



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

Règlement 61.009 f

Le conducteur de véhicules à moteur

Valable dès le 01.01.2019

Etat au 01.01.2023



SAP 2530.2144



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

Règlement 61.009 f

Le conducteur de véhicules à moteur

Valable dès le 01.01.2019

Etat au 01.01.2023

Distribution

Exemplaires personnels

- militaires qui sont titulaires d'une autorisation de conduire militaire ou qui vont l'obtenir

Remarque

Des exemplaires supplémentaires peuvent être commandés à l'OFCL ou téléchargés sur la plateforme LMS

Entrée en vigueur

Règlement 61.009 f

Le conducteur de véhicules à moteur

du 01.01.2019

édicte sur la base du ch. 21, al. 1, du règlement de service de l'armée (RSA) du 22.06.1994.

Le présent règlement entre en vigueur le 01.01.2019.

Les documents suivants sont abrogés à la date de l'entrée en vigueur: Documentation 61.009 f «Le conducteur de véhicules à moteur», valable dès le 01.09.1995.

Les subordonnés directs abrogent toutes les dispositions contraires au présent règlement.

Cdt FOAP log

Remarques

Contrôle des modifications

Page	Description	Nouveau
Chiffre 12	Maintenance apres engagements dans le terrain	Text adapté
Chiffre 43	Contrôle du temps d'engagement	Text adapté
Chiffre 97 ¹	Conduite dans le terrain - Règle de sécurité	Text adapté
Chiffre 107 ⁴	Pendant la marche	Text adapté
Chiffre 127 ¹	Enregistreur de données/tachygraphe	Text adapté

Table des matières

1	Règles fondamentales	1
1.1	Votre mission en tant que conducteur de véhicules à moteur	1
1.2	Votre responsabilité en tant que conducteur de véhicules à moteur	2
1.3	Maintien du secret	3
2	Véhicule	4
2.1	Réception du véhicule	4
2.2	Marquage des véhicules à moteur et des remorques	6
2.3	Maintenance	7
2.3.1	Services de parc	8
2.3.2	Maintenance après un engagement extraordinaire.	9
2.4	Service d'hiver	10
2.4.1	Produit antigel	10
2.4.2	Entretien spécial de parties du véhicule particulièrement exposées	11
2.4.3	Parcage en plein air	11
2.4.4	Mise en marche du moteur par temps froid	12
2.4.5	Montage des chaînes à neige	13
2.5	Pannes	16
2.5.1	Comportement en cas de pannes	16
2.5.2	Causes de la panne	18
2.5.3	Remorquage	18
2.5.4	Petites réparations	20
2.5.5	Purge du dispositif d'alimentation de carburant diesel	21
2.5.6	Changement de roue	21
2.6	Reddition des véhicules	23
2.6.1	REDIMA des véhicules à roues (GSP)	23

3	Circulation militaire	26
3.1	Règles fondamentales	26
3.2	Autorisation de conduire militaire	28
3.3	Retrait de l'autorisation de conduire	31
3.4	Aptitude à conduire	32
3.5	Durée du temps de repos et du temps d'engagement	34
3.6	Vitesses	36
3.7	Autoroutes et semi-autoroutes	36
3.8	Mesures de sécurité	37
3.9	Véhicules spéciaux et transports exceptionnels ...	40
3.10	Construction de lignes de troupe	41
3.11	Feu orange de danger et dispositifs d'avertissement particuliers	42
4	Signalisation	43
5	Jalonneur de troupe	45
5.1	Engagement	45
5.2	Instruction	45
5.3	Équipement	45
5.4	Plan horaire	45
5.5	Jalonnement	45
5.6	Inscription des panneaux indicateurs de direction militaires	46
5.7	Pose des panneaux indicateurs de direction militaires	47
5.8	Principes pour la pose des panneaux indicateurs de direction militaires	48
5.9	Obstacles/fin de la signalisation/ Exceptions	50
5.10	Jalonnement lors de mouvements de formations de troupe	51
6	Régulation de la circulation	52
6.1	Bases générales	52

6.2	Équipement	52
6.3	Signes distinctifs des plantons	53
6.4	Signes distinctifs particuliers	53
6.5	Manière de donner les signes de régulation avec une torche	54
6.6	Signaux des plantons	55
6.6.1	Halte	55
6.6.2	Route libre	56
6.6.3	Obliquer à gauche devant le planton	57
6.6.4	Ralentissement de la vitesse	58
6.7	Manière de donner les signaux de régulation lors de manœuvres avec des véhicules à moteur militaires	59
6.7.1	Marche avant et marche arrière	59
6.7.2	Changement de direction	60
6.7.3	Stopper	61
6.8	Indications supplémentaires pour manœuvrer avec des véhicules à chenilles	62
6.8.1	Signes préliminaires pour effectuer une conversion sur place	62
6.8.2	Conversion sur place	63
7	Technique de la conduite	64
7.1	Technique générale	64
7.1.1	Arrêter et assurer	65
7.2	Conduite avec la traction sur toutes les roues (sans le rapport tout-terrain)	66
7.3	Conduite sur la neige et sur la glace	66
7.4	Conduite dans le terrain	67
7.5	Conduite avec remorques et canons	71
7.6	Conduite économique avec les véhicules à moteur	73
8	Transports	75
8.1	Transports de personnes	75

8.2	Transports de choses/Charger correctement	81
9	Comportement tactique	83
9.1	Pendant la marche	83
9.1.1	Discipline dans les colonnes	84
9.2	Pendant la halte	84
9.2.1	Règle fondamentale	84
9.2.2	Prise de couvert	85
9.2.3	Mesures de sécurité dans le couvert	85
9.2.4	Prise de couvert préparée	86
9.2.5	Prise de couvert non préparée	87
9.2.6	Domages	88
9.3	Camouflage	88
9.3.1	Sens du camouflage	88
9.3.2	Technique du camouflage, généralités	89
9.3.3	Camouflage contre l'observation visuelle	89
9.3.4	Contrôle du camouflage	91
9.3.5	Montage des filets de camouflage	91
9.3.6	Quitter un couvert	91
10	Accidents	92
10.1	Prévention des accidents	92
10.2	Comportement en cas d'accidents	94
10.2.1	Déclaration d'accident	94
10.3	Enregistreur de données/tachygraphe	95
10.3.1	Manipulation	95
10.3.2	Démontage	96
10.4	Dépannage des véhicules	96
11	Environnement	99
11.1	Utilisation des carburants	99
11.2	Mesures de protection	101
11.3	Incendies	103
11.4	Protection de la santé	104

12	Cartes nationales	105
12.1	Généralités	105
12.2	Classes des routes	106
12.3	Technique de la lecture de la carte/Apprendre par cœur	106
13	Activités hors du service	108
14	Repetitorium CT	110

Table des appendices

Appendice 1

Termes 111

Appendice 2

Données techniques 116

Appendice 3 – 13.005.01 (recto) 118

Appendice 3 – 13.005.01 (verso) 119

Appendice 4 – 13.005 (recto) 120

Appendice 4 – 13.005 (verso) 121

Appendice 5 – Etiquette de réparation (ER) 122

Appendice 6 – Degrés de préparation à la marche .. 123

50.030 Conduite tactique 17 123

Appendice 7

Système de transport à superstructure de chargement
interchangeable 124

Appendice 8

Atteler et dételer une remorque 127

Appendice 9

Signalisation routière militaire 131

Appendice 10

Talon d'inscription FSSTM

Index alphabétique 137

Abbréviations 142

1 Règles fondamentales

1.1 Votre mission en tant que conducteur de véhicules à moteur

- 1 ¹En tant que conducteur de véhicules à moteur, vous conduisez des véhicules/remorques de transport, des véhicules de combat ou d'appui au combat également dans des conditions difficiles, en respectant les prescriptions en vigueur, conformément à la mission et avec sûreté. Vous entretenez, dans le cadre des prescriptions pour le service de parc, votre véhicule à moteur/remorque et vous êtes chargé d'amorcer les travaux de remise en état.

²Comme conducteur de véhicules à moteur, vous serez souvent privé de liaison avec vos supérieurs et vous devrez agir fréquemment de manière indépendante en accomplissant votre mission, malgré les imprévus, dans l'esprit de vos supérieurs.

³Votre préparation générale, tant psychique que physique, ainsi qu'un véhicule à moteur bien entretenu sont les meilleures conditions pour répondre aux exigences élevées qui sont celles d'un conducteur de véhicules à moteur.

⁴**A l'aide du manuel d'utilisateur, vous pouvez régulièrement vérifier vos connaissances et les maintenir à jour.**

Règle fondamentale (LCR, art. 26)

Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.

Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte.

1.2 Votre responsabilité en tant que conducteur de véhicules à moteur

- 2 **¹Vous êtes responsable pour votre véhicule à moteur, pour son entretien conformément aux prescriptions, pour son chargement correct et pour une exécution sûre de la course. Vous portez la responsabilité pour les personnes et les marchandises qui vous sont confiées.**

²Si, durant la course ou au but, vous vous trouvez en présence d'événements imprévisibles, vous devez tout mettre en œuvre pour accomplir la mission dans l'esprit des supérieurs. **Vous ne devez, dans ce cas, encourir aucun risque d'accident.** Lorsqu'un supérieur vous ordonne une mission de transport, sans percevoir les risques liés à l'état du véhicule, il est de votre devoir d'attirer son attention sur de tels risques. Vous êtes également tenu d'informer votre supérieur lorsque vous ne vous sentez pas en état de remplir votre mission pour des raisons d'état du véhicule ou de santé.

Vous êtes tenu d'annoncer à vos supérieurs et à vos camarades tout événement susceptible de perturber l'exécution des courses (situation spéciale influençant la circulation telle qu'embouteillage ou accident, changement météorologique extrême, déviation, etc.).

L'accompagnant est votre « copilote » ainsi que votre navigateur et il vous aide à exécuter votre course en toute sécurité. Engagez-le comme auxiliaire pendant les manœuvres.

³Vous êtes également responsable du véhicule à moteur, de sa remorque et de leur chargement lorsque vous les quittez. Pour autant qu'aucune disposition ne soit prise par un autre organe, vous devez prendre vous-même les mesures de sûreté adaptées à la situation, y compris celles de prévenir un vol du chargement.

⁴Vous êtes également responsable pour l'état des véhicules à moteur et de leurs remorques qui vous sont attribués. N'oubliez pas que, durant toute l'année, les véhicules à moteur sont transmis d'un conducteur à un autre. C'est pourquoi la sécurité des camarades qui vous succéderont au volant des véhicules à moteur n'est assurée que si vous avez fait réparer les défauts décelés au service ou que si vous les avez signalés par écrit sur le formulaire 13.005 d/f/i – **Rapport sur l'état pour véhicules et superstructures** (appendice 4), lors de la reddition des véhicules.

Si vous négligez de le faire, vous portez une coresponsabilité pour d'éventuels accidents qui pourraient en résulter.

⁵Il est possible, en vue d'optimiser l'engagement des véhicules, que d'autres conducteurs de véhicules à moteur conduisent votre véhicule à moteur. Dans ce cas, les responsabilités doivent être clairement définies.

⁶Les centres de la logistique de l'armée (CLA) et leurs collaborateurs constituent des partenaires importants. Vous êtes coresponsables avec eux.

1.3 Maintien du secret

- 3 En tant que conducteur d'un véhicule à moteur, vous êtes tenu au maintien du secret (par exemple en relation avec les discussions des passagers, les visites d'installations classifiées ou le transport de biens classifiés).

2 Véhicule

2.1 Réception du véhicule

- 4 ¹Vous êtes responsable du véhicule qui vous est attribué, dès sa réception. La réception du véhicule est effectuée selon les directives de la BLA (formulaire 13.005/I d/f/i – **Procès-verbal de réception des automobiles et des remorques**/appendice 3). Des solutions spécifiques du CLA sont envisageables.

²Lors de dégâts sur des véhicules à moteur, le personnel du CLA doit en être averti, et le dommage inscrit sur le form 13.005/I **Procès-verbal de réception des automobiles et des remorques** (appendice 3), qui devra être visé par le personnel du CLA et signé par la troupe.

³Vérifiez que chaque élingue et sangle d'arrimage soit munie d'une étiquette autocollante certifiant sa conformité pour toute la durée du service. Les élingues et sangles d'arrimage défectueuses ou périmées ne doivent pas être utilisées. Il faut les faire remplacer en s'adressant au CLA.

Assurez-vous que le document d'antipollution équipant le véhicule automobile soit présent et encore valable (exc. On-Board Diagnose du vhc, OBD).

Le matériel manquant ou défectueux (chaînes à neige, etc) doit être annoncé au CLA dans les 72 heures suivantes (selon OSI chiffre 95²).

- 5 La réception du véhicule doit être inscrite dans le **carnet de contrôle des courses** (form 13.044). Ce dernier doit être complété de manière honnête après chaque changement de conducteur et lors du service de parc journalier. Il doit être contrôlé avant chaque course (Etat du kilométrage).

Dans la colonne 6, doivent être inscrits, de manière lisible, le **prénom**, le **nom** et la **signature**.

Lors de changements fréquents de chauffeurs, des solutions spécifiques à la troupe sont possibles (vhc de cdmt, auto-écoles, etc.).

De manière analogique, les mêmes règles sont valables pour les livres de bord et les carnets de contrôle.

Ces documents doivent être remplis, de manière lisible, à l'aide d'un stylo à bille ou bien d'un crayon.

Exemple:

1 Datum Date Data	2 Fahrtstrecke Parcours Percorso	3 km Stand nach der Fahrt Relevé du compteur après la course Totalizzatore km dopo la corsa	4 Gefahrene km km parcourus km percorsi	5 Betriebsstoff- verbrauch Consommation de carburants Consumo carburanti				6 Vorname, Name und Unterschrift des Fahrers Prénom, nom et signature du conducteur Nome, cognome e firma del conducente
				Treibstoff Carburant Carburante	Metall Huile et Diluant			
2019								
07.01.	Romont–Fribourg–Romont	26345	65	---	---			<i>Johann Muster</i> Johann Muster
09.01.	REDIMA/Reddition vhc CLA Romont	26345	2697	469	---			<i>Gregory Zanetti</i> Gregory Zanetti
	Cours de service CLA Romont	26360	15	---	---			
08.03.	E CT 47/Réception vhc	26360	---	---	---			<i>Maxim Morales</i> Maxim Morales
09.03.	Romont–Moudon–Romont	26455	95	12	---			<i>Noemi Rossi</i> Noemi Rossi

6 ¹Avant le départ, renseignez-vous sur les dimensions et les poids, ainsi que sur les données techniques du véhicule à moteur. Lors de transports de superstructures, renseignez vous à l'aide de la fiche relative à la superstructure.

²Durant la réception du véhicule, vous avez la possibilité de vous accoutumer au véhicule. Vous ne pouvez quitter le lieu de réception du véhicule que lorsque vous êtes en mesure de conduire votre véhicule avec sûreté.

2.2 Marquage des véhicules à moteur et des remorques

7 ¹Avant de quitter la place de réception, les véhicules et les remorques doivent être marqués (avec les signes distinctifs de la troupe). Les lettres et les chiffres sont à apposer à tous les véhicules et remorques sur les plaquettes prévues à cet effet.

²Le marquage des véhicules comprend deux ou trois lettres majuscules lesquelles peuvent être complétées le cas échéant par un à trois chiffres de taille plus réduite.

³Ces signes distinctifs sont également utilisés pour le marquage des panneaux indicateurs de direction militaires des formations correspondantes.

⁴Avant de quitter le lieu de réception, les véhicules doivent être marqués sur les surfaces prévues à cet effet sur chaque type de véhicule. La couleur et les modèles sont fournis par le CLA.

Les films adhésifs ne sont pas autorisés pour le lettrage.

Au terme du service ou de l'engagement, les marquages doivent être effacés à l'aide d'un nettoyeur de sécurité (SAP/NSA n° 2114.9657/278-1083).

⁵On peut, pour une meilleure identification, inscrire les noms:

- des partis, de la direction d'exercice et des arbitres;
- des conducteurs de véhicules à moteur,

sur le pare-brise, avec du matériel non réfléchissant. La visibilité du conducteur de véhicule à moteur ne doit pas s'en trouver réduite (taille max. 150 cm²/env. ¼ papier A4).

⁶Les signes distinctifs de la troupe sont peints sur ordre du responsable circulation et transport.

⁷Sur les véhicules à moteur militaires, l'utilisation d'autres emblèmes, vignettes etc. est interdite.

Les véhicules militaires ne nécessitent pas de vignette autoroutière.

La disposition des lettres et des chiffres doit s'effectuer de la manière suivante (exemple):



2.3 Maintenance

- 8 ¹Pour assurer une préparation générale permanente, il importe de ménager les véhicules (y compris les remorques) et le matériel et de les manipuler de façon irréprochable.

²Les travaux de maintenance seront exécutés, autant que possible, avec l'outillage et les pièces de rechange compris dans l'équipement du véhicule à moteur. Les divers travaux sont déterminés par les instructions de service et par les cartes de service de parc.

Les véhicules à moteur doivent être réparés pendant le service de troupe.

2.3.1 Services de parc

- 9 Vous trouvez les cartes de services de parc spécifiques sur les véhicules respectifs.

Services de parc (SPM)	But	Exécution	Durée *
Services de parc de marche (SPM)	Contrôle et établissement de l'état de marche avant la course et pendant les haltes	Avant la course et durant les interruptions de course	5–15 minutes
Service de parc journalier (SPJ)	Remise en état de marche après la course	Quotidiennement après la course, resp après une série de courses exécutées dans les 24 h	15–30 minutes
Service de parc hebdomadaire (SPH)	Exécution des travaux d'entretien préventifs et périodiques	Une fois par semaine (inscription dans le formulaire 13.044 dfi – contrôle des courses)	30–90 minutes
Grand service de parc (GSP)	Contrôle technique avec nettoyage approfondi et séparation des véhicules requérant des réparations.	une fois tous les six mois selon ordres	Moto 1,5–2 h Voit, voit livr 3–5 h Cam 4–6 h
Rétablissement de la disponibilité du matériel en service d'instruction (REDIMA)	Rétablissement de la disponibilité	Après chaque prestation de service	Selon les besoins

*Le temps nécessaire (durée) aux travaux, varie selon le type de véhicule.

- 10 Un carnet d'entretien du système antipollution doit se trouver sur chaque véhicule à moteur militaire (exc. On-Board Diagnose du vhc, OBD).

2.3.2 Maintenance après un engagement extraordinaire

11 Entretien des véhicules qui sont passés dans l'eau.

¹Tout véhicule et remorque non amphibie qui a traversé un cours d'eau ou un marais (mise sous l'eau du tambour ou disque de frein) doit, **pour autant que les roues se soient enfoncées jusqu'à l'essieu**, absolument être soumis à un contrôle minutieux de la part d'un artisan de troupe après l'engagement. Le conducteur de véhicule à moteur peut être requis pour apporter son aide.

²Lorsqu'un véhicule est passé à gué, il faut, dans chaque cas, en mentionner le fait sur le formulaire 13.005 d/f/i – **Rapport sur l'état pour véhicules et superstructures.**

Au vu des travaux résultant d'un passage à gué, il faut si possible l'éviter.

12 Maintenance après engagements dans le terrain ou après un treuillage

Les véhicules mis fortement à contribution dans le terrain, feront l'objet, après l'engagement, des travaux suivants:

- service de parc de marche;
- nettoyage sommaire du véhicule et de la chaussée;
- élimination des pierres coincées;
- constatation de fuites éventuelles sur le moteur, la boîte à vitesses, le réservoir de carburant, les essieux, les roues, les freins et les pneumatiques;
- annonce des autres dommages sur le véhicule.

