsque cette ligne est seule ou, si elle est doublée d'une ligne discontinue, lorsqu'elle est située immédiatement à la gauche du conducteur (art. R.412-19, R. 412-20).
- 2) Changement important de direction sans que le conducteur se soit assuré que la manœuvre est sans danger pour les autres usagers et sans qu'il ait averti ceux-ci de son intention (art. R.412-10, R. 412-47).
- 3) Croisement à gauche (art. R.414-1, R. 414-6).
- 4) Stationnement dangereux, à proximité d'une intersection de routes, du sommet d'une côte, dans un virage (art. 417-9).
- 5) Maintien de l'usage de feux de route et de feux antibrouillard à la rencontre d'autres usagers (art. R.416-5, R.416-6, R.416-7).
- 6) Circulation sur la partie gauche de la chaussée, en marche normale (art. R.412-9).
- 7) Refus de serrer à droite lors d'un dépassement par un autre conducteur (art. R.414-16).

- 8) Dépassement en empruntant la voie la plus à gauche lorsque la chaussée comporte plus de deux voies matérialisées (art. R.414-8).
- 9) Retour prématuré à droite après dépassement (art. R.414-10).
- 10) Inobservation des règles imposées au conducteur qui veut quitter la route (tout conducteur qui veut quitter une route sur sa droite doit serrer le bord droit de la chaussée; s'il s'apprête à quitter une route sur sa gauche, il doit serrer à gauche, sans toutefois dépasser l'axe médian de la chaussée lorsqu'elle est à double sens de circulation) (art. R.415-3, R.415-4).
- 11) Circulation sur la bande d'arrêt d'urgence des autoroutes (art. R.412-8).
- 12) Pénétration ou séjour sur la bande centrale séparative des chaussées des autoroutes (art. R. 421-5).
- 13) Stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes (art.R.421-7).

Chapitre 1 - DOCUMENTS RELATIFS AUX VEHICULES ET PERSONNELS

Toute sortie de véhicule doit faire l'objet de la vérification préalable de l'existence des documents réglementaires.

On distingue les documents concernant les véhicules et ceux concernant les personnels

1 - DOCUMENTS CONCERNANT LES VEHICULES

Les documents réglementaires concernant les véhicules sont:

- la carte d'identité du véhicule qui tient lieu d'attestation de propriété pour des véhicules militaires;
- le carnet de bord, justifiant les sorties et les consommations de carburant du véhicule. Il doit être tenu à jour à chaque déplacement et le kilométrage parcouru relevé en fin de mission. De plus il tient lieu d'ordre de sortie du véhicule pour les déplacements à l'intérieur des limites de la garnison; le nom du chef de bord doit y être mentionné;
- des constats amiables d'accident automobile;
- l'ordre de sortie (si nécessaire);
- le disque de stationnement.

Ces documents sont complétés par d'autres en fonction du type de véhicule ou du type de transport : vignette de contrôle technique et récépissé du passage au contrôle technique (gamme commerciale), autorisation de circuler, documents afférents au transport de matières dangereuses,....

Chaque déplacement doit être authentifié sur le carnet de bord par la signature d'une personne accréditée. Le fac-similé des signatures des personnes accréditées doit être porté sur le carnet de bord (verso du premier feuillet).

2 - DOCUMENTS CONCERNANT LE PERSONNEL MILITAIRE

Les documents réglementaires concernant le personnel militaire sont dans tous les cas :

- le permis de conduire ou le brevet de conduite militaire selon le cas
- la carte d'identité militaire;
- le carnet de bord (nom du conducteur)

3 - DOCUMENTS CONCERNANT LE PERSONNEL CIVIL

Pour le personnel civil, les documents sont identiques à ceux exigés pour les conducteurs militaires, mais la carte d'identité est remplacée par une pièce d'identité.

Chapitre 2 - REGLES DE CIRCULATION

Les usagers de la route sont soumis aux règles de circulation d'ordre général et d'ordre particulier.

Les règles générales de circulation sont celles fixées par le code de la route que tout conducteur doit connaître et respecter.

Les règles particulières de la circulation sont celles fixées par des consignes de circulation et la signalisation routière militaire mise en place par les personnels des formations de circulation qui ont pour mission d'en faire assurer l'application.

Une bonne circulation exige la collaboration des usagers de la route. Cette collaboration se traduit par une discipline stricte et une obéissance absolue aux consignes de circulation et aux indications données par la signalisation routière ou les agents de circulation.