2.4 Service d'hiver

- 13 ¹Le froid et la neige posent des problèmes particuliers: le moteur et le radiateur peuvent geler et se fendre. La puissance de la batterie diminue rapidement. Une batterie insuffisamment chargée peut geler. Les lubrifiants deviennent visqueux et entravent le démarrage. Le carburant diesel de l'armée correspond aux normes d'un diesel utilisé toute l'année. Il est ainsi approprié pour une utilisation en été aussi bien qu'en hiver (il gèle à partir de -20°C).

²Avant le départ, le véhicule à moteur ainsi que la remorque doivent être débarassés de la neige et de la glace. Il faut prêter une attention toute particulière aux bâches et aux accumulations d'eau. Ils représentent un danger important pour tous les usagers de la route!

La conduite avec des vitres et des rétroviseurs gelés ou embués est interdite, ainsi qu'avec un toit ou des bâches de véhicule enneigés.

2.4.1 Produit antigel

- 14 ¹Le système de refroidissement des véhicules à moteur militaires contient un produit antigel efficace qui reste, en principe, toute l'année dans le radiateur. Ce produit est normalement mélangé par les ateliers fédéraux (CLA) à un degré de concentration de -25°C .

²En principe, le conducteur de véhicule à moteur complétera les pertes de liquide de refroidissement avec du mélange antigel, conformément au manuel d'utilisation, également durant les mois d'été.

³Le liquide de refroidissement est tout aussi dangereux, pour ce qui a trait à la pollution des eaux, que les huiles minérales et les carburants. Dès lors, tout liquide de refroidissement remplacé/vidangé doit être retourné pour retraitement (par exemple dans un CLA).

2.4.2 Entretien spécial de parties du véhicule particulièrement exposées

15 Batterie

Lors de la manutention des batteries, respectez les consignes figurant dans le manuel d'utilisation et respectez-en les directives. Les véhicules à moteur militaires disposent de batteries à faible ou sans entretien. Par basse température, les batteries doivent être enlevées après la course et déposées dans un local chauffé et aéré.

L'acide de batterie est corrosif. Évitez le contact avec la peau, les yeux, les vêtements et un feu ouvert (explosion).

16 Dispositif de freinage

Lors du service de parc, les freins ne doivent pas être aspergés. Les freins gelés peuvent être dégelés avec de l'eau chaude ou à l'aide de chiffons chauds. Il faut purger quotidiennement l'eau de condensation des réservoirs d'air comprimé, des séparateurs d'huile et des purgeurs de compresseur. Consultez le manuel d'utilisation.

17 Les tringles et les tirettes à câble du châssis doivent être huilées si nécessaire. Nettoyer, et si nécessaire, graisser également les crochets de remorque, les éclisses de traction, les leviers de commande du cabestan ainsi que l'outillage placé sous le pont et sur les marchepieds des véhicules.

2.4.3 Parcage en plein air

18 ¹Lors du parcage d'un véhicule à moteur à l'extérieur, vous devez veiller à ce que le moteur soit à l'abri du vent (par exemple radiateur contre radiateur). Il faut exploiter au maximum la protection contre le vent par les bâtiments, obstacles etc. Parquez votre véhicule à moteur, de telle manière à ce qu'il puisse repartir et en cas de panne, être remorqué sans difficulté.

Il est possible de recouvrir les vitres, et les rétroviseurs ainsi que de relever les balais d'essuie-glace, afin d'accélérer la préparation à la marche.



2.4.4 Mise en marche du moteur par temps froid

- 19 Pour démarrer le moteur par temps froid, procédez selon le manuel d'utilisation.

Avec les véhicules à moteur dont le moteur est froid, il ne faut, jusqu'à ce que la température de service soit atteinte, rouler qu'avec un bas régime.

Bruit à éviter (OCR, art. 33)

Les conducteurs, les passagers et les auxiliaires ne causeront aucun bruit pouvant être évité, notamment dans les quartiers habités, près des lieux de repos et pendant la nuit. Il est interdit avant tout de faire fonctionner longtemps le démarreur, de faire tourner et chauffer inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt.

2.4.5 Montage des chaînes à neige

- 20 ¹Avant que vous montiez des chaînes à neige, essayez d'abord d'enclencher la traction intégrale, les vitesses tout terrain ou bien les blocages de différentiels, afin de vous déplacer de manière sûre.

Les chaînes à neige doivent être montées à temps, en dehors de la chaussée, lorsque c'est possible. Le **conducteur de véhicule à moteur en est responsable**. Cela peut lui être imposé par le signal **Chaînes à neige obligatoires**.



Chaînes à neige obligatoires



Fin de l'obligation d'utiliser des chaînes à neige

²Afin de ne pas trop solliciter les chaînes à neige, ne roulez jamais sur de trop longs tronçons dépourvus de neige.

En principe, les chaînes à neige sont montées sur l'essieu entraîné. Sur les véhicules à traction intégrale ne disposant que de 2 chaînes à neige, ces dernières sont montées sur l'essieu arrière.

Les chaînes à neige peuvent également être montées en cas de terrain difficilement praticable comme par exemple boue etc.

³Les remorques peuvent également être équipées de chaînes à neige (lorsque cela est possible, équiper toutes les roues avec des chaînes; autrement équiper l'arrière).

4Points importants pour l'utilisation de chaînes à neige

- Pour prévenir les blessures porter, des gants de travail;
- avant le montage des chaînes à neiges, consultez le manuel d'utilisation (par exemple: déclencher ASR/ESP, montage sur toutes les roues, etc.);
- contrôlez que les chaînes à neiges aient les dimensions correspondantes aux roues sur lesquelles elles doivent être montées;
- le comportement de conduite et de freinage du véhicule peut se différencier sensiblement du comportement de conduite sans chaînes à neige;
- la vitesse maximale dépend des données du constructeur;
- pendant la conduite, soyez attentif à d'éventuels bruits et en cas de nécessité, arrêtez-vous;
- il faut veiller à ne pas tordre les maillons de la chaîne à neige et la déposer bien à plat sur le pneu. Dans la haute neige, les chaînes à neige ne doivent pas être tendues trop fortement. Toutefois, sur les routes verglacées, les chaînes à neige doivent être tendues le plus possible;
- **quel que soit le mode de montage utilisé, il faut retendre les chaînes à neige après avoir roulé env. 100 m ou conformément aux indication du manuel d'utilisation;**
- prenez en considération que la traction intégrale n'a d'effet que lors du démarrage, respectivement lors de l'accélération. Par contre, elle n'est d'aucune aide pendant le freinage. Lors de conditions précaires, particulièrement dans une descente, les chaînes à neige doivent être montées.

- 21 Les chaînes à neige peuvent être montées de la manière suivante:

En posant la chaîne sur la roue

Etendre la chaîne à neige à côté de la roue dans la position qu'elle devra avoir lorsqu'elle sera fixée sur celle-ci. Si la chaîne à neige est double, replier la partie intérieure sur la partie extérieure. Saisir la chaîne à neige des deux mains et la répartir uniformément sur l'extérieur de la roue. Replier la partie intérieure de la chaîne à neige sur la partie intérieure de la roue. Fermer provisoirement la chaîne à neige à l'intérieur et à l'extérieur ou la fixer à l'aide d'une corde. Déplacer le véhicule à moteur $\frac{1}{4}$ de tour de roue et fermer ensuite définitivement la chaîne à neige.



Monter sur la chaîne

Etendre la chaîne à neige devant la roue, le fermoir à l'extérieur. Rouler sur la chaîne jusqu'à environ $\frac{1}{4}$ de son extrémité arrière. Placer l'extrémité avant sur la roue; tirer la chaîne à neige en arrière, la fermer et la tendre.



2.5 Pannes

2.5.1 Comportement en cas de pannes

- 22 Il faut suivre les instructions du form 13.056 dfi – **Service de dépannage de véhicules à l'armée (24h/365 jours)** et de la doc 61.027 dfi – **Comportement en cas d'accident de la circulation**. Lors de transports de marchandises dangereuses, il faut suivre les «Consignes écrites».

Service de dépannage de véhicules à l'armée (24 h / 365 jours)

En cas de **panne**, il convient de procéder comme suit:



Autoroute / Semi-autoroute

Il faut impérativement faire appel à la police militaire.



POLICE MILITAIRE

**NUMERO D'URGENCE
0800 552 333**



Autres réseaux routiers

1^{re} priorité: **Auto-dépannage / Logistique d'engagement**

2^e priorité: BLA, circulation et transport, Tél. 0800 66 99 00

Les directives de la place d'armes doivent être observées.

Le recours à des fournisseurs de prestations (p. ex. le TCS) est effectué exclusivement par la police militaire ou le domaine circulation et transport de la BLA.

Lorsque votre véhicule à moteur tombe en panne, le mot d'ordre est: **Libérer la chaussée!** Le véhicule à moteur doit être remorqué avec les précautions nécessaires jusqu'à la prochaine place d'évitement ou poussé à l'extérieur de la chaussée (consulter les instructions de service).

Lors de l'accès sur la chaussée, il faut impérativement porter les gilets réfléchissants à disposition sur le véhicule à moteur.

En cas de panne sur une autoroute ou une semi-autoroute, il faut toujours appeler immédiatement la police militaire au numéro 0800 552 333.

Lors du remorquage, aucune autre personne que le conducteur ne doit se trouver à bord du véhicule remorqué.

²Le signal de panne doit être immédiatement placé au bord de la chaussée:

- aussitôt que – pour des motifs impérieux – un véhicule est arrêté de façon non conforme sur la chaussée;
- si, en raison d'absence d'éclairage au véhicule ou lors de conditions atmosphériques extraordinaires, il ne peut être remarqué par les autres conducteurs de véhicules à moteur (par. ex. à cause du brouillard);
- le signal de panne doit en outre être utilisé pour signaler un véhicule qui a dû se ranger sur la bande d'arrêt d'urgence.

Le signal doit être placé à 50 m au moins, sur les routes à grand trafic, à 100 m au moins derrière le véhicule sur le bord droit de la bande d'arrêt d'urgence.

De nuit, le signal de panne doit être éclairé. On fixera la housse du signal de panne au volant (housse en plastique sur le siège du chauffeur), pour ne pas oublier de reprendre le signal au moment du départ.

³Les feux clignotants avertisseurs ne peuvent être utilisés que pour avertir d'un danger et cela uniquement dans les cas suivants:

- a) sur le véhicule à moteur à l'arrêt, en complément du signal de panne;
- b) sur le véhicule à moteur en marche, lors d'un ralentissement subit du trafic dû notamment à un accident ou un embouteillage, ou en cas de remorquage sur les autoroutes et semi-autoroutes.

⁴Il importe d'informer de la panne le conducteur du véhicule suivant de la formation, pour qu'il soit en mesure d'en aviser le supérieur, à la fin de la course ou à la halte suivante. Annoncer au poste collecteur de rapports. Annoncer la panne à votre supérieur.

2.5.2 Causes de la panne

- 23 Les contrôles faits au hasard ne facilitent pas la recherche des causes de la panne. Seule une recherche systématique est efficace. Contrôle visuel des témoins d'avertissement (voir le manuel d'utilisation).

Quelques pannes fréquentes auxquelles vous pouvez remédier vous-même:

- interrupteur principal de la batterie non enclenché/ fusibles électriques défectueux;
- contact resp. allumage non enclenchés;
- frein moteur enclenché;
- réservoir à carburant vide;
- levier des vitesses de la boîte automatique pas sur «P ou «N»;

2.5.3 Remorquage

- 24 **Règle fondamentale**

Avant la mise en marche par remorquage ou le remorquage, il faut se référer au manuel d'utilisation.

¹Lorsque la batterie est déchargée, il faut d'abord procéder à un essai de démarrage avec un câble pour courant étranger ou avec un câble de pontage (respecter la tension de bord 12 V ou 24 V).

²Les deux conducteurs de véhicules à moteur, conviennent d'un signe avant le remorquage (la main, claxon ou lumière).

³Une fois que le moteur du véhicule en panne tourne, il est interdit

- **De se rapprocher du véhicule tracteur;**
- **De rouler sur la corde.**

⁴Il est interdit de remorquer des motocyclettes. Pour les mettre en marche, plutôt que les pousser ou les faire rouler, il vaut mieux ponter la batterie.

⁵Les deux conducteurs de véhicules à moteur doivent être titulaires du permis de conduire correspondant.

- 25 ¹Lors du remorquage, il faut toujours utiliser un véhicule à moteur de poids identique ou bien plus lourd que le véhicule à moteur remorqué. Lorsque le véhicule à moteur remorqué est une voiture automobile (par. ex. un camion équipé d'un frein à air comprimé) qui ne peut être freinée par ses propres moyens, il doit être accouplé de manière rigide au véhicule tracteur (par. ex. au moyen d'une barre de remorquage d'une longueur de 5 m au plus). Les cordes ou câbles utilisés pour le remorquage doivent avoir une longueur de 8 m au plus et signalés de manière voyante en leur milieu. L'emploi de chaînes est interdit. Les courroies de remorquage, les cordes de chanvre ou les câbles métalliques doivent être fixés au dispositif d'attelage prévu à cet effet.

²Pour le remorquage, la vitesse maximale est fixée à 40 km/h. Sur les autoroutes et les semi-autoroutes, on empruntera toujours la voie de droite au maximum jusqu'à la prochaine sortie. La direction du véhicule remorqué doit être intacte; de nuit, il doit être muni d'une lumière à l'arrière. Lorsque le remorquage a lieu au moyen d'une corde ou d'un câble, le véhicule en panne sera attelé à l'avant du véhicule remorqueur lors de longues descentes. **Le remorquage des trains routiers est interdit.**

Utilisation du signal de panne et des feux clignotants (OCR, art. 23⁶)

Le signal de panne doit aussi être placé à l'arrière des véhicules remorqués.

³Prudence: sur la plupart des véhicules à moteur dont le moteur ne tourne pas, l'effet des freins et de la direction est fortement limité (Déverrouiller la serrure du volant).

⁴Pour éviter tout dégât à la transmission du véhicule en panne pendant le remorquage, il faut absolument respec-

ter les prescriptions techniques contenues dans le manuel d'instruction du véhicule à moteur concerné. Cette règle s'applique plus spécialement aux véhicules à moteur équipés d'une boîte automatique. Si un véhicule à moteur doit être dépanné en raison d'un arbre d'entraînement brisé il faut faire appel au CLA.

2.5.4 Petites réparations

- 26 Notez que pour toutes les réparations du véhicule à moteur (même peu importantes), il faut observer les instructions de service correspondantes. L'interprétation des voyants et témoins d'alarme permet une identification rapide des problèmes et contribue à prévenir les dommages aux véhicules.

Fusibles de rechange

Des fusibles de rechange se trouvent dans le matériel du véhicule. Les fusibles défectueux ne doivent être ni réparés ni pontés. **Ils ne doivent être remplacés que par des fusibles de même intensité (respecter la couleur)**. Si un fusible lâche à plusieurs reprises, la défektivité doit être réparée par un artisan de la troupe ou dans un CLA. Dans le cas de disjoncteurs électriques, ne presser sur le bouton qui est sorti qu'après environ une minute.

Ampoules



Lorsqu'on remplace des ampoules, les vis de réglage du phare ne doivent en aucun cas être dérégées. Il faut veiller à ce que les données concernant le voltage et la puissance des nouvelles ampoules correspondent avec celles figurant sur les anciennes. Les ampoules ne doivent être saisies qu'avec un chiffon propre ou le carton de leur emballage. Les résidus de graisse sur le corps de l'ampoule s'évaporent sous l'effet de la chaleur et causent un voile sur le réflecteur. Les ampoules de réserve utilisées doivent être immédiatement remplacées.

2.5.5 Purge du dispositif d'alimentation de carburant diesel

- 27 Si le réservoir de carburant d'un véhicule diesel est vidé complètement, ou si par un défaut de l'air arrive dans le système de carburant, tout le système doit être purgé selon le manuel d'utilisation.

Prenez garde de ne pas conduire un véhicule à moteur diesel, jusqu'à ce que son réservoir soit vide.

2.5.6 Changement de roue

- 28 Lors d'un changement de roue, il faut procéder selon le manuel d'utilisation, les prescriptions du constructeur et de la manière suivante:

- a) La route doit rester libre. Lors d'un changement de roue d'un camion sur une autoroute ou semi-autoroute, il faut prendre immédiatement contact avec la police militaire ou la police civile pour la régulation de la circulation.

Numéros de téléphone

1. 0800 552 333 – Police militaire
2. borne téléphonique d'urgence
3. 117 – Police civile

Si vous travaillez sur la chaussée, vous devez toujours porter les vestes fluorescentes existantes dans les véhi-

- cules à moteur. Porter pour prévenir les blessures, des gants de travail;
- b) assurer le véhicule à moteur en engageant la plus petite vitesse (pour les boîtes automatiques, position «P»), si existants, engager la traction intégrale et la vitesse tout terrain; actionner également le frein à main. Sous une roue arrière se trouvant à l'opposé de la roue à remplacer, ont placera une cale, des pierres ou bien un sac de chaînes à neige. Placer le signal de panne. Les feux de détresse ne doivent être utilisés qu'en complément du signal de panne pour avertir du danger constitué par le véhicule à l'arrêt;
 - c) préparer l'outillage et la roue de secours;
 - d) dévisser d'un demi-tour les écrous de la roue;
 - e) placer le cric conformément aux instructions de service. Lever le véhicule à moteur, puis enlever la tige du cric pour éviter un accident;
 - f) enlever les coins de serrage (jantes Trilex), dévisser complètement les écrous puis enlever la roue;
 - g) nettoyer les surfaces d'appui et les écrous resp. les boulons, et leur filetage;
 - h) contrôler la pression à l'aide du manomètre. Placer la roue de secours sur le moyeu de roue, visser les écrous avec le côté conique vers la roue;
 - i) sur les jantes trilex, serrer les écrous les uns après les autres. Sur les jantes d'une pièce, les serrer en croix;
 - j) remettre le véhicule sur les roues et serrer encore une fois tous les écrous resp. tous les boulons de roues à bloc;
 - k) nettoyer, contrôler et ranger le matériel;
 - l) ranger les cales et le signal de panne;
 - m) après un trajet de quelques centaines de mètres, resserrer une nouvelle fois les écrous, resp. les boulons de roues;

- n) à la prochaine occasion, il faut contrôler la fixation correcte des écrous de roues à l'aide de la clé dynamométrique pour contrôler si le couple est conforme au manuel d'utilisation;
- o) remplacer ou réparer la roue défectueuse immédiatement;
- p) si la profondeur de profil du pneu de la roue de secours montée est très différente de celle de la roue déjà montée sur le même essieu, ou si le sens de rotation de la bande de roulement indiqué par la flèche ne correspond pas, on procédera dès que possible au remontage d'une roue correcte.

Attention

Sur le GMTF (Véhicule protégé de transport de personnes), le changement de roue par la troupe est interdit.

2.6 Reddition des véhicules

- 29 ¹Avant de partir pour la place de reddition, chaque conducteur de véhicule à moteur doit contrôler si son véhicule à moteur est complètement déchargé.

²Avant le départ, procéder, à l'aide de l'état de détail existant, à un contrôle quant à l'intégralité du matériel.

2.6.1 REDIMA des véhicules à roues (GSP)

But

- 30 ¹Rétablissement de la disponibilité des véhicules et du matériel en service d'instruction. Le REDIMA est effectué selon les exigences de la BLA. Des solutions spécifiques aux CLA sont possibles; elles sont communiquées lors du rapport REDIMA.

Préparation pour le REDIMA sur le lieu de stationnement de la troupe

- Préparer les documents en vue du rétablissement de la disponibilité des véhicules à moteur. Les défauts et les dommages non réparés doivent être mentionnés sur le form 13.005 **Rapport sur l'état pour véhicules et superstructures** (appendice 4) et les papiers distribués sur les véhicules.
- Faire le plein de carburant au plus tard à l'arrivée au CLA (env. 90% le carburant est comptabilisé à la troupe qui redditionne);
- contrôler la tenue des véhicules à moteur (bâches fermées).

REDIMA

- Les véhicules à moteur doivent être nettoyés soigneusement et proprement (le nettoyage des motos et des compartiments moteurs au jet est interdit);
- après le nettoyage, les freins sont «séchés» en actionnant sporadiquement la pédale de frein (à basse vitesse);
- les contrôles des courses doivent être bouclés et laissés sur les véhicules à moteur (voir chiffre 5);
- les papiers des véhicules à moteur restent sur les véhicules à moteur.

Nettoyage des véhicules à moteur

- L'utilisation d'essence et de diesel pour le nettoyage des véhicules à moteur est interdite;
- Le crochet de remorque et les graisseurs sont à nettoyer et à graisser.

Service de parc

- Le service de parc doit être effectué conformément aux cartes de service de parc REDIMA spécifiques à chaque véhicule à moteur;
- lors de ces travaux sur les chars et les véhicules blindés, il faut respecter les exigences particulières et les prescriptions techniques.

Remise en état/contrôle de l'inventaire

- Huiler le cric et les objets susceptibles de rouiller;
- contrôler l'inventaire selon les listes d'inventaire (à effectuer par la troupe/état de détail);
- les objets d'inventaire manquants ou défectueux seront notés par la troupe selon les instructions du CLA et remplacés, resp. échangés auprès du véhicule de service ou du magasin des pièces de rechange;
- l'inventaire sera rangé, conformément aux listes d'inventaire, dans les caisses à outils préalablement nettoyées;
- les chaînes à neige feront l'objet d'un contrôle particulier: les chaînes défectueuses seront remplacées.

La troupe suivante touchera le véhicule à moteur dans l'état dans lequel vous l'avez restitué. La dissimulation de défauts peut entraîner des dommages importants ou des blessures.

3 Circulation militaire

3.1 Règles fondamentales

- 31 ¹La **LCR** et ses ordonnances d'exécution sont également applicables à la circulation militaire. Les exceptions et compléments qui prennent en compte les exigences militaires sont récapitulées dans OCM. Les prescriptions particulières les plus importantes pour la circulation militaire sont traitées dans les chiffres ci dessous.

La présente ordonnance s'applique:

- a) aux chauffeurs et aux piétons qui sont engagés pendant le service militaire ou lors d'activités militaires hors du service;
- b) au personnel militaire et aux enseignants spécialisés, qui conduisent des véhicules militaires durant leurs activités professionnelles;
- c) aux véhicules ainsi qu'aux montures, aux bêtes de trait et de somme engagés à des fins militaires (OCM art. 2¹).

²Les infractions à la Loi fédérale sur la circulation routière et à ses ordonnances relèvent en principe du droit civil et sont traitées par les autorités judiciaires civiles. La justice militaire, resp. les commandants de troupe pour les cas bénins, jugent les infractions au droit sur la circulation routière qui se produisent dans le cadre d'un exercice militaire ou lors de l'exécution d'une mission militaire. Ils sont également compétents lorsqu'un délit touchant à la circulation routière commis durant le service militaire est en rapport avec un acte répréhensible selon le code pénal militaire (par. ex. un accident de la circulation avec endommagement du véhicule à moteur militaire).

(Code pénal militaire Art. 3¹ – Sont soumis au droit pénal militaire les personnes astreintes au service militaire)

³Toute personne dont le permis de conduire civil a été retiré est également privée de l'autorisation de conduire des véhicules durant le service militaire. Si le retrait du permis a lieu pendant le service militaire, les conducteurs doivent l'annoncer sans délai au commandant de troupe.

Lorsqu'il y a motif à retirer un permis de conduire civil pendant le service militaire, le commandant de troupe, les organes de la police militaire ou de la justice militaire en informent l'OCRNA.

L'OCRNA informe les autorités administratives civiles compétentes du canton de domicile (OCM art. 37).

Le détenteur d'un permis de conduire civil à l'essai reçoit une autorisation de conduire militaire de même durée de validité que celle fixée par le droit civil.

La prolongation de la validité du permis de conduire civil à l'essai s'applique aussi à l'autorisation de conduire militaire (OCM art. 34).

⁴Le Centre de dommages du DDPS statue en première instance à l'égard des militaires sur les recours et la participation aux frais découlant de sinistres en rapport avec des véhicules militaires (OCM art. 81).

Utilisation des véhicules à moteur militaires

32 ¹Le chauffeur ne conduira des véhicules militaires que s'il a été habilité, expressément ou d'après les circonstances, à entreprendre une course.

²Les civils ne sont pas autorisés à prendre place à bord de véhicules militaires. Font exception les personnes civiles qui:

- a) participent à un exercice militaire, à une activité de service de la troupe ou à des manifestations militaires hors du service;
- b) doivent être transportées en qualité de visiteurs lors d'un exercice militaire, d'une journée de visite, d'une remise

- de drapeau ou d'étendard, d'une cérémonie de promotion ou d'une manifestation militaire hors du service;
- c) assistent à des visites guidées militaires ou doivent être transportées dans le cadre d'engagements de la troupe autorisés;
 - d) doivent être transportées pour d'autres raisons inhérentes au service ou pour des raisons d'ordre militaire.
 - e) sont transportées en cas d'urgence ou pour porter secours (OCM art. 47).

Utilisation de véhicules à moteur civils à des fins privées

- 33 ¹L'utilisation de véhicules civils à des fins privées pendant le service militaire n'est autorisée que pour l'entrée au service, les congés et après le licenciement. Dans les cas justifiés, le commandant peut accorder des dérogations.

²Les véhicules civils peuvent être parqués au lieu d'entrée en service, au lieu de service ou au lieu de licenciement seulement si le commandant de troupe désigne à cet effet des places particulières ou si le militaire s'est aménagé une possibilité de parquer sur un terrain privé.

³Sans autorisation, le déplacement de véhicules à moteur privés, du lieu d'entrée en service à l'emplacement de la troupe, pendant le service est interdit.

3.2 Autorisation de conduire militaire

- 34 ¹Toute personne qui conduit des véhicules militaires pendant le service militaire ou lors d'activités militaires hors du service doit être détentricrice d'une autorisation de conduire militaire. Celle-ci fait partie intégrante du permis de conduire civil et n'est valable qu'avec ce dernier. Les restrictions civiles s'appliquent également au domaine militaire.

²Le détenteur d'un permis de conduire civil à l'essai reçoit une autorisation de conduire militaire de même durée de validité que celle fixée par le droit civil (OCM art. 34).

³Le personnel militaire et les enseignants spécialisés, qui conduisent des véhicules militaires durant leurs activités professionnelles, doivent être détenteurs:

- a) d'un permis de conduire civil de la catégorie de permis correspondante; ou
- b) d'un permis de conduire civil avec l'autorisation de conduire militaire correspondante.

⁴Une autorisation de conduire militaire n'est pas nécessaire:

- a) pour le personnel militaire qui conduit des véhicules militaires avec un permis de conduire civil de la catégorie de permis correspondante pendant le service militaire ou lors de ses activités militaires hors du service;
- b) pour les membres actifs de la police, des sapeurs-pompiers, des services sanitaires et de l'administration des douanes lorsqu'ils conduisent des véhicules militaires durant leurs activités hors du service avec un permis de conduire civil de la catégorie de permis correspondante.
- c) pour le personnel civil du Groupement Défense incorporé dans des formations logistiques ou de bases aériennes qui conduit pendant le service militaire les mêmes types de véhicules que dans son activité professionnelle civile avec un permis de conduire civil des catégories correspondantes.
- d) pour les membres et anciens membres du personnel civil du Groupement Défense ainsi que les anciens membres du personnel militaire (Restrictions: voir OCM Art. 18 3e) (OCM art. 18).

Toute personne qui conduit des véhicules militaires munie d'une pièce visée aux al. 1, 2 ou 3, let. a, b ou c, est habilitée à transporter des personnes et des marchandises, même si le permis de conduire civil n'englobe pas une telle autorisation (OCM art. 18).

⁵Le chauffeur ne conduira des véhicules militaires que s'il a été habilité, expressément ou d'après les circonstances, à entreprendre une course (OCM art. 46a)

Autorisation de conduire militaire à l'essai

¹Le détenteur d'un permis de conduire civil a l'essai reçoit une autorisation de conduire militaire de même durée de validité que celle fixée par le droit civil.

²La prolongation de la validité du permis de conduire civil a l'essai s'applique aussi à l'autorisation de conduire militaire (OCM art 34).

35 Les conducteurs en possession de la **catégorie 930** ont le droit de conduire des autocars, s'ils ont suivi l'introduction car (saisie dans PISA / selon OCM art. 21).

36 ¹Les transports de personnes sont interdits jusqu'à ce que le conducteur soit apte à passer l'examen. Lorsque le conducteur est apte à passer l'examen, un expert de la circulation militaire de la catégorie correspondante peut inscrire l'autorisation de transporter des personnes dans le contrôle de l'instruction pour conducteurs de véhicules (OCM art. 28).

²Avant la remise d'une autorisation de conduire militaire, un **contrôle de l'instruction pour conducteurs de véhicules à moteur** est délivré aux conducteurs de véhicules militaires en lieu et place d'un permis d'élève conducteur (Formulaire 13.043 d/f/i/Art. OCM 20). Conjointement au permis de conduire civil, ce document autorise le militaire à conduire, durant l'instruction à la conduite, des véhicules à moteur à des fins de service. Le contrôle de l'instruction doit renseigner sur le niveau de l'instruction atteint et le temps passé dans ce but. Il doit constamment être tenu à jour.

3.3 Retrait de l'autorisation de conduire

37 ¹L'OCRNA retire au militaire l'autorisation de conduire militaire:

- a) lorsque le permis de conduire civil lui a été retiré à plusieurs reprises ou définitivement;
- b) lorsqu'il ne remplit plus les exigences imposées aux conducteurs de véhicules militaires;
- c) lorsqu'il enfreint les prescriptions militaires relatives à la consommation d'alcool ou de stupéfiants;
- d) lorsqu'il ne remplit plus les exigences ou les conditions préalables à l'octroi du permis de conduire civil ou de l'autorisation de conduire militaire;
- e) lorsqu'il ne remplit plus les exigences médicales.

²L'autorisation de conduire militaire est retirée pour toutes les catégories. Pour les militaires qui sont déclarés aptes au service militaire uniquement dans des fonctions particulières (sdt exploit sup), toutes les autorisations de conduire militaires sont retirées à l'exception des voitures automobiles légères qui ne sont pas tout-terrain et des élévateurs à fourche.

³Une plainte de service peut être déposée contre le retrait d'une autorisation de conduire militaire (selon OCM art. 38²⁻³).

3.4 Aptitude à conduire

- 38 ¹Toute personne qui conduit un véhicule pendant le service militaire ou lors d'activités militaires hors du service, ou en sa qualité de membre du personnel civil du Groupement Défense lors d'un engagement militaire au sens de l'art. 65c LAAM, doit être apte à la conduite. Elle est tenue d'informer son supérieur de tout ce qui pourrait entraver ou rendre impossible la conduite du véhicule (OCM art. 60).

Il faut planifier suffisamment de pauses

Sur la base de la disposition figurant dans le règl 61.003 – **Circulation et transport**, chap 9.4.7, « Haltes », nous conseillons de manière explicite son application pour tous les conducteurs de véhicules, indépendamment du fait qu'ils effectuent un trajet à vide ou bien un transport avec un chargement (troupe ou marchandises).

Le conducteur d'un véhicule doit effectuer une pause de 30 minutes (durée indicative) après une période de conduite ininterrompue d'environ deux heures et demie. Cette pause doit être prise en considération lors de la planification des déplacements et transports.

La durée varie en fonction

- de la durée de l'engagement;
- de l'état de la route / du choix de l'itinéraire;
- des conditions météorologiques;
- des marchandises transportées et les moyens de transport.

²Celui qui n'est pas apte n'est pas autorisé à conduire un véhicule à moteur. En particulier, l'état de santé actuel, les prescriptions relatives au temps de repos et d'engagement ainsi que les prescriptions relatives à la consommation d'alcool et de drogue sont déterminantes.

- 39 ¹En tant que conducteur de véhicule à moteur militaire, vous êtes soumis à une interdiction de consommer de l'alcool durant le temps de travail.

²La détention ainsi que la consommation de stupéfiants durant le temps de service sont strictement interdits.

Le temps de service comprend toute la durée d'un service militaire. Il commence avec le début du voyage d'entrée au service et se termine à la fin du voyage qui suit le licenciement (**Règlement de service de l'Armée suisse**, art. 47).

- 40 ¹**Toute personne qui sait ou qui, compte tenu des circonstances, peut savoir qu'elle devra conduire un véhicule à moteur durant un service militaire ou une activité militaire hors du service ne doit consommer aucune boisson alcoolisée pendant les six heures qui précèdent le début de la course.**

²**Il ne doit en aucun cas conduire de véhicule s'il présente une concentration d'alcool dans l'air expiré de 0,05 mg/l ou plus ou un taux d'alcool dans le sang de 0,10 pour mille ou plus, ou s'il a une quantité d'alcool dans l'organisme entraînant ce taux d'alcool dans le sang.**

³**Le conducteur est dans tous les cas réputé inapte à la conduite lorsqu'il a consommé des stupéfiants.**

⁴**Le chauffeur doit immédiatement annoncer au médecin de troupe toute consommation de médicaments ou d'autres substances susceptibles d'entraver l'aptitude à conduire, et informer son supérieur de la diminution de son aptitude à conduire. Dans ce cas, le conducteur n'est pas autorisé à prendre le volant (OCM art. 63).**

3.5 Durée du temps de repos et du temps d'engagement

41 Temps de repos et temps passé au volant

¹Toute personne qui conduit un véhicule à moteur pendant le service militaire doit à tout moment de cette activité avoir eu au moins six heures de repos consécutives dans les 24 heures qui précèdent.

²Lors d'exercices, le temps de repos peut être réparti sur plusieurs périodes. Dans ce cas, le temps de repos doit totaliser au moins huit heures. Il peut être réparti en blocs de quatre heures plus deux fois deux heures, en une fois cinq plus une fois trois heures, ou en deux blocs de quatre heures.

³Est considéré comme temps de repos:

- a) le temps durant lequel le conducteur n'exerce aucune activité de service et durant lequel il a la possibilité de dormir;
- b) les congés généraux (sans les trajets de l'aller et du retour).

⁴Les pauses ordonnées pour les repas ne sont pas considérées comme du temps de repos.

⁵Le temps effectif de conduite ne doit pas dépasser dix heures sur une période de 24 heures (OCM art. 61).

- 42 Pour garantir le respect du temps de repos prescrit et de l'interdiction de consommer de l'alcool, il peut être ordonné aux conducteurs de véhicules à moteur, une entrée en service avancée 51.024 art. 23⁴ / **Organisation des services d'instruction.**

43 Contrôle du temps d'engagement

Toute personne qui conduit un véhicule à moteur pendant le service militaire doit à tout moment de cette activité avoir eu au moins six heures de repos consécutives dans les 24 heures qui précèdent (OCM art. 62).

Exemple

Datum Date Data	Ruhezeit Repos Riposo	Lenkzeit Temps au volant Tempo al volante	Die Kontrollkarte ist bei Dienstende dem VTO foder Kp Kdt abzugeben A la fin du service, ce contrôle doit être remis à l'ofC/You au cdt/cp Al termine del servizio, la carta di controllo deve essere consegnata alluffCT o al cdt/cp																									
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Di/Ma/ Mi 3.9.19 ☉	x x x x x x x x x	x x x x x																										
Mi/Me/ Me 4.9.19 ☉	x x x x x x x x x	x x x x x																										
Do/ Je/Gi 5.9.19 ☉	x x x x x x x x x																											
Fr/Ve/ Ve 6.9.19 ☉	x x x x x x x x x	x x x x x																										
Sa/Sa/ Sa 7.9.19 ☉	x x x x x x x x x	x x x x x																										
So/Di/ Do 8.9.19 ☉	x x x x x x x x x	x x x x x																										
Mo/ Lu/Lu 9.9.19 ☉	x x x x x x x x x	x x x x x																										

Les ¼ d'heure entamés sont arrondis aux ¼ d'heure supérieurs et saisis par un «/»

Le formulaire **Contrôle du temps d'engagement 13.042 dfi** peut également être rempli de la manière suivante:

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	

Le formulaire 13.042 dfi peut être rempli au stylo, au feutre, au crayon de couleur, au crayon à papier, etc. (pas de couleur prédefinie).

3.6 Vitesses

44 Règle fondamentale (LCR, art. 32)

La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité.

45 ¹Pour autant qu'aucune vitesse inférieure ne soit signalée et qu'aucune autre annotation ne figure dans le permis de circulation, ce sont les vitesses maximales civiles des catégories correspondantes qui sont applicables pour les véhicules à moteur militaires.

²L'OCRNA est compétent pour limiter la vitesse autorisée pour des types de véhicules et pour des trains routiers. Il inscrit ces restrictions dans le permis de circulation.

Sur les autoroutes et les semi-autoroutes, les véhicules à chenilles peuvent être conduits à la vitesse maximale d'exploitation en tenant compte de l'état des routes ainsi que des conditions de circulation et de visibilité (OCM art. 65).

³Pour les véhicules à moteur militaires avec remorques, la vitesse maximale est de 80 km/h.

3.7 Autoroutes et semi-autoroutes

46 Seuls les véhicules automobiles (remorques) avec lesquels il est possible et permis de rouler à 80 km/h emprunteront les autoroutes et semi-autoroutes (OCR art. 35¹).

47 ¹Ne peuvent circuler sur les autoroutes et les semi-autoroutes qu'avec l'autorisation de l'OCRNA:

- a) les formations de plus de 30 voitures automobiles ou des fractions de formations qui se suivent à moins d'une heure et comprennent au total plus de 30 voitures automobiles;
- b) les véhicules blindés à roues, les véhicules spéciaux et les transports exceptionnels qui dépassent les dimensions et poids mentionnés à OCM art. 54.

²Les exercices de combat, le jalonnement, les défilés et la construction de lignes sont interdits sur les autoroutes et les semi-autoroutes (OCM art. 66).

3.8 Mesures de sécurité

48 ¹Le conducteur qui quitte son véhicule doit en arrêter le moteur. Avant de s'éloigner, il se garantira contre une mise en mouvement fortuite ou un usage illicite du véhicule (OCR art. 22¹).

²Sur les véhicules à moteur ou remorques isolés et non gardés, on retirera chaque fois les clés de contact et on fermera les portes à clé. Si un véhicule à moteur ne pouvant être assuré contre le vol doit être garé à un endroit éloigné (aire d'autoroute) ou durant la nuit, on prendra si nécessaire des mesures de sécurité supplémentaires (p. ex. retrait de la clé du coupe-circuit, surveillance du chargement sensible, blocage de la direction).

Les arrêts de plein gré et le stationnement d'un véhicule chargé de marchandises dangereuses sont interdits sur la voie publique sauf s'ils sont exigés par le transport même (chargement, déchargement, contrôle des véhicules ou du chargement, pauses prescrites par la loi, mauvaises conditions météorologiques). Le véhicule et son chargement doivent être surveillés en cas d'arrêts et de stationnements nécessaires conformément aux dispositions de l'organe chargé de la sûreté et en fonction des dangers (OCM Appendice 2/8401).

³Lors d'une course en formation ou à l'intérieur du parc de véhicules, il incombe au supérieur d'ordonner les mesures appropriées (exemple surveillance/garde).

⁴Tout membre de troupes travaillant sur la route doit au minimum porter un gilet de sécurité réfléchissant et deux jambières réfléchissantes.