Chapitre 3 - GUIDAGE D'UN VEHICULE

Le guidage d'un véhicule s'impose en règle générale pour toute manœuvre délicate ou dangereuse.

Il est obligatoire pour les marches arrière, sources de nombreux accidents.

Il n'y a pas de commandement à la voix; ils sont donnés par geste dont les plus courants sont définis en annexe A.

Le conducteur obéit aux gestes du guide; plus ces gestes seront simples et précis, plus le guidage sera efficace.

1 - GUIDAGE NORMAL

Faisant face au conducteur, le guide se place à une distance telle du véhicule qu'il puisse diriger la manœuvre sans la gêner et que le conducteur du véhicule puisse le voir aisément. Si en cours de manœuvre le guide doit se déplacer, il fait préalablement stopper la manœuvre.

Le guide peut faire appel à une aide qui ne communique qu'avec lui. Dans l'éventualité, le guide reste seul responsable de la manœuvre.

Le conducteur obéit aux gestes du guide.

Pour avancer ou reculer, il déplace son véhicule à une allure constante et très réduite, dès le commandement « en avant » ou « en arrière », jusqu'au commandement « arrêt ».

Pour braquer, il actionne le volant de direction dans le sens indiqué, aussi longtemps que persiste l'indication du guide. Dès que ce dernier baisse le bras, le conducteur maintient le braquage réalisé.

De nuit le guidage devient une opération particulièrement délicate qui ne peut être réglementée: elle est fonction des conditions locales et des impératifs de commandement.

2 - ATTELAGE – DETELAGE D'UNE REMORQUE

LA REMORQUE EST RELIÉE AU CROCHET ARRIÈRE D'UN VÉHICULE TRACTEUR PAR UN ATTELAGE RIGIDE, COMPLÈTE PARFOIS PAR DES CHAINES DE SECURITE.

Pour la manœuvre, l'intervention de trois personnes est obligatoire:

- le chauffeur du véhicule tracteur;
- un aide chargé de la manœuvre de la flèche de la remorque;
- le guide, qui doit être placé latéralement de manière à voir parfaitement l'homme qui manœuvre la flèche.

Il en résulte que :

- lorsqu'un ensemble véhicule–remorque accomplit une mission isolée, le décrochage et l'accrochage de la remorque ne seront entrepris que si l'équipage se compose de trois personnes compétentes;

- lorsqu'il s'agit de deux ou plusieurs ensembles, chaque équipage fera appel au personnel d'un autre équipage pour la manœuvre de sa remorque.

Attelage:

L'attelage de la remorque s'effectue en amenant le véhicule tracteur à la position d'accrochage.

Cette manœuvre, qui doit être bien précise, est exécutée à vitesse réduite afin de permettre au chef de manœuvre de corriger, à chaque instant, la direction du tracteur et de l'amener au point voulu. A cet effet:

- s'assurer que le frein d'immobilisation de la remorque est serré;
- placer le véhicule tracteur dans le prolongement de la remorque et le faire reculer lentement, de façon à présenter son crochet vis-à-vis de la lunette du dispositif d'attelage maintenu horizontalement par l'aide;
- faire reculer très doucement le véhicule tracteur, jusqu'à ce que l'aide puisse engager la lunette dans le crochet, arrêter le tracteur, verrouiller le crochet;
- accrocher les chaînes de sécurité, disposer le raccord de commande des freins et la prise de courant;
- vérifier le fonctionnement du dispositif de freinage et les feux;
- desserrer le frein d'immobilisation de la remorque.

Dételage:

Pour dételer la remorque, il y a lieu de:

- serrer préalablement à la main le frein d'immobilisation de la remorque;
- enlever ensuite la prise de courant et le raccord de frein;
- décrocher les chaînes de sécurité;

- ➔ abaisser la béquille ou la roulette;
- ➔ déverrouiller le crochet d'attelage;
- ➔ dégager la lunette du crochet en faisant avancer très légèrement le tracteur ou en déplaçant faiblement la remorque.

Chapitre 4 - CONDUITE D'UN VEHICULE AVEC REMORQUE

La conduite d'un véhicule avec remorque comporte des difficultés de manœuvre exigeant une attention toute particulière de la part des équipages.

Deux cas sont à considérer suivant qu'il s'agit de la conduite d'un véhicule avec sa propre remorque ou d'un véhicule remorqué.

1 - CAS D'UN VEHICULE AVEC REMORQUE

La conduite de l'ensemble s'exécute suivant les mêmes principes que la conduite du véhicule sans remorque.