Les personnes de la troupe chargées de la régulation de la circulation doivent en outre porter des gants blancs munis de manchettes et, de nuit, s'équiper d'une lampe-torche (OCM art. 73).

⁵Lorsque les conditions de visibilité l'exigent (en particulier en cas de brouillard), les militaires qui se déplacent à pied sur des routes publiques pendant les heures de travail doivent porter des gêtres réfléchissantes (OCM art. 72¹).

49 ¹De jour, les véhicules à moteur militaires circulent avec les feux de croisement ou les feux de circulation diurne allumés.

²Les véhicules militaires ne peuvent circuler sans éclairage que dans les endroits interdits à la circulation civile et pour autant que toutes les mesures de sécurité nécessaires aient été prises (OCM art. 68/Mesures de sécurité voir chiffre 54).

50 ¹Les militaires portent:

- a) sur les motocycles, le casque intégral militaire et l'équipement de protection pour motocyclistes;
- b) sur les bicyclettes, le casque militaire pour cyclistes (OCM art. 70a).

Afin d'améliorer l'identification, un gilet sécurité-réfléchissant devrait être porté, comme couche extérieure de l'équipement.

51 ¹Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire dans tous les véhicules qui en sont équipés.

²Le commandant et l'observateur tourné vers l'arrière d'un véhicule requérant une autorisation de conduire militaire des catégories 950 et 960 sont dispensés de cette obligation.

³Si le commandant ordonne de se préparer à sortir rapidement du véhicule, les autres occupants sont également dispensés du port de la ceinture de sécurité (OCM art. 70).

Vous devez agir dans ce sens face à vos passagers.

- 52 Le conducteur vouera son attention à la route et à la circulation. Il évitera toute occupation qui rendrait plus difficile la conduite du véhicule. Il veillera en outre à ce que son attention ne soit distraite, notamment, ni par un appareil reproducteur de son, ni par un quelconque système d'information ou de communication (OCR art. 3¹).

La conduite avec des effets d'équipement (selon règle **Habillement et paquetages** 51.009 d/f/i) est autorisée, mais ils ne doivent en aucun cas entraver les gestes du conducteur. Pour conduire un véhicule à moteur, les conducteurs enlèvent le harnais de base et le casque (sauf pour les motocyclettes). À partir du niveau de menace BRAVO, le port du casque peut être ordonné pour la conduite de véhicules à moteur.

LCR art. 31 ^{1 et 3}

Le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence.

Le conducteur doit veiller à n'être gêné ni par le chargement ni d'une autre manière. Les passagers sont tenus de ne pas le gêner ni le déranger.

- 53 Lorsque le véhicule à moteur circule, les antennes doivent être haubanées de manière à ce que la hauteur totale du véhicule n'excède pas 4 m.
- 54 ¹La conduite de véhicules par des personnes portant un masque de protection, avec les lucarnes fermées, avec des appareils de vision nocturne pour conducteurs ou avec des lunettes à amplificateur de lumière n'est autorisée que sur des terrains d'exercice désignés à cet effet et barrés. La troupe s'assure par les moyens adéquats, tels que signaux, plantons ou observateurs, qu'aucun véhicule ou personne civils n'y aient accès.

²En cas d'obscurité, des secteurs barrés doivent être définis pour les troupes à pied participant à l'exercice si celles-ci ne disposent pas de lunettes à amplificateur de lumière (OCM art. 69).

- 55 Dans le cadre de l'instruction, la conduite de véhicules à moteur dans la circulation avec les bottes de protection NBC ou le masque de protection NBC est interdite. Cette formation à la conduite ne peut avoir lieu que sur route fermée à la circulation.

La conduite de véhicules à moteur avec les gants de protection NBC y compris les gants d'exercice est autorisée.

En cas de menace de dissémination, **ou de dissémination de gaz de combat, on peut déroger à cette disposition (chiffres 54 et 55), s'il s'avère que la sécurité de la troupe le nécessite.**

- 56 Lors du franchissement des ponts militaires, vous devez vous conformer aux signes et aux instructions du commandant de pont.

3.9 Véhicules spéciaux et transports exceptionnels

- 57 ¹Les déplacements de véhicules blindés à roues et de véhicules militaires spéciaux ainsi que les transports exceptionnels en dehors des enceintes des casernes, des places d'exercice et de secteurs analogues sont possibles sans autorisation spéciale pour autant que les dimensions et poids suivants ne soient pas dépassés:
- a) longueur de 30 m;
 - b) chargement en porte-à-faux de 3 m vers l'avant, mesuré à partir du centre du dispositif de direction ou de 5 m vers l'arrière, mesuré à partir du centre de l'essieu arrière ou du pivot des axes arrières;
 - c) largeur de 3 m;
 - d) ...
 - e) hauteur de 4 m;
 - f) poids effectif de 44 t;
 - g) charge par essieu de 12 t pour les essieux simples, de 20 t pour les essieux doubles et de 30 t pour les essieux triples.

²Une autorisation de l'OCRNA est requise lorsque les dimensions et le poids excèdent les limites définies dans l'al. 1. L'OCRNA consulte les autorités civiles compétentes et ordonne les conditions et les mesures de sécurité nécessaires. Les autorisations de longue durée doivent être limitées à 36 mois (OCM art. 57).

³La demande doit être soumise à l'OCRNA au moyen du form – **Demande de transport exceptionnel** (état 2019) au moins une semaine avant le transport.

3.10 Construction de lignes de troupe

58 ¹Tous les militaires appartenant à l'équipe de construction doivent être équipés selon le chi 48 al 4.

²Les passagers sont autorisés sur les marchepieds installés à cet effet à l'arrière du véhicule ou de la remorque durant l'engagement (construction de lignes). Toutefois, lorsqu'une remorque est attelée, il est interdit d'équiper le véhicule tracteur d'un marchepied.

La montée et la descente du marchepied pendant la marche ne sont autorisées que si le véhicule de construction de ligne se déplace au pas et que si les précautions nécessaires sont prises.

Les prescriptions suivantes sont applicables durant la construction de lignes à des vitesses n'excédant pas 30 km/h:

- a) l'aide-conducteur et les passagers peuvent se tenir debout sur le véhicule et la remorque; ils doivent toutefois pouvoir se tenir;
- b) quatre personnes au maximum peuvent être transportées sur la remorque;
- c) le côté gauche de la chaussée peut également être emprunté;
- d) le trafic civil doit être averti à l'aide du feu d'avertissement jaune (feu tournant); si nécessaire il faut régler la circulation (selon OCM art. 51³).

Les détails figurent dans le règl 58.390 **La construction de lignes de la troupe.**

3.11 Feu orange de danger et dispositifs d'avertissement particuliers

59 ¹Le feu orange de danger doit être enclenché chaque fois que votre véhicule représente un danger spécial (particulier) et imprévisible pour les autres usagers de la route. En général, c'est le cas dans les situations suivantes:

- a) lorsque, pour des raisons impératives, vous devez déroger à des règles de la circulation, à des signaux ainsi qu'à des marques (par exemple en circulant à gauche, etc);
- b) lorsque vous devez circuler à l'allure du pas (par. ex. lors de la construction de lignes de troupe avec des véhicules à moteur);
- c) durant le travail (par. ex. avec des véhicules à moteur servant au service d'hiver, au nettoyage de la route ou engagés dans la lutte contre une catastrophe);
- d) accompagnement de véhicules blindés.

²L'utilisation inutile et abusive du feu orange de danger est interdite.

60 ¹En tant que conducteur d'un véhicule sanitaire, du service du feu ou de la police, vous ne devez utiliser les avertisseurs spéciaux (feu bleu et avertisseur à deux tons alternés) que pour des courses en cas d'engagement d'urgence.

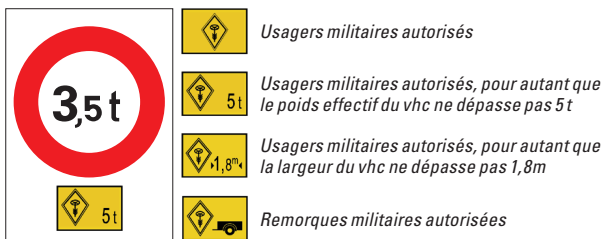
²Pour la conduite des véhicules à moteur militaires équipés d'un feu bleu et d'un avertisseur à deux tons alternés, seuls sont autorisés des conducteurs de véhicules à moteur qui ont été instruits sur de tels appareils (Documentation 61.203 dfi – **Usage du feu bleu et de l'avertisseur à deux tons alternés**).

4 Signalisation

Signaux routiers

- 61 Les signaux routiers et marquages civils sont en principe également valables pour les usagers militaires. Toutefois, dans certaines conditions bien déterminées, des dérogations à des interdictions et à des limitations civiles peuvent être autorisées (en vertu de l'art. 2 de l'ordonnance sur la signalisation routière OSR³).

Exceptions durables



62 Exceptions temporaires

¹Les officiers de la circulation et du transport, les commandants de troupe ou les chefs circulation et transport des formations d'application sont habilités à prendre des mesures de circulation valables pour une durée maximale de trente jours (mesures de circulation temporaires). Ces mesures sont toutefois exclues sur les autoroutes et les semi-autoroutes; sont également exclues les dérogations aux interdictions pour les véhicules soumis au régime de l'ADR/SDR (OCM art. 14¹).

²On ne peut déroger à d'autres mesures de circulation signalées aussi longtemps que la circulation civile est autorisée à moins que la circulation ne soit réglée par un organe d'enga-

gement. Vous êtes ainsi tenu de payer la taxe de stationnement lorsqu'il y a un parcomètre et de mettre le disque de stationnement dans les zones bleues.

³Le signal civil de prescription «Largeur maximale 2,3 m» ne s'applique pas aux véhicules militaires (OCM art. 13²).

- 63 La signalisation routière militaire s'adresse à tous les conducteurs de véhicules équipés de plaques de contrôle militaires. Elle a la priorité sur la signalisation civile (OCM art. 17).

Elle n'est pas valable pour les usagers de la route civils (voir appendice 9)

5 Jalonneur de troupe

5.1 Engagement

- 64 Lors d'absence de soldats de circulation, la régulation de la circulation et le jalonnement incombent aux jalonneurs de troupe.

5.2 Instruction

- 65 Les jalonneurs de troupe doivent être constitués de soldats, qui en fonction de leur instruction, peuvent être libérés de leur tâche principale durant les déplacements. Dans les unités en tenant compte des futurs engagements, il est nécessaire d'instruire un nombre suffisant de jalonneurs de troupe.

En général l'instruction ou le perfectionnement ont lieu lors de chaque SP trp (service de perfectionnement de la troupe).

5.3 Equipement

- 66 Voir chiffre 48⁴

5.4 Plan horaire

- 67 Lorsqu'ils sont bien instruits et entraînés, les jalonneurs de troupe doivent avoir, sur la troupe qui suit, une avance de 20 minutes plus 1 minute par kilomètre à jalonner. En terrain difficile, cette avance doit être augmentée de façon appropriée.

5.5 Jalonnement

- 68 **Les jalons ne remplacent pas la carte ni une donnée d'ordres. Ils sont simplement des moyens auxiliaires.**

Il arrive que des panneaux indicateurs de direction militaires soient déplacés ou enlevés par des personnes non autorisées. Il est dès lors indispensable que tous les conducteurs connaissent la route prescrite et la destination de la course et qu'ils disposent des cartes nécessaires (en règle générale

CN 1: 200 000) et un mémo. Malgré le jalonnement, les passagers doivent constamment comparer la route parcourue avec la carte. Dans le doute, le conducteur qui circule seul s'arrête pour consulter la carte (route libre).

Le service de jalonnement est en principe l'affaire de la troupe.

Si une colonne de véhicules doit s'écarter de l'itinéraire ordonné, il faut engager, à l'endroit en question, un poste de déviation, un jalonneur de troupe ou un planton de circulation.

Lors de courses uniques, le conducteur de véhicule à moteur est responsable de respecter l'itinéraire et d'atteindre l'objectif à l'aide de la carte topographique et des panneaux indicateurs de direction civils.

5.6 Inscription des panneaux indicateurs de direction militaires

- 69 Les panneaux indicateurs de direction militaires sont marqués avec les lettres distinctives attribuées ou munis de symboles.

Pour procéder aux inscriptions, seule la peinture noire contenue dans l'assortiment et les chablons correspondants doivent être utilisés. Pour enlever la peinture, n'utiliser que du détersif de sécurité.

Il est interdit d'utiliser des lettrages autocollants pour le marquage des jalons.

Les panneaux indicateurs de direction militaires doivent toujours être marqués des deux côtés de manière à ce qu'ils puissent servir aussi bien à gauche qu'à droite.



5.7 Pose des panneaux indicateurs de direction militaires

- 70 Les panneaux indicateurs de direction militaires sont toujours placés sur le bord droit de la chaussée, si possible à la hauteur des genoux, de façon à ce qu'ils puissent être vus à temps. Ils ne doivent pas être masqués par des obstacles. Il faut veiller à ce qu'ils résistent aux courants d'air provoqués par le passage des véhicules les plus volumineux, c'est pourquoi il est recommandé de les poser devant les balises, les indicateurs de direction avancés, etc.

Pour la pose, on utilise en principe les supports. Là où cela s'avère impossible, ou peu indiqué (jalonnement de lieux pour une longue durée), les panneaux indicateurs de direction militaires peuvent aussi être fixés avec des clous, de la ficelle ou du fil de fer aux poteaux, balises, clôtures, etc.

Lors de la pose des panneaux indicateurs de direction militaires près des signaux lumineux, il s'agit d'être particulièrement prudent, de façon à ne pas endommager les lignes électriques sous la chaussée (boucles d'induction).

Le martelage des support des panneaux indicateurs de direction militaires dans les joints de dilatation pour les ponts est interdite.

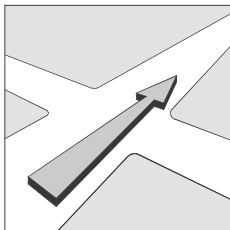
La pose de panneaux indicateurs de direction militaires sur les autoroutes et semi-autoroutes est interdite (selon OCM art. 66²). Ceci est valable jusqu'au signal «Fin de l'Autoroute» ou et «Fin de la Semi-Autoroute».

Un jalonnement existant pour une période prolongée doit être inspecté peu avant le passage des véhicules et doit, au besoin, être complété.

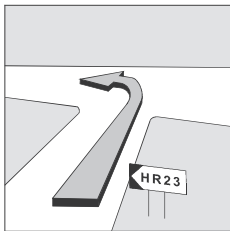
Les usagers de la route et les piétons ne doivent pas être entravés par le jalonnement, la pose et le ramassage des jalons.

5.8 Principes pour la pose des panneaux indicateurs de direction militaires

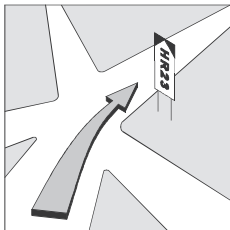
- 71 *S'il n'y a aucun panneau indicateur militaire de direction, avant ou après l'intersection, cela signifie qu'il faut poursuivre l'itinéraire dans la même direction ou sur la route de la même classe.*



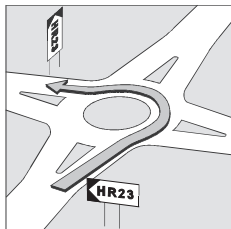
Les changements de direction sont annoncés par des panneaux indicateurs de direction militaires placés à env. 10 à 20 m et jusqu'à 100 m sur les routes où le trafic est rapide, avant l'intersection ou avant le début du tronçon servant à la présélection. Le conducteur doit disposer du temps suffisant pour changer de direction sans danger. Entre le panneau indicateur de direction militaire et le changement de direction, il ne doit se trouver aucune autre intersection.



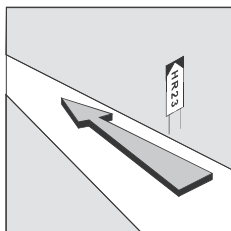
Les carrefours sont signalés de la même manière que les changements de direction, ou au moyen d'un panneau indicateur de direction militaire de quittance placé à environ 5 m après l'intersection.



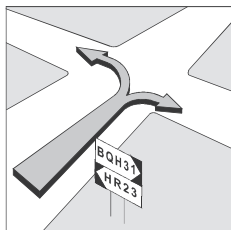
Avant le franchissement d'une **inter-section à sens giratoire obligatoire**, la direction de l'itinéraire doit être indiquée aussi exactement que possible. La sortie correcte doit être marquée à l'aide d'un panneau indicateur de direction militaire de quittance placé vers ou après la sortie du giratoire.



Les panneaux indicateurs de direction militaires de quittance confirment au conducteur du véhicule à moteur militaire qu'il se trouve bien sur l'itinéraire prévu. Sur de longs tronçons sans bifurcation, ils sont placés tous les 2 à 4 km.



Plusieurs panneaux indicateurs de direction militaires placés au même endroit, sont habituellement fixés les uns au-dessus des autres (au maximum deux panneaux) à l'aide de deux supports. S'ils sont placés isolément, ils ne doivent pas se recouvrir.



5.9 Obstacles / fin de la signalisation / Exceptions

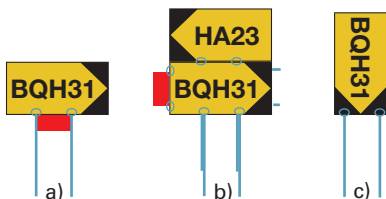
72 ¹Les obstacles situés sur l'itinéraire tels que toits saillants, chantiers, obstacles antichars, etc. sont signalés au moyen de plaquettes rouges réfléchissantes.

²Un panneau indicateur de direction militaire muni d'une plaquette rouge réfléchissante indique la **fin du jalonnement a)**.

Fin du jalonnement pour für BQH31 (pas pour HA23) **b)**.

³Un panneau indicateur de direction militaire avec la pointe dirigée vers le bas signifie que le **but de la marche, ou le secteur est atteint c)**.

⁴Au maximum 2 panneaux indicateurs de direction militaires peuvent être placés l'un sur l'autre; et chaque panneau indicateur de direction militaire nécessite un support.



73 Les mesures de circulation temporaires seront indiquées par la présence d'un **panneau indicateur de direction militaire de quittance auprès d'un signal de prescriptions civiles**.



L'autorité qui prescrit une mesure consulte au préalable les autorités civiles ainsi que les propriétaires fonciers concernés, puis décrète les servitudes et les mesures de sécurité nécessaires (selon OCM art. 16).

5.10 Jalonnement lors de mouvements de formations de troupe

- 74 Lors de mouvements de plusieurs formations sur le même itinéraire, les panneaux indicateurs de direction militaires doivent porter les lettres distinctives des échelons de commandement supérieurs. Les formations subordonnées ne posent leurs panneaux indicateurs de direction militaires que lorsqu'elles quittent l'itinéraire commun.

6 Régulation de la circulation

6.1 Bases générales

75 ¹Lors d'absence de soldats de circulation, la régulation de la circulation incombe aux jalonneurs de troupe. Ce sont des militaires incorporés aux unités qui sont engagés dans leur 2^{ème} fonction, pour la régulation de la circulation au sein de leur propre formation, et qui ont bénéficié d'une formation complémentaire en matière de circulation.

²Les soldats de la circulation règlent la circulation et mettent en place le jalonnement dans le cadre de la conduite de la circulation pour les propres formations ou d'autres formations.

³La régulation de la circulation par la troupe comprend également le trafic civil pendant la durée de l'opération concernée (OCM art. 66²).

⁴Pour pouvoir régler la circulation à des fins d'instruction et aux carrefours pourvus de signaux lumineux, la troupe doit avoir l'accord de la police civile (OCM art. 66³).

⁵Sur les autoroutes et semi-autoroutes, les organes militaires de la circulation ne peuvent pas être engagés, sauf en cas d'accidents.

⁶Les signes d'indication des organes militaires de la circulation ont un caractère obligatoire pour tous les usagers de la route.

6.2 Equipement

76 ¹Le paquetage de base de la tenue de combat doit être porté sous le gilet de sécurité.

³Le fusil d'assaut doit être porté dans le dos, dans les activités destinées à régler la circulation, pour autant que l'engagement doive s'accomplir avec une arme. Les engagements au profit de manifestations civiles ont lieu sans arme.

6.3 Signes distinctifs des plantons

- 77 Lors de la régulation de la circulation, les jaloneurs de troupe portent le matériel de l'assortiment de balisage. Les soldats de la circulation portent l'équipement spécifique selon la documentation 61.026 dfi – **Le soldat de la circulation.**

6.4 Signes distinctifs particuliers

- 78 La troupe doit mettre en place le signal «Autres dangers» ou d'autres moyens appropriés lorsque ses actions se déroulent dans le périmètre de la chaussée et lorsque les conditions de circulation ou météorologiques l'exigent (p.ex. planton).

Les personnes chargées de la régulation de la circulation doivent obligatoirement, sur les routes de 1^{ère} classe ou supérieure, être signalées par des avertisseurs Triopan (signal pliant type 90, réfléchissant); en outre, de nuit et par mauvaise visibilité, des feux clignotants doivent être mis en place (OCM art. 9²).



6.5 Manière de donner les signes de régulation avec une torche

79 La lampe torche (avec embout rouge) est utilisée comme suit:

- engagement dans la nuit ou par mauvaise visibilité, comme lors de brouillard, d'obscurité, etc.;
- signes (stop/exceptionnellement, libérer la circulation, resp. indiquer la direction).

¹Dans de mauvaises conditions de visibilité, l'aide chauffeur doit être équipé d'une source de lumière, par exemple une lampe de poche, pour faire les signes de manœuvre.

²Lors d'un déplacement de char, l'autorisation de dépasser celui ci est donner par une lampe de torche de lumière verte ou rouge pour l'interdiction de dépasser.

6.6 Signaux des plantons

6.6.1 Halte

80



Le bras gauche tendu vers le haut: arrêt avant l'intersection pour toutes les directions.



Signe pour piétons:
bras droit à la hauteur des hanches, mouvements de gauche à droite.



Les deux bras tendus de chaque côté: arrêt du trafic venant de derrière et de devant.

6.6.2 Route libre

81



**Mouvements de gauche
à droite:** route libre pour la
direction correspondante.



**Mouvements de droite
à gauche:** route libre
pour la direction
correspondante.



**Les deux bras tendus de
chaque côté:**
route libre pour les directions
correspondantes, dans le flot
de la circulation.

56

6.6.3 Obliquer à gauche devant le planton

82 (épaule gauche tournée vers celui qui bifurque à gauche)



Les deux bras tendus formant un angle de 90°:
arrêt du trafic venant de derrière et de droite.



Mouvements du bras vers la gauche:
route libre vers la gauche.



Mouvements du bras d'avant en arrière:
route libre tout droit et vers la droite.

6.6.4 Ralentissement de la vitesse

83 (mouvement de l'avant-bras de haut en bas)



Avant-bras gauche tendu de côté:
ralentissement du trafic venant de l'avant.



Avant-bras gauche tendu perpendiculairement au corps, mouvements de haut en bas:
ralentissement du trafic venant de gauche.



Avant-bras droit tendu perpendiculairement au corps, mouvements de haut en bas:
ralentissement du trafic venant de droite.

6.7 Manière de donner les signaux de régulation lors de manœuvres avec des véhicules à moteur militaires

6.7.1 Marche avant et marche arrière

- 84 (Contact visuel entre le conducteur du véhicule à moteur militaire et l'aide chauffeur)



Un mouvement unique des avant-bras (paume des mains vers le haut) de l'horizontale jusqu'au dessus des épaules:
Rouler dans la direction indiquée.

Un mouvement unique des avant-bras (paume des mains face au véhicule) de la position basse jusqu'au maximum à l'horizontale:
Rouler dans la direction indiquée.



6.7.2 Changement de direction

85



Tendre le bras gauche sur le côté:
tourner le volant à droite,
jusqu'à ce que le bras soit
baissé.



Tendre le bras droit sur le côté:
tourner le volant à gauche,
jusqu'à ce que le bras soit
baissé.

6.7.3 Stopper

86



**Tendre les mains de côté
(paume des mains vers l'intérieur):**
indication de la distance par un
lent rapprochement des mains.
Au lieu d'un rapprochement hori-
zontal des mains, un rapproche-
ment vertical est aussi possible.



Mains serrées:
Halte (Stop).



6.8 Indications supplémentaires pour manœuvrer avec des véhicules à chenilles

6.8.1 Signes préliminaires pour effectuer une conversion sur place

87



Avant-bras gauche replié sur la poitrine (poing fermé):

signal préliminaire pour une conversion sur place à droite. La conversion sur place a toujours lieu du côté du bras plié.



Avant-bras droit replié sur la poitrine (poing fermé):

signal préliminaire pour une conversion sur place à gauche. La conversion sur place a toujours lieu du côté du bras plié.

6.8.2 Conversion sur place

88



Tendre le bras gauche de côté poing fermé:
virer sur place à droite
actionner le levier de virage sur place jusqu'à ce que le bras soit baissé.



Tendre le bras droit de côté poing fermé:
virer sur place à gauche
actionner le levier de virage sur place jusqu'à ce que le bras soit baissé.

7 Technique de la conduite

7.1 Technique générale

- 89 ¹Le titulaire d'une autorisation de conduire militaire peut conduire les types de véhicules des catégories inscrites dans celle-ci (sous réserve des différents codes PISA concernant l'instruction reçue). Cependant, cela signifie pour beaucoup de devoir reprendre le volant d'un véhicule à moteur avec lequel ils n'ont pas circulé depuis un certain temps. Celui qui a bénéficié en son temps d'une instruction de base ou qui est au bénéfice d'une bonne pratique de la conduite sera toutefois en situation de s'adapter à un véhicule qui lui est peu connu. À cet effet, un cours préparatoire (repetitorium) a lieu au début de chaque service. Celui-ci n'est cependant pas garant d'une maîtrise suffisante du véhicule à moteur. Pour y parvenir, le conducteur a besoin d'une pratique de la conduite suffisamment longue. C'est dès lors un devoir, en tant que conducteur d'un véhicule à moteur, de circuler avec prudence et modération.

Celui qui, au service militaire, est amené à conduire un type de véhicule entrant dans la catégorie d'autorisation de conduire qu'il possède mais qu'il ne connaît pas encore, doit l'annoncer à son supérieur hiérarchique et dans tous les cas suivre une introduction.

- 90 En cherchant assez tôt à prévoir l'évolution du trafic, vous pouvez gagner du temps pour adapter votre manière de conduire aux circonstances et pour prévenir les dangers. Le principe selon lequel il faut conduire avec prévoyance est l'aide la plus efficace pour la conduite de véhicules à moteur auxquels le conducteur est peu habitué.

N'oubliez jamais le principe: «L'interdit jamais, l'obligation toujours, renoncer à ce qui est permis, quelquefois».

- 91 Principales règles pour une conduite sûre:
- maintenir les distances;
 - créer la distance;
 - réfléchir avant de manœuvrer;

- indiquer ses intentions;
- tolérer les erreurs des autres;
- conduire avec égards;
- se rendre bien visible;
- s'attendre à l'imprévu;
- connaître ses limites;
- se constituer des réserves.

7.1.1 Arrêter et assurer

92 ¹Le conducteur qui veut s'arrêter tiendra compte du reste du trafic, en particulier des véhicules à moteur militaires qui le suivent.

²Les véhicules à moteur militaires ne doivent pas être arrêtés ni parqués aux endroits où ils pourraient entraver la circulation ou la mettre en danger.

³A la montée et à la descente, les véhicules à moteur militaires lourds et leurs remorques doivent être assurés au moyen de cales d'arrêt.

⁴Dans des conditions de route particulièrement mauvaises, les véhicules à moteur peuvent en plus être assurés par le braquage des roues. Le braquage des roues n'est indiqué que là où, en reculant, une roue avant peut être dirigée vers un obstacle efficace et très proche.



7.2 Conduite avec la traction sur toutes les roues (sans le rapport tout-terrain)

93 ¹Le conducteur du véhicule à moteur doit sans cesse apprécier l'état de la surface de la chaussée et, lorsque cela s'avère nécessaire, enclencher ou déclencher la traction sur toutes les roues. Cela est spécialement le cas sur des routes non goudronnées ainsi qu'en présence de neige ou de verglas. Le fait d'enclencher la traction sur toutes les roues améliore la stabilité de la direction du véhicule à moteur. Beaucoup de véhicules à moteur militaires disposent d'une traction intégrale permanente, de telle manière qu'un enclenchement ou déclenchement manuel n'est pas nécessaire.

²Dans le manuel d'utilisation, vous trouvez des indications axées sur la pratique, et spécifiques au véhicule, contribuant à une conduite sûre.

³En tout-terrain, sélectionner également un rapport de vitesse approprié aux conditions rencontrées (côte, pente, nature du terrain, etc.).

⁴Lorsque les blocages de différentiel sont commutés, les caractéristiques de conduite changent (en tournant, la résistance de direction etc.).

7.3 Conduite sur la neige et sur la glace

94 Lorsqu'il y a de la neige et de la glace, il est très difficile, et pourtant essentiel, d'adapter la vitesse aux conditions de la route. Le conducteur prévoyant tient toujours compte du fait que les freins peuvent devenir presque complètement inefficaces. Il circule dès lors avec prudence et conduit avec souplesse. Pour empêcher les roues de patiner, il accélère doucement, engage à temps la traction sur toutes les roues et choisit le rapport de vitesses le plus élevé possible.

- 95 L'équipement de secours doit être tenu à portée de main. Le sable, le gravier et le sel peuvent être de bonnes aides dans les endroits difficiles.

Lors de conditions hivernales précaires, des chaînes à neiges supplémentaires devront être touchées.

Chaînes à neige – voir également les chiffres 20/21.

- 96 Sur les véhicule sans ABS, lâcher, réduire la pression du frein au moment que les roues se bloquent. Sur un véhicule avec ABS les limites physiques sont identiques comme sur un véhicule sans ABS.

L'avantage de l'ABS c'est que pendant un freinage d'urgence le véhicule reste maniable, tant qu'on respecte les règles physiques.

Lors du freinage avec ABS, un enfoncement (par exemple neige) est évité. Cet effet contribue, alors, à une distance de freinage considérablement plus longue. Ce phénomène est encore augmenté lorsqu'une remorque non freinée, ou bien équipée d'un frein de poussée est attelée à ce véhicule.

7.4 Conduite dans le terrain

- 97 ¹Règles fondamentales :

- **reconnaître les obstacles et les contourner,**
- **conduire aussi lentement que possible et aussi vite que nécessaire,**
- **en conduite tout-terrain, garder toujours le contact avec le sol et conduire de façon réfléchie.**

²En premier lieu, reconnaître et évaluer le terrain en détail, si possible à pied. Les fossés, trous, inégalités du sol, marais, marécages et broussailles peuvent présenter des dangers, car ils sont souvent recouverts d'herbe ou d'arbrisseaux.

³La trajectoire appropriée est déterminée en évitant autant que possible les obstacles. Elle sera signalée dans le terrain à l'aide de moyens appropriés tels que par. ex. des fanions ou des bandes de minage (bande de traçage).

⁴En général, avant de s'engager sur le terrain, il faut enclencher la traction intégrale, les vitesses lentes et, si nécessaire, les autres blocages de différentiel (conformément au manuel d'utilisation du véhicule). Selon les circonstances, les chaînes à neige peuvent s'avérer indispensables. Elles représentent le meilleur auxiliaire sur un sol humide ou pour traverser des marais. Leur montage est plus facile lorsque le sol est sec, que les roues sont propres et avant que le véhicule soit embourbé.

Règle de sécurité :

- Lorsqu'on conduit dans le terrain, il ne faut pas qu'il y ait plus d'un véhicule à la fois dans une pente, que ce soit à la montée ou à la descente;
- ne jamais tenir le volant avec les pouces à l'intérieur. Car toute inégalité du sol peut provoquer une rotation violente du volant, ce qui pourrait engendrer des contusions voire des fractures de la main.

⁵Si le véhicule à moteur est embourbé:

- ressortir en marche arrière en empruntant la même trace;
- si cela est possible, dégager les obstacles;
- si le véhicule n'avance plus, ne pas faire patiner les roues. Elles pourraient s'enfoncer et le véhicule pourrait glisser latéralement;
- si le sol est très meuble, réduire la pression des pneus. Celle-ci doit cependant être rétablie aussitôt après;
- les bandes de roulement des pneus embourbés doivent être nettoyées;
- Bois, planches, cordes ou autres matériels peuvent être mis sous la roue pour améliorer l'adhérence des roues.

⁶Pour éviter des dégâts au divers types de véhicules, ils est impératif de consulter le manuel d'utilisation. Une conduite respectueuse avec une vitesse adaptés (lente) est à adopter pour éviter la surcharge du châssis et des boites de transmission. Il faut rouler avec un régime régulier et pas trop élevé. L'enclenchement préalable de la réduction permet de rouler à une vitesse et un régime optimaux.

⁷Les pentes doivent être franchies autant que possible dans le sens de la pente. Le centre de gravité très élevé de presque tous les véhicules à moteur tout terrain augmente le risque de capotage. Il en va de même des véhicules dont le chargement est mal réparti ou mal assuré. Tenez aussi compte du fait que des véhicules à moteur chargés ont un centre de gravité plus élevé.

Une prudence particulière est de mise, lors du transport de marchandises liquides en véhicules citernes/conteneurs citernes, citernes de chantiers et les petites citernes des forces aériennes.



⁸Pour des raisons de sécurité, à la descente, on renoncera le plus possible aux manipulations telles que changement de vitesse, débrayage ou freinage. Le glissement dans le sens de marche peut être réduit en mettant des gaz ; ainsi, les roues ont à nouveau de l'adhérence et le véhicule redevient contrôlable.

⁹Pour franchir une côte, on engagera la vitesse qui permet de gravir, sans s'arrêter, le tronçon le plus escarpé.

En cas d'échec de la montée d'une pente.

¹⁰Boîte manuelle:

- immobiliser le véhicule à moteur avec le frein à pied; le moteur va caler, tirer le frein de stationnement;
- passer la marche arrière (rapport court);
- éloigner les pieds de la pédale des gaz et de l'embrayage et desserrer prudemment le frein de stationnement et ensuite également le frein à pied;
- actionner le démarreur;
- laisser le véhicule à moteur redescendre la pente sans actionner la pédale des gaz, de frein ou de l'embrayage;
- observer le déroulement de la course dans les rétroviseurs extérieurs.

¹¹Avec une boîte de vitesses automatique:

- immobiliser le véhicule à moteur avec le frein à pied;
- levier des vitesses automatiques sur «R»;
- desserrer le frein à pied;
- laisser le véhicule à moteur redescendre la pente sans actionner la pédale des gaz, engager le frein à pied de manière dosée;
- observer l'évolution de la course dans les rétroviseurs extérieurs.

¹²Après un parcours dans le terrain, les véhicules à moteur doivent être nettoyés pour qu'ils ne salissent pas la chaussée. Si ce n'est pas possible, il faut nettoyer la chaussée après utilisation.

¹³Le blocage du différentiel doit absolument être déclenché après avoir atteint la chaussée. On déclenchera également la traction intégrale et la vitesse tout terrain selon les besoins.

¹⁴Les travaux de maintenance sur les véhicules à moteur, après leur utilisation dans le terrain ont lieu conformément au chiffre 12 et 97¹². On renoncera, dans la mesure du possible, au franchissement de cours d'eau (passage à gué).

7.5 Conduite avec remorques et canons

98 ¹Les remorques ne peuvent être attelées qu'à des véhicules tracteurs bien déterminés. Avant l'accouplage, contrôlez le permis de circulation et les éventuelles conditions y figurant. Les remorques militaires sont équipées d'un coffret spécial contenant le permis de circulation respectif ainsi que certains documents complémentaires. **Les trains routiers à plus d'une remorque sont exclusivement autorisés par l'OCRNA (OCM art. 52¹).**

²Les remorques équipées d'un dispositif d'éclairage électrique ou d'un frein continu (freins CH ou UE) ne peuvent être tirées que par des véhicules tracteurs pourvus de dispositifs correspondants. L'éclairage des remorques et des véhicules tracteurs doit être simultané. Prendre garde aux diverses connexions.

³Les véhicules à moteur militaires mentionnés ci-après ne peuvent tirer aucune remorque:

- motocyclettes;
- camions grues (sauf mention sur le permis de circulation);
- véhicules à chenilles;
- véhicules à chenilles de transport.

⁴Pour les transports de personnes sur les remorques, voir le chiffre 105.

⁵Votre responsabilité en tant que conducteur de véhicules à moteur s'étend également à la remorque. Il importe de contrôler la sécurité d'exploitation de la remorque (pneus, réglage du timon, installation de freinage, éclairage, etc.) ainsi que son chargement (état et fixation) avant la course.

⁶Attention – le centre de gravité d'une remorque doit être pris en compte. Il peut être plus haut que celui du véhicule tracteur. Cette situation n'est pas ou pratiquement pas perceptible par le chauffeur.

⁷Aux remorques équipées d'un frein de poussée, accrocher la corde de sécurité au véhicule tracteur, si elle existe.

99 ¹En outre, il y a lieu pendant la course et suivant le type de remorque et le système de freinage, de veiller aux particularités suivantes:

- longueur du train routier;
- braquage de la remorque (écarts par rapport à la trace du véhicule tracteur);
- possibilités de manœuvrer considérablement restreintes;
- vitesses réduites;
- possibilités de démarrage et d'accélération réduites;
- modification possible de la distance d'arrêt avec les remorques équipées d'un frein continu;
- distance d'arrêt plus longue avec les remorques non équipées d'un frein continu;
- poids effectifs accrus;
- restrictions concernant l'utilisation du réseau routier (interdiction pour les remorques, limitations de poids, conditions pour les permis spéciaux);
- force d'inertie accrue à la descente.

²Lors de conduite avec une remorque, l'enclenchement des quatre roues motrice peut être favorable à la traction. Sur route mouillée, glissante ou en montée le 4 x 4 peut être enclenché (**Attention** de ne pas enclencher les blocages de différentiel).

³Lors de manœuvres avec la remorque, il faut recourir, à chaque fois que c'est possible, à une tierce personne. Le cas échéant, il faut avoir la vue d'ensemble sur le champ de mouvement de la combinaison du véhicule et de sa remorque. Il est en outre possible d'atteler la remorque à l'avant. Lors de marches arrière avec des remorques équipées de freins de poussée, il faut impérativement déclencher le frein de poussée, en enclenchant le blocage de marche arrière. Lors de la marche avant, le blocage doit être à nouveau déverrouillé de manière correspondante (Document auxiliaire 61.205 dfi – **Remorque 87/Chiffre 2.3**).

ATTENTION – Globalement, il est interdit de déplacer des remorques à la main. Certaines exceptions sont mentionnées dans les documentations relatives aux différentes remorques.

⁴Il s'agit de prêter une attention toute particulière aux remorques étant plus étroites que le véhicule tracteur. De plus, l'angle entre le véhicule tracteur et la remorque est souvent mal estimé. Si vous n'êtes pas sûr, arrêtez-vous, descendez du véhicule à moteur, et appréciez la situation entre le véhicule tracteur et la remorque.