Il importe, en outre, de se conformer aux prescriptions suivantes:

- prendre les virages en s'écartant du bord de l'accotement et surveiller le passage de la remorque: celle-ci, en effet, ne suit pas exactement le même chemin que le véhicule tracteur;
- freiner progressivement afin que la remorque, entraînée par la vitesse, ne se mette pas en travers;
- n'effectuer une marche arrière qu'en cas de nécessité et sur une distance restreinte; c'est une opération délicate, à exécuter dans la mesure du possible avec l'aide d'un guide;
- n'exécuter généralement les demi-tours, qu'après dételage, à défaut de trouver un circuit ou un rond-point permettant de revenir dans le sens opposé.

2 - CAS D'UN VEHICULE REMORQUE

Lorsque la mission l'exige, tout conducteur peut être amené à effectuer le remorquage d'un véhicule militaire d'un tonnage inférieur à celui de son propre véhicule.(Attention code de la route longueur et poids de l'ensemble)

Un véhicule dont la direction est en état de fonctionner, doit être remorqué au moyen d'un dispositif rigide. Les liaisons pneumatiques, si elles sont possibles, doivent être mises en place pour assurer le freinage du véhicule tracté.

Il est interdit à toute personne de rester à l'intérieur du véhicule tracté.

Un véhicule dont la direction n'est pas en état de fonctionner ne peut être remorqué que si l'essieu avant est soulevé. Dans ce cas, la conduite s'effectue dans les conditions du paragraphe 1 ci-dessus.

ATTENTION :Ne jamais effectuer de remorquage de véhicules lourds à l'aide de moyens non rigides comme les cordes et les câbles.

Chapitre 5 - CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT

1 - DISPOSITIONS A PRENDRE

Les dispositions suivantes doivent être prises, lors d'un accident, par le chef de voiture ou, à défaut, par le conducteur du véhicule militaire:

- prendre les mesures réglementaires pour signaler l'accident aux usagers de la route;
- alerter les moyens de secours et porter assistance aux blessés;
- relever l'identité des témoins (nom et adresse);
- remplir le constat d'accident le plus exactement possible;
- demander l'établissement d'un constat à un agent de l'autorité (gendarme ou agent de police), si possible dans le cas d'un accident matériel, obligatoirement dans le cas d'un accident corporel.

Ce constat doit présenter:

- le lieu exact de l'accident;
- l'état des véhicules accidentés;
- éventuellement les blessures des personnes accidentées.
- Un état descriptif des lieux (largeur de la chaussée, position des véhicules, traces de freinage) doit être joint à ce constat.

Lorsque les véhicules accidentés gênent la circulation, ils doivent être dégagés de la chaussée après que leur position a été soigneusement repérée sur le sol.

Dès le retour à l'unité:

- rendre compte;
- remettre au commandant d'unité le constat amiable (original) et éventuellement le duplicata de constat de police en vue d'établir le compte rendu modèle 123/1.

2 - INTERVENTION DES SERVICES DE POLICE OU DE LA GENDARMERIE

Dégâts matériels :

En cas d'accident matériel, l'intervention des services de police ou de la gendarmerie est facultative. Le constat amiable doit être rempli par les deux conducteurs.

Les services de police, ou de la gendarmerie sont tenus d'intervenir dans les cas suivants :

- lorsque les dégâts sont particulièrement importants;
- lorsque les deux conducteurs en cause ne sont pas d'accord pour l'établissement du constat amiable ;
- lorsque des étrangers sont impliqués dans l'accident.
- remettre au commandant d'unité le constat amiable (original) et éventuellement le duplicata de constat de police en vue d'établir le compte rendu modèle 123/1.

Accident corporel :

En cas d'accident corporel, les services de police ou de la gendarmerie doivent être prévenus obligatoirement;

Autre cas :

Les services de police ou de la gendarmerie doivent être prévenus également dans les cas suivants :

- accidents matériels dans lesquels sont impliqués des véhicules ou des militaires des forces alliées;
- lorsque les dégâts causés ne se limitent pas aux véhicules impliqués dans les accidents: dommages causés au domaine public, dégradation de ligne téléphonique, dégradation de signalisation, dégradation des voies ferrées;
- accident survenu à l'occasion du transport de matières dangereuses ou infectieuses ayant entraîné des dommages matériels importants ou une pollution ;
- accident ayant causé la mort ou des blessures aux animaux domestiques.