7.6 Conduite économique avec les véhicules à moteur

100 En plus d'une organisation rationnelle des transports, plusieurs autres facteurs tels que les conditions atmosphériques, la topographie, l'état des routes, la construction et l'équipement des véhicules, ont une influence sur la consom-

mation de carburant des véhicules à moteur. Le facteur le plus important reste cependant le conducteur. En tant que conducteur d'un véhicule à moteur, vous pouvez fortement réduire la consommation de carburant et les nuisances pour l'environnement, par un mode de conduite correspondant. Les principales mesures à respecter sont les suivantes:

- rouler avec le rapport de vitesse le plus haut possible;
- éviter le plus possible de rouler «pleins gaz» (accélération maximale $\frac{3}{4}$);
- circuler de manière prévoyante et régulière;
- arrêter le moteur, également lors de courtes haltes;
- ne pas appuyer sur la pédale des gaz, lors du démarrage du moteur;
- contrôler régulièrement la pression des pneumatiques (également sur les remorques);
- éviter les charges inutiles;
- vérifier la fermeture des bâches.

Par une application conséquente de ces divers points, vous contribuez également à la protection de l'environnement et vous aidez à réduire des dépenses. Un mode d'utilisation économique des carburants vous permet, également dans des conditions d'approvisionnement difficiles, d'effectuer un maximum de prestations de transport avec un minimum de carburant.

8 Transports

8.1 Transports de personnes

Pour le transport de personnes sur des véhicules à moteur, les règles suivantes sont applicables:

- 101 ¹Des personnes ne peuvent être transportées sur les ponts de véhicules à moteur militaires que si ces derniers sont équipés de parois latérales suffisamment hautes. Il est interdit de rester debout, de se pencher hors du véhicule et de s'asseoir sur les parois latérales ou arrières. Elles s'asseyent en colonnes par 4, à partir de la paroi frontale. Une aération suffisante doit être assurée.

Il est interdit de transporter des personnes sans la présence d'un bâti de bâche.

²Le transport de personnes **est interdit** sur les ponts de véhicules militaires munis de plates-formes élévatrices ou de superstructures interchangeables mobiles (OCM art. 50²).

³Les transports de personnes sur un pont fermé et non assez aéré sur un camion est interdit.

⁴En l'absence de banquettes, il faut charger les paquetages et le matériel de manière à ce qu'ils constituent des sièges pour la troupe. Les personnes assises tiennent le fusil d'assaut entre les genoux (le canon du F ass dirigé vers le bas). Elles ne doivent pas être mises en danger par le chargement ou par des palettes de transport.



102 Pour éviter une intoxication par les gaz d'échappement, il faut veiller à une bonne aération de la surface de chargement:

- aération artificielle par ventilateur lors de baches fermées (p. ex. Duro);
- ouvrir les fenêtres et les bâches entre la cabine et le pont de chargement. Aération naturelle ou artificielle (avec le ventilateur);
- en relevant les bâches (enrouler les bâches contre le haut – côté opposé à la circulation et vers l'arrière);
- **les gaz d'échappement sont nuisibles pour la santé!** Eviter des longs tunnels et planifier le trajet de manière optimale pour la troupe.



²La conduite sans bâches est autorisée, néanmoins le chiffre 101¹ doit être respecté.

103 ¹Un **chef de véhicule** doit être désigné pour chaque véhicule à moteur militaire. Ses tâches sont les suivantes:

- il est chargé de veiller à ce que l'itinéraire ordonné soit respecté et que le but soit atteint, même en cas de panne du véhicule à moteur;
- il doit faire les signes requis lors de manoeuvres effectuées avec le véhicule à moteur;
- veiller à garder la chaussée dégagée en cas d'arrêt du véhicule ;
- contrôler que la troupe transportée soit assise correctement ;
- veiller au respect des prescriptions de sécurité ;
- observer le secteur d'engagement et assurer le guet aérien.
- lors de l'arrêt du véhicule à moteur, il informe les chefs des véhicules à moteur suivants, des haltes et incidents imprévisibles;
- il prend les mesures qui s'imposent, en cas d'action ennemie ou de panne du véhicule.

Le chef du véhicule, ou une personne désignée par celui-ci, est responsable du transport et du comportement de la troupe.

²Dans et sur les véhicules à moteur militaires, il est interdit de fumer.

³La consommation d'aliments et de boissons dans les véhicules à moteur militaires est autorisée. Le chef de véhicule règle les détails.

- 104 ¹Avant de procéder au chargement de personnes, la troupe est mise en colonne par deux en dehors de la chaussée.

Les deux premières personnes déposent arme et paquetage, montent sur le pont du véhicule et aident les camarades suivants à monter. Le conducteur et le chef du véhicule à moteur veillent à la discipline, au comportement sur le pont de chargement et au bon ordre des places. Ils ferment la ridelle arrière du pont dès la fin du chargement.



²Avant de décharger la troupe, le conducteur du véhicule à moteur et son aide ouvrent la porte arrière du pont. Une des deux personnes se place derrière le véhicule à moteur, au centre. Les autres quittent le pont de chargement, deux par deux, en prenant appui sur l'épaule de la personne placée derrière le véhicule.



³Le conducteur du véhicule à moteur répond de l'ouverture et de la fermeture correcte de la paroi arrière du pont de chargement.

105 Il est en principe interdit de transporter des personnes sur des remorques. Exceptions:

- sur et dans des remorques le personnel pour la construction de lignes de troupe peut prendre place (voir chiffre 58). Le transport des personnes chargées de desservir des appareils de transmission spéciaux ou appareils similaires est également admis.

8.2 Transports de choses/Charger correctement

106 Règle fondamentale (LCR, art. 30²)

Les véhicules ne doivent pas être surchargés. Le chargement doit être disposé de telle manière qu'il ne mette en danger ni ne gêne personne et qu'il ne puisse tomber. Tout chargement qui dépasse le véhicule doit être signalé, de jour et de nuit, d'une façon particulièrement visible.

Attention

- la sécurité pour tous – prévenir les dégâts – votre responsabilité;
- chaque chargement doit être arrimé. Son poids est déterminant pour les forces d'arrimage;
- chargement glissant = énergie;
- choix du véhicule à moteur/moyens de transport;
- centre de gravité du chargement;
- répartition du chargement.

¹Le poids de la marchandise est déterminant. Un matériel de peu de volume peut présenter un poids élevé. Par exemple, cinq tonnes de munitions n'occupent qu'une partie de la surface de chargement d'un camion. On ne doit cependant pas charger le véhicule au delà de la charge utile autorisée. Les indications concernant la charge utile et la charge remorquée selon le permis de circulation doivent obligatoirement être respectées. C'est uniquement au conducteur de véhicules à moteur qu'il incombe de prendre cette précaution.

²Lorsqu'on répartit les marchandises sur le pont de chargement d'un véhicule, il faut veiller à ce que les marchandises les plus lourdes soient chargées directement sur le pont et les plus légères au dessus des plus lourdes. Si le poids du chargement est bien réparti (charge par essieu ou/et du plan de répartition du chargement), les particularités de marche des véhicules à moteur ne sont que peu modifiées.

³Le chargement doit être disposé et arrimé de manière à ne mettre personne en danger et de façon qu'il ne puisse pas se renverser, se déplacer ou tomber. Il ne doit pas dépasser latéralement du véhicule à moteur.

Une autorisation est également nécessaire pour les chargements qui dépassent de plus de 3 m l'avant du véhicule, à compter du milieu du dispositif de direction, ou de plus de 5 m l'arrière du véhicule, à compter du milieu de l'essieu arrière ou du point d'appui des essieux arrière. Les objets dépassant de plus d'un mètre la superstructure du véhicule doivent être signalés d'une façon particulièrement visible.

De nuit ou lorsque les conditions atmosphériques l'exigent, ces fanions ou panneaux doivent être éclairés ou complétés par des feux de gabarit.

⁴Lorsqu'un véhicule à moteur doit transporter, en plus des marchandises, un détachement de chargement, les personnes prendront toujours place derrière le chargement, dans le sens de la marche. Dans ce cas, les marchandises doivent être spécialement assurées (les moyens auxiliaires éventuels doivent être requis auprès de la place de chargement).

⁵La documentation auxiliaire 61.009.01 d/f/i – **Transport de marchandises dangereuses** – représente la base pour le transport de marchandises dangereuses.

⁶Si des engins de chantier doivent être transportés, les dispositifs spéciaux de sécurité pour le transport doivent être installés et contrôlés. Les opérateurs connaissent les mesures de sécurité de leur engin, conformément au mode d'emploi. Il en va de même pour le transport d'éléments de clôture (selon la doc 61.501 d/f – **Sur le chargement et l'arrimage des éléments de clôture**).

9 Comportement tactique

9.1 Pendant la marche

107 ¹En principe, les mouvements se déroulent en course isolée. Ce genre de mouvement permet, dans des conditions normales, une insertion immédiate dans le trafic existant; la circulation civile n'est, de ce fait, que peu perturbée. Le commandant ordonne le type de mouvement.

²Les courses en formation sont indiquées lorsque la situation tactique l'exige ou lorsque l'arrivée simultanée d'une formation compacte sur le nouvel emplacement est importante pour le déroulement ultérieur de l'engagement.

³Pendant la marche, la longueur des colonnes de véhicules doit varier pour s'adapter constamment aux conditions de la route et à la vitesse de marche des véhicules. Les distances entre les véhicules doivent varier en proportion des différences de vitesse. Le fait d'adapter la vitesse de marche aux véhicules à moteur qui suivent, aux fins de ne pas désarticuler une colonne, est inadmissible (excepté pour les véhicules à chenilles).

⁴Lorsque vous circulez en colonne, vous devez respecter une distance minimale de deux secondes par rapport au véhicule à moteur qui vous précède.

La distance entre les véhicules militaires doit être de 50 m au moins en dehors des localités (OCM art. 67¹).

La distance entre les véhicules à chenilles doit être d'au moins 50 m durant le déplacement, sauf dans le périmètre d'une caserne, de la Base logistique de l'armée, de places de tir ainsi que de places et de villages d'exercice.

Si le véhicule à roues ou à chenilles blindé a une largeur hors normes, il convient de le signaler avec les moyens adéquats lorsqu'il se déplace en dehors des enceintes de casernes, des enceintes des exploitations logistiques de l'armée, des

places de tir, des places d'exercice et des villages d'exercice (OCM art. 57²)

⁵On peut ordonner une distance entre les véhicules supérieure à deux secondes, pour des raisons techniques ou tactiques.

⁶Devant des passages à niveau fermés ou des signalisations lumineuses au rouge, on serre les véhicules les uns derrière les autres pour autant qu'aucun autre ordre oral n'ait été donné.

9.1.1 Discipline dans les colonnes

108 ¹Les colonnes en mouvement ne se dépassent pas. Lorsque les conditions de la route et de la circulation le permettent, les véhicules de commandement et les motocyclettes peuvent dépasser une colonne en marche.

²Lors d'embouteillages, la chaussée doit, si possible, être dégagée. Il importe d'inciter les conducteurs des véhicules à moteur qui suivent de s'arrêter assez tôt en leur faisant des signes.

109 ¹Pendant la marche, il faut si possible repérer les possibilités d'évitement et de couvert pour les utiliser en cas de surprise.

²L'attention du conducteur doit rester concentrée sur la route et le trafic, ainsi que sur l'utilisation correcte du véhicule.

9.2 Pendant la halte

9.2.1 Règle fondamentale

110 ¹Règle fondamentale: Route libre! Pour une halte de marche, on utilisera en principe des places d'évitement en dehors de la chaussée ou d'éventuels couverts reconnus au préalable. Il faut immédiatement éteindre les feux. Lorsque, exceptionnellement, une colonne doit s'arrêter sur la chaussée, des postes de circulation seront immédiatement mis en place. S'il fait sombre, allumez les feux de position du premier et du dernier véhicule à moteur de la colonne.

²Les haltes de formations motorisées sur des routes principales et secondaires ne sont autorisées qu'à défaut d'autres possibilités et moyennant une régulation de la circulation et une signalisation suffisantes (OCM art. 67²).

³Le véhicule à moteur utilisé pour se rendre à un poste de combat ou de commandement, doit être arrêté à une distance appropriée et le cas échéant camouflé. Le reste du trajet est effectué à pied.

9.2.2 Prise de couvert

- 111 Lors de la prise d'un couvert, vous devez préalablement reconnaître la nature du sol, en procédant de la même manière que pour la conduite dans le terrain (chiffre 97). Gagnez le couvert en marche avant, éteignez immédiatement les feux et arrêtez le moteur. Les éventuelles personnes transportées quittent le véhicule à moteur. Lorsque le véhicule à moteur a été mis à couvert de manière à pouvoir repartir (en règle générale, en marche arrière) le plus rapidement possible et dans toutes les directions, vous devez prendre contact avec le supérieur. Il vous communiquera les missions pour la suite du travail (par. ex. camouflage du véhicule à moteur).

La prise d'un abri est dépendant des facteurs suivants –

- Mission/But/Temps/Lieu/Situation;
- Tactique d'engagement;
- Troupe;
- Véhicule.

9.2.3 Mesures de sécurité dans le couvert

- 112 Dans les couverts, les véhicules à moteur auront entre eux un espace suffisant (50 m). Les concentrations de véhicules à moteur sont des cibles idéales pour les attaques par des avions ou pour les projectiles de l'artillerie. Les véhicules à moteur soigneusement mis à couvert (par. ex. ouvrage de maçonnerie, remblai) sont à l'abri de la destruction. Comme conducteur de véhicules à moteur, vous serez également souvent engagé pour des missions de sûreté.

9.2.4 Prise de couvert préparée

113 ¹Chaque fois que cela est possible, un détachement avancé procède à la reconnaissance des couverts nécessaires et y dirige les véhicules de la colonne.

²Le but et le sens de la mise à couvert réside dans une détermination rapide et efficace, donc pendant que la colonne est en marche et sans que les véhicules soient bloqués à l'arrière.

³La mise à couvert aussi bien dans une localité que dans une forêt doit normalement se dérouler selon le même principe:



- a) le conducteur du véhicule à moteur en tête de colonne s'engage rapidement et de manière décidée dans le premier couvert désigné par le détachement avancé (route libre);
- b) le deuxième véhicule à moteur se dirige de la même manière dans le prochain couvert qui lui est attribué. Les autres véhicules à moteur prennent leur couvert de la même manière;

- c) les véhicules à moteur sont ensuite placés dans le sens du départ;
- d) il convient ensuite d'établir la liaison au point de contact désigné ou à la poste, à l'église etc. On continue ensuite le travail selon les ordres (par. ex. camouflage).

9.2.5 Prise de couvert non préparée

114 ¹Dans la plupart des cas, vous devez cependant être en mesure de reconnaître et de prendre un couvert avec votre véhicule à moteur de manière indépendante.

²Lors d'une prise d'abri imprévu, il faut positionner le véhicule dans le sens de la marche.

115 ¹Le fractionnement de la colonne est alors inversé. Le véhicule à moteur de tête se trouve maintenant à la fin de la colonne. Lorsqu'il faut poursuivre la marche dans la même direction, les véhicules quittent le couvert dans l'ordre où ils sont arrivés. L'ancien véhicule à moteur de tête passe devant les autres véhicules de la colonne qui sont encore à couvert et se place à nouveau en tête. Les autres véhicules à moteur font de même si bien que la colonne retrouve son fractionnement initial.



9.2.6 Dommages

- 116 Lors de la mise à couvert et du camouflage, toutes les mesures doivent être prises pour éviter les dommages aux cultures et à la propriété. Le cas échéant, il faut, dans la mesure du possible, réparer au plus vite le dommage causé. Le supérieur doit être informé immédiatement de l'incident. Lorsque vous êtes seul, vous informez directement le propriétaire lésé en lui indiquant votre nom et votre incorporation. Le supérieur doit être avisé ultérieurement.

Remplissez le form. 13.102 **En cas de dommage – que faire?** et remettez-le aux personnes lésées. Le form. 33.001 **Avis de dommage sans vhc mot** doit aussi être rempli. La marche à suivre est décrite sur la première page.

9.3 Camouflage

9.3.1 Sens du camouflage

- 117 ¹En matière de camouflage, il s'agit de s'adapter au milieu ambiant afin de ne pas se faire remarquer. Camouflage rend difficile la reconnaissance de l'ennemi, protège contre ses influences et par conséquent augmente l'effet surprise de ses propres mesures.

²Le camouflage a pour objet de rendre plus difficile, de jour et de nuit, l'exploration par les avions, les drones, les patrouilles de reconnaissance, etc. L'usage d'appareils modernes pour l'exploration exige parallèlement des efforts accrus contre une surveillance avec des moyens infrarouges, à image thermique et par radar.

³Un camouflage intégral et combiné contre tous les moyens d'exploration n'est possible que dans de rares cas. En effet, le camouflage ne doit gêner ou entraver ni la propre visibilité, ni l'engagement des armes, ni la mobilité.

⁴La discipline en matière de camouflage est indispensable. Ainsi, le contrôle du camouflage et le souci de le compléter sont des tâches permanentes pour chacun, à quelque échelon que ce soit.

9.3.2 Technique du camouflage, généralités

118 ¹Avant de procéder au camouflage, le supérieur décide si un camouflage sommaire est suffisant ou s'il faut procéder à un camouflage plus fin.

²La nature non modifiée est irrégulière dans ses formes et ses contours. Les formes créées par la main de l'homme ressortent dans le paysage.

³Dans les localités, on doit cependant adapter le camouflage à l'environnement bâti artificiellement (fronts de maisons, toits, arêtes, angles, etc.).

⁴On prendra de nuit les mêmes mesures de camouflage que de jour. Les systèmes d'exploration modernes, permettent, même dans l'obscurité totale, de faire des prises de vue identiques à celles que l'on pourrait faire de jour.

⁵Camoufler signifie soustraire ses moyens à l'exploration adverse (image, son, chaleur, optronique, électronique / Règlement 50.030 d/f/i – CT 17, chiffre 6254).

9.3.3 Camouflage contre l'observation visuelle

119 ¹Le choix judicieux du terrain constitue le meilleur des camouflages. Un arrière plan habilement mis à profit dissipe les silhouettes, formes et contours. La position du soleil et la direction des rayons lumineux influent sur les propres possibilités d'observation comme sur celles de l'ennemi.

²D'autre part, les ombres portées des véhicules à moteur, des appareils et de, l'homme sont des facteurs qui trahissent. Il faut donc choisir l'emplacement en fonction de l'aspect naturel du terrain et des artifices à disposition. Un sol et un ar-

rière plan clairs font ressortir les ombres portées, tandis que celles-ci s'estompent sur un sol et un arrière plan sombres.

³Lorsqu'il n'est pas possible d'éviter les ombres, il faut alors les dénaturer de telle manière que les contours n'épousent plus la forme typique de l'objet.

⁴Le verre et les autres surfaces lisses (à la lumière du soleil et lors de l'observation par infrarouge) créent, même sous le filet de camouflage, une brillance qui peut souvent être observée à des kilomètres de distance et qui frappe l'observateur tel un signal lumineux.

⁵Toutes les parties nues ou polies des véhicules à moteur, armes et appareils doivent être camouflées en premier lieu. Préparez vous-même et à temps les moyens nécessaires pour votre véhicule (Unité de tente, papier foncé, chiffons, etc). N'utilisez cependant jamais du matériel de corps personnel (par. ex. imperméables), car vous en aurez vous-même besoin lors de l'engagement.

⁶Le feuillage et les herbes de l'environnement proche sont les aides au camouflage les plus simples. Ils ne servent cependant que l'espace d'un instant (jusqu'à ce qu'ils se flétrissent) dans un rayon à portée de vue.

⁷Chaque terrain possède sa propre teinte, qui est elle-même composée d'une multitude de couleurs. Lorsque les conditions de couleurs sont constantes, par. ex. si la couverture neigeuse est suffisante, dans le sable ou les rochers, il n'est pas nécessaire d'adapter la couleur des moyens de camouflage au milieu ambiant, pendant un laps de temps prolongé. En revanche, ce sont les changements de couleur qui doivent être adaptés en utilisant soit des moyens de camouflage naturels, soit le camouflage artificiel.

9.3.4 Contrôle du camouflage

- 120 Contrôlez vous-même si le véhicule à moteur que vous avez camouflé, est encore reconnaissable, de tous les côtés, à une distance de 50 m, avec les yeux mi clos.

9.3.5 Montage des filets de camouflage

- 121 ¹Sur les véhicules bâchés, le filet de camouflage est enroulé sur la paroi avant, ou fixé à ou sur l'arceau du bâti de bâche et les extrémités sont fixées à l'intérieur du véhicule ou alors attachées aux endroits prévus à cet effet. Les filets de camouflage peuvent également être rangés à l'intérieur du véhicule (pas dans la cabine du conducteur), respectivement sur le pont de chargement du véhicule. Ce mode de faire est plus judicieux du point de vue économique.

²Dans tous les cas, il importe de fixer les filets de camouflage de manière à garantir la sécurité de la circulation et de veiller à ce qu'ils ne dépassent pas le profil latéral du véhicule.

9.3.6 Quitter un couvert

- 122 Le camouflage implique également que le couvert utilisé soit remis dans le même état qu'auparavant. Les matériaux utilisés seront débarrassés ou, à la rigueur, restitués. Les dégâts aux cultures doivent être réparés, dans la mesure du possible, avec les moyens propres et doivent être annoncés aux services correspondants (Centre de dommages du DDPS/ Hotline 0800 11 33 44).

10 Accidents

10.1 Prévention des accidents

123 ¹La prévention des accidents et des dommages militaires (PADM) s'occupe de la prévention des accidents à l'Armée. Celle-ci mène des actions isolées de courte durée sur lesquelles les cadres et les commandants de troupe vous informent.

²Respectez rigoureusement ces mesures et recommandations car elles sont le fruit de longues années d'expérience et elles vous sont également d'une grande utilité dans la vie civile.

³Toutefois, à elles seules, ces mesures ne suffisent pas. En tant que conducteur, vous devez tout mettre en œuvre pour éviter des accidents et faire en sorte que les personnes et le matériel parviennent à destination en toute sécurité. La connaissance parfaite des règles de la circulation est une des conditions essentielles pour circuler sans accident.

124 Pendant la course, il convient d'observer ce qui suit:

¹En tant que conducteurs de véhicules à moteur, vous devez être en état de conduire (voir chiffre 38).

²Parmi les véhicules à moteur militaires, il en est qui sont relativement lents et peu puissants, ce qui peut provoquer des entraves au trafic civil. C'est pourquoi il faut faciliter la manœuvre de dépassement aux autres usagers de la route, en observant les distances, en circulant à droite et en utilisant à temps les places d'évitement.

³La plupart des véhicules à moteur militaires sont des véhicules tout terrain et, de ce fait, d'un type de construction différent des autres véhicules routiers normaux. En raison de leur centre de gravité élevé, ils dérapent plus rapidement dans les courbes et ont tendance à basculer lorsqu'ils heurtent un obstacle. La vitesse de marche doit par conséquent être adaptée non seulement aux conditions de la route, de la circulation et des conditions atmosphériques, mais tout spécialement aussi aux particularités des véhicules à moteur (y compris des remorques) et du chargement.

⁴Pour éliminer autant que possible toute équivoque et toute incertitude dans la circulation routière, il s'agit de manifester son intention aux autres usagers de la route en faisant assez tôt des signes corrects et en choisissant la voie appropriée. Inversement, il importe aussi d'enregistrer et d'analyser les informations provenant des autres usagers.

⁵Le conducteur qui se laisse surprendre par la tournure que prend une situation dans le trafic est, la plupart du temps, pris au dépourvu. C'est pourquoi il est indispensable d'adopter en tout temps une conduite prévoyante (défensive). Ce faisant, on pourra déceler assez tôt d'éventuels dangers et également éviter des accidents.

⁶Les véhicules «borgnes» ou qui ont des feux de stop, des feux arrière ou des clignotants de direction défectueux peuvent être la cause d'accidents de la circulation. C'est la raison pour laquelle le contrôle de l'installation électrique revêt une importance toute particulière.

⁷La plupart des accidents surviennent lors de manœuvres avec le véhicule. Afin d'éviter ce risque d'accident, le champ de mouvement de la combinaison du véhicule à moteur et de sa remorque doit être visible ou le cas échéant surveillé par une tierce personne. Celle-ci doit avoir une vue sur tout l'espace situé à l'arrière du véhicule à moteur ainsi que le contact visuel avec le conducteur. Si vous ne faites pas appel à une tierce personne présente, vous devrez, en cas d'accident, vous attendre à endosser une part des frais qui en résulteront. Avant d'effectuer une marche arrière, il faut faire le tour du véhicule et s'assurer que ni des personnes, ni du matériel ne se trouvent dans l'espace nécessaire à la manœuvre.

⁸S'assoupir une seconde au volant n'est pas une infraction banale: cela peut entraîner des accidents dévastateurs. Lorsque vous êtes fatigué au volant, arrêtez-vous immédiatement à un endroit approprié et faites-vous remplacer au volant. Si vous ne disposez d'aucun auxiliaire à bord, une brève sieste de 15 minutes, dans l'idéal, permet de recharger vos batteries.

10.2 Comportement en cas d'accidents

125 ¹Si, en tant que conducteur d'un véhicule à moteur, vous êtes impliqué dans un accident, vous devez vous arrêter immédiatement. Votre mission n'est pas abrogée, mais simplement différée. Comportez-vous de manière calme et correcte. Procédez de manière réfléchie.

Lorsque vous quittez le véhicule à moteur militaire, vous devez porter le gilet rétro-réfléchissant à disposition dans le véhicule à moteur.

²La marche à suivre en cas d'accidents de la circulation est décrite dans la Document auxiliaire 61.027 dfi – **Comportement en cas d'accidents de la circulation**. Vous trouverez cette dernière vers les papiers du véhicule ou en tant qu'exemplaire personnel.

³Lors de pannes de véhicules à moteur militaires sur des routes à trafic rapide, la police militaire doit être absolument avisée.

⁴Lorsqu'un conducteur de véhicule à moteur apprend ultérieurement qu'il a été impliqué dans un accident ou qu'il a pu l'être, il doit retourner sans délai sur les lieux de l'accident ou s'annoncer à la police civile ou militaire.

10.2.1 Déclaration d'accident

126 ¹Si le véhicule à moteur militaire impliqué est équipé d'un enregistreur de fin de parcours (RAG) ou d'un tachygraphe, procéder conformément au chiffre 127.

²La déclaration concernant le déroulement de l'accident s'effectue sur le formulaire 13.101 d/f/i – **Annonce d'accident et de dommages pour les véhicules à moteur de la Confédération** (dans les cinq jours).

³Le règlement des dommages se fait par le Centre de dommages du DDPS.

Les chauffeurs ne sont pas autorisés à signer une reconnaissance de culpabilité (OCM art. 81).

Déclaration d'accident et avis de sinistre

⁴Les accidents de la circulation et les sinistres doivent toujours être annoncés au supérieur.

Le supérieur transmet dans les cinq jours les déclarations concernant les accidents de la circulation et les sinistres au Centre de dommages du DDPS, au moyen du formulaire «Déclaration d'accident / Avis de sinistre».

Si des militaires ont été blessés ou tués, il transmet également sans délai la déclaration à l'assurance militaire (OCM art. 83).

10.3 Enregistreur de données/tachygraphe

127 ¹Lors de tout accident de la circulation ou sinistre visé à l'art. 80, le support de données de l'enregistreur ou le feuillet du tachygraphe – si enregistreur de données ou tachygraphe il y a – doit être saisi sur le lieu de l'accident avant tout enlèvement ou déplacement du véhicule.

²Ils doivent être immédiatement envoyés pour examen à la police militaire.

³Il appartient à la troupe de monter un nouveau support de données dans le véhicule avant toute nouvelle utilisation, mais au plus tard après 48 heures (OCM art. 79).

⁴Il n'est pas nécessaire d'équiper les véhicules à chenilles d'enregistreurs de données ni de tachygraphes (OCM art. 40¹).

10.3.1 Manipulation

Le conducteur de véhicule à moteur:

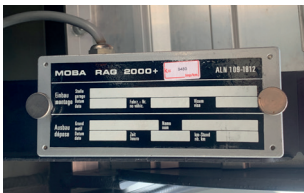
- doit veiller à ce que l'appareil soit toujours en service; contrôle de la lampe de fonctionnement;
- doit contrôler la capacité de fonctionnement lors de la réception du véhicule et lors des services de parc (voir instructions de service);

- après chaque accident soumis à l'annonce, retirer le support de données avant que le véhicule à moteur continue sa route ou soit remorqué.

10.3.2 Démontage

1. Retirer les vis moletées;
2. enlever le support de données;
3. installer un nouveau support de données et le fixer avec les vis moletées (en l'absence de support de données, visser les deux vis moletées dans la fixation);
4. inscrire toutes les indications sur la plaque indicatrice du support de données à l'aide d'un feutre indélébile;
5. Ils doivent être immédiatement envoyés pour examen à la police militaire.

Cette réglementation s'applique par analogie pour le disque du tachygraphe.



10.4 Dépannage des véhicules

128 ¹Avant de procéder au dépannage d'un véhicule, il faut apprécier la situation. Les essais irréfléchis et précipités aggravent souvent la situation et entraînent souvent des dégâts matériels ou même des accidents qui ne sont pas imputables à la cause initiale de la panne.

²Si l'appréciation de la situation conduit à la conclusion que le dépannage nécessite une aide extérieure, le conducteur

en informe son commandement en indiquant l'emplacement du véhicule et les moyens nécessaires à son dépannage. Si nécessaire, prenez contact avec la police militaire.

³S'il s'agit d'un cas de peu de gravité, on facilitera le dépannage en procédant de la manière suivante:

- a) reculer le plus possible dans la trace initiale;
- b) dégager les roues enfoncées dans la terre ou la neige de manière à ce que le véhicule à moteur rencontre moins de résistance au démarrage;
- c) améliorer la mobilité du véhicule à moteur dans le terrain à l'aide de la traction intégrale, du blocage du différentiel et, au besoin, des chaînes à neige si elles sont à disposition;
- d) augmenter l'adhérence des roues au moyen de planches, de sacs de sable, de fascines, de pierres, etc.;
- e) utiliser avec un maximum de sensibilité les gaz et l'embrayage. Si les roues tournent trop vite, le véhicule s'enfonce le plus souvent ou dérape;
- f) un léger mouvement de va-et-vient du véhicule à moteur peut également être d'une certaine utilité pour améliorer les conditions de démarrage;
- g) il suffit souvent de pousser un peu le véhicule à moteur pour le dégager. S'il y a risque de dérapage, personne ne doit se tenir du côté où le véhicule à moteur peut déraeper;
- h) lorsque le véhicule à moteur est équipé d'un cabestan et que l'on dispose d'auxiliaires qualifiés, on peut également procéder au dépannage par auto-traction.

⁴Lorsqu'un dommage est causé aux cultures ou que d'autres biens sont endommagés par la panne ou le dépannage, on s'efforcera de réparer les dégâts. Dans tous les cas, on informera le propriétaire lésé en lui indiquant le nom et l'incor-

poration du conducteur du véhicule à moteur. Le supérieur militaire doit également être informé.

⁵Lorsque la chaussée a été souillée par le véhicule lors de la sortie du terrain, il faut barrer l'endroit dangereux au moyen du signal de panne: la chaussée doit être immédiatement et soigneusement nettoyée.

⁶Il faut empêcher le carburant de s'écouler dans les eaux souterraines, et à ciel ouvert et de s'infiltrer dans le sol (terre/plastiques/habits etc.). Si on ne peut l'éviter, la police et l'autorité communale doivent être immédiatement avisées.

11 Environnement

11.1 Utilisation des carburants

- 129 Faites strictement attention à ce que tout véhicule soit alimenté avec le carburant approprié. Sur tous les véhicules à moteur militaires, il est indiqué de manière facilement reconnaissable, quel type de carburant est admis pour le moteur correspondant.

AdBlue

Les véhicules à moteur de l'armée utilisent l'AdBlue pour épurer les gaz d'échappement et réduire ainsi les émissions.

Ce produit a un point de congélation situé à -11 °C. Ceci peut entraîner une défaillance du système de purification des gaz d'échappement. Les réservoirs d'AdBlue sont donc généralement chauffés. Les prescriptions des manuels d'utilisation doivent être respectées impérativement.

Il faut ajouter de l'AdBlue sitôt que le voyant d'alarme s'allume.

Le remplissage du réservoir d'AdBlue peut être effectué directement à la station-service BEBECO. L'emplacement de l'ouverture du réservoir dépend du type de véhicule.

Le remplissage avec du carburant ou d'autres liquides cause des dommages irréversibles au module de pompage du circuit. Le réservoir d'AdBlue doit donc être rempli uniquement avec de l'AdBlue. En cas d'erreur, ne jamais mettre le moteur en marche, mais aviser sans délai le CLA.

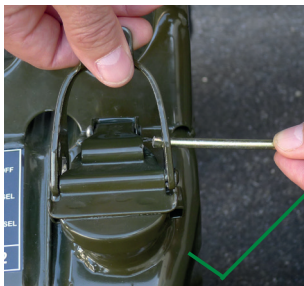


11.2 Mesures de protection

130 ¹La manutention des carburants exige la plus grande prudence. Ils sont toxiques et inflammables.

²Dans votre propre intérêt et dans un but de protection de l'environnement, les mesures de protection suivantes doivent être prises:

- a) si possible faire le plein des véhicules à moteur aux distributeurs d'essence des stations-service;
- b) fermez tous les récipients à carburant (réservoir de véhicule à moteur, jerricane (goupille), tonnaux de manière sûre, avec les couvercles (fermetures) prévus dans les supports prévus à cet effet (fermeture positionnée en haut), et assurez-vous de l'étanchéité. Les carburants répandus sur le sol peuvent facilement causer la pollution des eaux, que ce soit l'eau potable ou l'eau d'irrigation des cultures. Lors des travaux de transvasement, il faut éviter que le liquide ne déborde ou ne s'écoule (1 litre d'huile pollue 1 million de litres d'eau potable);
- c) le stationnement de magasins à carburant roulant, conteneurs de carburants ainsi que le ravitaillement des véhicules à moteur doivent dans la mesure du possible, toujours être prévus sur des places en dur;
- d) pour ouvrir les bidons pleins, il faut les pencher de manière à ce que l'ouverture soit le plus haut possible pour éviter le déversement du liquide en cas de surpression intérieure. De même, les réservoirs des véhicules à moteur et des groupes électrogènes ne doivent pas être remplis jusqu'au bord (max. 90 % – danger de débordement du fait du rayonnement solaire). Les jerricanes sont exclusivement prévus pour le produit mentionné sur le jerricane. Un changement/mélange de produit est interdit;



- e) pour faire le plein avec des jerricanes, utiliser toujours le bec verseur pour bidon;
- f) les carburants qui ont débordé ou se sont écoulés ne doivent pas pénétrer dans le sol. Ils seront absorbés par des liants pour huile, de la poussière de tourbe, de la sciure, du sable, des chiffons ou d'autres produits absorbants;
- g) si du carburant s'est écoulé et qu'il ne peut pas être récupéré par les moyens à disposition, il faut immédiatement en informer la police militaire, la police civile ou le service du feu (PM 0800 552 333, sinon 112, 117 ou 118);
- h) le matériel imbibé (chiffons, liant à huile, sable etc.) est un déchet spécial et doit, de ce fait, être retourné au CLA.

³Tous les récipients (boîtes, bidons, fûts en plastique et ha-rasses) doivent être récupérés et retournés.

⁴Dans la Document auxiliaire 61.009.01 d/f/i – **Transport de marchandises dangereuses** Vous trouver des informations plus détaillées sur le chargement en commun, équipement de sécurité, quantité à transporter et responsabilité.

11.3 Incendies

131 ¹La manutention des carburants et des batteries, ainsi que les accidents/pannes (incendie du moteur ou du véhicule) accroissent le danger d'incendie dans les parcs de véhicules et aux distributeurs d'essence.

²Directives pour la prévention des incendies:

- interdiction de fumer et d'utiliser le téléphone portable, partout où il y a danger d'incendie (lors de chaque activité avec des carburants, dans un rayon de 20 mètres);
- arrêter le moteur du véhicule à moteur militaire avant de faire le plein;
- fermer immédiatement les bidons après usage, qu'ils soient pleins ou vides, pour éviter la formation de mélange gazeux inflammable (vapeur d'essence + air/ chiffre 130 b);
- le remplissage des bidons doit être effectué sur le sol; exception (remplissage des bidons sur les véhicules à moteur ou sur les remorques) uniquement avec l'autorisation des CLA concernés;
- les réparations sur des bidons de carburants (y compris réparations suite à des détériorations des couleurs) ne peuvent être entreprises uniquement sur ordre des CLA.

³En cas d'incendie provoqué par des carburants, il ne faut jamais utiliser de l'eau pour éteindre le feu. On peut avoir recours aux moyens suivants:

- extincteurs;
- sable, terre ou couvertures pour étouffer le feu.

11.4 Protection de la santé

- 132 **Lors de l'apparition des premiers symptômes d'intoxication, il faut immédiatement s'annoncer au Centre suisse d'information toxicologique, Zürich, numéro de téléphone 145 ou au médecin le plus proche.**

¹L'essence de moteur contient des produits chimiques qui sont toxiques et nuisibles à la santé. Les vapeurs peuvent pénétrer dans l'organisme, par. ex. lors du remplissage des bidons, par les voies respiratoires. Elles peuvent également pénétrer dans l'organisme par les organes digestifs ou à travers la peau. La benzine de moteur ne doit dès lors pas être utilisée à des fins de nettoyage. Il faut éviter de respirer les vapeurs d'essence et éviter tout contact avec la peau.

²Les huiles usées (huile de moteur, huile à engrenages, huile industrielle) peuvent provoquer des maladies de la peau. Lors de la manipulation de ces huiles, il importe d'éviter tout contact direct avec la peau. Il est indiqué de porter, au besoin, des gants de protection.

³Les antigels contiennent très souvent du glycol éthylène qui pénètre dans le corps par la bouche ou qui risque d'agir comme un toxique nerveux et rénal à la suite d'un contact prolongé avec la peau.

⁴Si vous devez manipuler des produits chimiques utilisés dans l'industrie automobile, il s'agira toujours d'observer les règles suivantes: Ne pas manger, boire ou fumer pendant le travail. Eviter de respirer les vapeurs ou les gaz. Se laver les mains à fond après le travail.

⁵Des vêtements contaminés par des carburants sont nuisibles pour la santé et possèdent un danger d'incendie élevé. Procéder, le plus vite possible, à un nettoyage ou bien à un échange.

12 Cartes nationales

12.1 Généralités

133 ¹La carte est le meilleur moyen d'atteindre un objectif. A l'occasion de la réception des véhicules, vous avez également la possibilité de toucher une carte routière au 1 : 200 000.

²L'échelle désigne la proportion entre une distance sur la carte et la distance réelle dans la nature. Sur la marge inférieure de la carte, on trouve l'indication de l'échelle et une graduation kilométrique de laquelle on peut déduire combien de centimètres sur la carte représentent un kilomètre dans le terrain.

134 Les échelles de carte les plus utilisées sont:

- 1 : 25 000 (4 cm sur la carte = 1 km dans le terrain);
- 1 : 50 000 (2 cm sur la carte = 1 km dans le terrain);
- 1 : 100 000 (1 cm sur la carte = 1 km dans le terrain);
- 1 : 200 000 (½ cm sur la carte = 1 km dans le terrain).

135 La forme du terrain, la couverture du sol et la couverture artificielle peuvent être représentées sous une forme simplifiée sur la carte à l'aide de signes conventionnels. Le dépliant 97.070/9 d/f/i – **Pour bien lire la carte – Guide pratique pour s'orienter à l'aide d'une carte et d'une boussole** du Service topographique fédéral et le document 51.019 d/f/i – **L'instruction de base** contiennent des informations détaillées.

12.2 Classes des routes

136 Pour les conducteurs de véhicules à moteur, les classes des routes sont d'une importance déterminante.

Les classes des routes des cartes nationales 1 : 25 000 jusqu'à 1 : 100 000 sont:

- Route de 1^{ère} cl deux camions (larg min 6 m)
peuvent se croiser
- Route de 2^{ème} cl deux voitures (larg min 4 m)
peuvent se croiser
- Route de 3^e cl franchissable avec (larg min 2,80 m)
un camion ou
une voiture postale
- Chemin carrossable 4^e cl franchissable avec (larg min 1,80 m)
une voiture
- Chemin muletier 5^e cl mal entretenu
- Sentier 6^e cl liaison réservée aux piétons

137 Dans les cartes nationales 1 : 1 : 200 000 ainsi que la carte routière 1 : 200 000 qui en découle, les routes sont réparties en largeurs de 6 m, 4 m ou 3 m.

12.3 Technique de la lecture de la carte/ Apprendre par cœur

138 La technique de la lecture de la carte n'est pas la même pour un conducteur de véhicule à moteur que pour un promeneur. Avec un véhicule à moteur, on change très rapidement de lieu et l'on parcourt, dès lors, dans un temps déterminé, un trajet plus long. Pour des raisons de sécurité, le conducteur d'un véhicule à moteur ne doit jamais lire la carte pendant la course. Il doit, dans tous les cas, s'arrêter en dehors de la chaussée.

139 L'orientation consiste à déterminer au moyen de la carte le lieu où l'on se trouve ou un autre point du terrain. Pour bien s'orienter, il faut se baser sur les points et les lignes du terrain facilement repérables (vallées, cours d'eau, chaînes de montagnes, tracés des routes) et non pas sur les particularités (maisons isolées, chemins de campagne, lisières de forêt, etc.).

140 Pour parcourir un trajet, le conducteur procédera de la manière suivante:

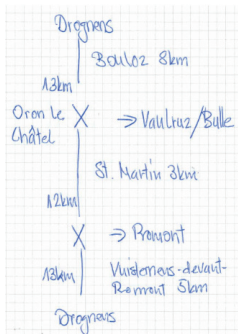
¹Déterminer sur la carte le lieu où il se trouve et le but de la course et fixer la direction de marche dans le terrain. Dessiner le trajet à parcourir du point de départ au point d'arrivée.

²Diviser le trajet à parcourir en petits tronçons faciles à mémoriser, c'est à dire d'environ 10 km en terrain découvert et de 2 à 3 km en terrain accidenté et sur les routes secondaires.

³Pour chaque tronçon, noter les points les plus importants situés le long de la route. Noter également les lignes de chemin de fer, les cours d'eau et les routes importantes à traverser.

⁴Etablir la longueur de chaque tronçon et le temps nécessaire pour le parcourir.

⁵Sur la base du tracé sur la carte, établir une Road Map. Elle peut contenir des informations sur les choses suivantes: type de route – distance, villages, directions générales et croisement, objets et sites important qui peuvent servir à l'orientation locale (gare, église, etc.).



⁶Lorsqu'un aide conducteur est présent, il doit constamment renseigner le conducteur du véhicule à l'aide de la carte. Le conducteur quitte en observant le terrain.

Attention: De nuit, le champ visuel est très limité! Les éléments servant à l'orientation doivent de ce fait être situés dans un rayon beaucoup plus petit.

13 Activités hors du service

141 ¹Les conducteurs de véhicules à moteur militaires ont de nombreuses possibilités de compléter leur formation en participant à des activités hors du service. Peuvent prendre part aux activités hors du service volontaires:

- les militaires ayant accompli l'école de recrue complète y compris l'instruction de base;
- tout militaire non actif pour autant qu'il ait accompli une école de recrues.

Cette offre s'adresse aux titulaires des autorisations de conduire des catégories suivantes: 910, 920, 930, 931 et E. Ces cours sont organisés hors du service et sont proposés comme préparation au service et pour promouvoir la sécurité de la circulation. Les cours ne sont pas soldés et ne sont pas imputés comme jours de service.

²En plus de la promotion de la camaraderie, les sociétés offrent à leurs membres les possibilités d'instruction et de concours suivantes:

- a) instruction et introduction sur les nouveaux types de véhicules à moteur;
- b) orientations quant aux nouveautés dans le domaine de l'instruction;
- c) exercices de dépannage et de circulation dans le terrain;
- d) cours de lecture de carte et d'emploi de la boussole;
- e) cours de premiers secours;
- f) courses d'orientation;
- g) gymkhanas (exercices d'adresse au volant);
- h) des cours pour jeunes conducteurs sont proposés dans le cadre de l'instruction avant le service;
- i) journées suisses des conducteurs militaires etc.

³La participation aux cours est consignée dans un «livret de performances».

⁴Les soutiens de ces activités hors du service sont la Fédération suisse des sociétés des troupes motorisées (FSSTM) et ses subdivisions et sections. Tout militaire autorisé à conduire un véhicule à moteur au service militaire peut devenir membre actif d'une section de la FSSTM (talon d'inscription, voir appendice 10/www.vsmmv.ch).

14 Repetitorium CT

142 La marche à suivre lors du repetitorium est établie selon la règlement 61.006 d/f/i – **Repetitorium CT** obligatoire pour tout conducteur (cadres compris) de véhicule à moteur.

143 Buts:

¹Au début de la période de service militaire, les conducteurs de véhicules de toutes les catégories doivent suivre un cours préparatoire adapté à leur fonction.

²La FOAP log édicte les prescriptions et les exigences requises et fixe la durée de validité du cours préparatoire.

³Les commandants de troupe sont responsables de l'exécution (OCM art. 36).

Appendice 1

Termes

Terme	Définition militaires
Centrale des transports (cen trsp)	Lieu de travail de l'organisateur des transports disposant de l'infrastructure correspondante.
Circulation et transport (CT)	Comprend la planification, l'engagement et l'instruction en lien avec l'organisation de la circulation, les mouvements et les transports.
Conduite de la circulation (cond circ)	Crée les conditions préalables pour un déroulement sans accroc et coordonné des mouvements et des marches. Les éléments de la conduite de la circulation sont la reconnaissance, le jalonnement y compris surveillance, la régulation de la circulation, les déviations, les sens uniques ainsi que les postes d'annonce.
Degré de préparation à la marche (DPM)	Etat de préparation d'une formation en vue de son mouvement.
Détachement avancé (dét avc)	Roule devant une formation qui fait mouvement; prend des mesures en cas de frictions sur l'itinéraire; assure l'acheminement des véhicules à l'arrivée; exerce d'autres activités sur ordre.
Déviations (dév)	Détournement de la circulation de l'itinéraire sur une autre portion du réseau routier.
Distance entre les véhicules	Distance entre les véhicules qui circulent en formation. Pour les courses isolées, ce sont les prescriptions légales qui sont valables. Pour les courses en formation, la distance est généralement fixée dans le temps (min/sec) ou dans l'espace (m).

Terme	Définition militaires
Halte de marche	Halte ordonnée d'une durée minimale de 30 min après un course d'environ 150 min. Des haltes de marche peuvent être également ordonnées pour des temps de marche inférieurs à 2½ heures pour un secteur attribué (halte locale) ou pour un temps donné (halte temporaire).
Itinéraire	Route prescrite de manière précise pour l'exécution d'un mouvement.
Itinéraire d'approche	Route par laquelle on atteint l'itinéraire commun.
Jalonnement (jal)	Indication de la direction de marche à l'aide de panneaux indicateurs de direction militaires, exceptionnellement par des organes de la circulation militaire, accompagnement ou par des moyens de fortune.
Jalonneur de troupe (jal trp)	Militaire disposant de l'instruction pour le jalonnement en premier lieu et pour la régulation de la circulation en deuxième lieu, ceci dans des situations simples au bénéfice de la propre formation.
Marche	Mouvement tactique de forces.
Mouvement (mouv)	Changement d'emplacement de forces et de biens, sans mesures tactiques.
Panneau indicateur de direction militaire	Panneau rectangulaire à fond jaune avec une bordure noire, pourvu de lettres, de chiffres ou de symboles, pour le jalonnement ou les indications s'adressant aux utilisateurs militaires.
Planton de la circulation	Soldat de la circulation réglant l'ensemble de la circulation routière en un lieu déterminé durant un temps limité.
Poste collecteur de rapports (po co rap)	Organisation servant à la réception ou à la transmission de rapports et de dispositions durant les mouvements et les transports.

Terme	Définition militaires
Poste d'acheminement (po ache)	<ul style="list-style-type: none">– sert à la prise de contact avec des formations ou des organisations militaires;– empl: poste ou église ou croisement de routes principales ou endroit ordonné précisément;– s'annonce si quelqu'un cherche le contact avec la troupe, dirige les vhc au couvert, décrit l'accès à la troupe, ne quitte jamais son couvert, n'a aucune mission de combat mis à part l'auto-défense.
Poste d'annonce	Organisation des formations de la circulation ayant pour mission de renseigner quant à la situation de la circulation, au déroulement du mouvement etc. La mission et le lieu de l'annonce doivent faire l'objet d'un ordre précis. Le poste d'annonce n'est pas marqué sur l'itinéraire.
Poste de la circulation (po circ)	Plusieurs soldats de la circulation réglant l'ensemble de la circulation routière en un lieu déterminé et en permanence.
Reconnaître, reconnaissance (rec)	Recherche de renseignements sur le milieu qui revêtent une importance pour l'engagement des moyens.
Régulation de la circulation	Engagement de plantons ou de postes de circulation qui, par leurs signes de circulation, règlent la circulation. Le jalonnement n'est pas compris.
Secteur d'attente (sect att)	Secteur attribué à une troupe dans lequel elle se tient prête à une action ultérieure ou se prépare à un engagement imminent.
Transport (trsp)	Changement d'emplacement de forces et de biens à l'aide de moyens de transport.
Vitesse	Correspond à la distance couverte par unité de temps (par. ex. km par h).

Terme	Définition Véhicule à moteur
Charge par essieu	Le signal Charge par essieu interdit la circulation des véhicules dont un essieu accuse une charge supérieure à celle qui est indiquée. Lorsque des essieux sont distants de moins d'un mètre, la charge qu'ils accusent ensemble ne doit pas dépasser celle qui est indiquée.
Charge par essieu	La «charge par essieu» équivaut au poids reporté sur la chaussée par les roues d'un essieu simple ou d'un groupe d'essieux.
Poids remorquable	Poids effectif des remorques attelées à un véhicule tracteur. Le poids remorquable autorisé, ou le poids de l'ensemble, est indiqué dans le permis de circulation du véhicule tracteur.
Poids effectif	Poids réel du véhicule au moment du pesage, y compris le poids des occupants, du chargement et, pour les véhicules tracteurs, la charge du timon ou celle de la sellette d'appui d'une remorque accouplée.
Poids total	Poids déterminant pour l'immatriculation. Il s'agit du poids effectif maximal autorisé pour la circulation du véhicule.
Poids de l'ensemble	Poids d'un ensemble formé d'un véhicule tracteur et de remorques (poids de l'ensemble des véhicules).
Poids à vide	Poids du véhicule non chargé et prêt à rouler, réfrigérant, lubrifiant, carburant (au moins 90% de la contenance indiquée par le constructeur), équipement additionnel éventuel, roue de rechange, dispositif d'attelage de remorques, outillage, cale, extincteur et conducteur (dont le poids est estimé à 75 kg) compris.
Largeur maximale	Le signal «Largeur maximale» interdit la circulation des véhicules dont la largeur, compte tenu du chargement, dépasse le chiffre indiqué.

Hauteur maximale	Le signal «Hauteur maximale» interdit la circulation des véhicules dont la hauteur, compte tenu du chargement, dépasse le chiffre indiqué. Il sera placé près de l'obstacle lui-même avant les passages souterrains, les tunnels, les galeries, les ponts couverts, les constructions qui font saillie sur la chaussée, etc., lorsque les véhicules ayant 4 m de hauteur ne peuvent pas passer sans danger à cet endroit.
------------------	---

Appendice 2

Données techniques

Type de vhc	N° de la fiche d'homologation VCTF	Poids à vide kg	Poids total kg	Charge utile		Pa
				kg	hommes 1)	
Moto						
Moto BMW F 700 GS		240	436	196	2	-
Véhicules à moteur						
voit livr ca 0,75T/4PL 4X4 TT MB G 300	40-0000532	2750	3500	750	4	-
minibus 10 pl 4x4 Sprinter 316	40-0000441	2750	3500	750	10	-
MW 12pl 4x4 MB 516 907	40-0000738	3100	5000	1900	12	-
Vhc san L Mercedes Sprinter 516	40-0000430	4500	5500	1000	10	-
cam L2ttt 4x4 Duro WE	50-1251583	4100	6100	2000	14	6*
cam L.2.2tt 4x4 Duro	50-1251021	3700	5900	2200	20	6*
cam SI 4x4 Iveco	50-1364000	9)	18000	9)	3+40**	9)
cam WABRA/crochet 6x6 Iveco	50-1347000	15400	26000	9)	2	9)
cam 14t gl 8x8 WABRA/HA	40-0000233	17900	32000	14100	2	-
cam Bache P Treuil 5.5T 4X4 TT Iveco	40-0000513	12500	18000	5500	3+36	12
cam Bache 9T 6X6 TT Iveco	40-0000454	16000	25000	9000	3+44	14
cam Bache 7T 4X4 Iveco	40-0000498	11000	18000	6900	3+36	12
cam Bache Hay Elv 12T 6X6 Iveco	40-0000496	14000	26000	12000	3	14-15
cam Si Mob/Con 9.8T 6X6 Iveco	40-0000497	16200	26000	9800	3	-
cam Si Mob/Con 14T 8X8 Iveco	40-0000494	18300	32000	13700	3	-
cam Ben Basc 10T 6X6 Iveco	40-0000493	15200	26000	10800	3	-
cam Benne 11T 6X6 Iveco	40-0000483	14600	26000	11400	3	-
Remorques						
161,7T 1 ESS		1000	2700	1700	-	1
1t 1 essieu 87	50-1201105	700	1700	1000	-	1
5.7t 2 essieux	50-1202000	2300	8000	5700	-	10
rem SI 9.6t 2 essieux	50-1340000	2900	12500	9600	-	9)
rem SI chariot 14.2t 2 essieux	40-0000499	3800	18000	14200	-	9)
Autres véhicules						
char gren roues 938x8 PIRANHA		11500	13500	-	1+10	-
char cdmt 6x6 PIRANHA		10200	12000	-	1+6	-
Véhicule d'exploration		4800	5800	-	4	-
GMTF		12000	14000	2000	2+9	-
ob bl M 109		23000	27000	-	8	-
char 87 Leopard		52800	55200	5000	4	-
vhc chen trsp M548		7800	12800	-	4+24	-
char gren 2000	50-1337000	26100	28700	-	3+8	-
1) avec éq de combat 90 env 25% de moins		7) selon le permis de circulation				
2) nombre max avec carburant Diesel		8) valeur indicative pour palettes				
3) avec/sans canon		9) dépendant de la superstructure				
4) hauteur de la voiture/pointe des antennes		* sans abaissement des bancs: DURO = 3pal				
5) sans bidons sur vhc inclus		** pont de chargement C 625 trp ou C 625 H				
6) sans passager		+ instruction complémentaire 2727				

Dimensions hors tout			Pont de chargement		Carb	Consomm	Rayon	Cat
Longueur m	Largeur m	Hauteur m	Longueur m	Largeur m	Litres	l/100 km +/-25%	d'action km 5)	
2.39	0.93	1.21	-	-	16	4.5 6)	350 6)	910
4.70	1.77	2.21	-	-	96	14	650	920
5.91	1.99	2.43	-	-	100	12	550	920
6.20	2.02	2.50	-	-	93	14	600	931
6.47	2.10	3.10/3.70 4)	-	-	100	18	650	931
6.03	1.96	2.85	3.71	1.83	120	18	650	931
6.03	1.96	2.66	3.71	1.83	120	22	540	931
9)	9)	9)	6.09**	2.46**	300	30	1000	930
9)	2.55	9)	9)	9)	300	40	750	930
9.45	2.55	9)	9)	9)	400	45	850	930
8.38	2.55	3.75	5.1	2.47	400	35	1100	930
9.67	2.55	3.70	6.16	2.48	400	40	1000	930
8.20	2.55	3.65	5.20	2.48	400	35	1100	930
9.48	2.55	3.65	6.20	2.46	400	40	1000	930
9.07	2.55	9)	-	-	400	40	1000	930
9.80	2.55	9)	-	-	400	45	850	930
8.12	2.55	3.56	-	-	400	45	850	930
8.12	2.55	3.56	-	-	400	45	850	930
4.44-4.49	1.73	2.41	2.50	1.10/1.65	-	-	-	E
3.83	1.78	2.30	2.10	1.10	-	-	-	E
7.40	2.30	3.02	5.00	2.23	-	-	-	E
8.59	9)	9)	9)	9)	-	-	-	E
8.90	9)	9)	9)	9)	-	-	-	E
6.98	2.63	2.88	-	-	190	59	320	960/963
6.23	2.63	2.75	-	-	190	40	470	960/962
4.90	2.87	2.41	-	-	95	-	400	961/961
7.02	2.54	3.47	-	-	180	20	600	960/963+
9.05	3.18	3.18/3.50 4)	-	-	500	145	340	954
8.70/7.75 3)	3.72	2.80/3.35 4)	-	-	1160	220	340	951
5.90	2.69	3.30/3.81 4)	-	-	360	70	500	955
6.79	3.20	2.82	-	-	940	160	600	957

Les «données techniques» servent de bases à la planification. Les informations sur le véhicule doivent être comparées avec le permis de circulation.

N° de la fiche d'homologation selon VCTF

Appendice 3 – 13.005.01 (recto)

Procès-verbal de réception des automobiles et des remorques
(à remplir par le conducteur du vhc au lieu de réception)

Amtes Suisse
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederaziun Svizra
Confederaziun Svizra

Réceptionné à	Date	Km au compteur	h au compteur et/à	Plagues de contrôle:			
				M	26180	ER	CT 47 cp. 5/3
CLA Thun	14.01.2019	87419		Marque, type: Cam. WA 4x4 IVECO			
POINTS DE CONTRÔLE		Spécifications		Constat de défauts éventuels		Réservé à la maint	
Installation électrique		- Vérifier le bon fonctionnement; pas de verres cassés ou fendus		<input checked="" type="checkbox"/>		1* 2* 3* h	
Faux de position, de gabarit, de croisement, de route, de stop, arrêtés, de recul... catadiogtres av, arr, lat, clignoteurs		- Vérifier l'enginisteur de fin de parcours (RAG/fachygraphe, selon les instructions de service)		<input type="checkbox"/>			
Avertisseurs		- Contrôler le klaxon, les gyrophares des vhc spéc et les avertisseurs acoustiques à 2 sons		<input checked="" type="checkbox"/>			
Essuie-glace, infraf. lave-glace		- Vérifier le bon fonctionnement y.c. l'instrat. lave-glace		<input type="checkbox"/>			
Compteur des niveaux		- Niveaux rempli à env. 90%. Éviter le trop-plein, élasticité du bouchon de réservoir		<input checked="" type="checkbox"/>			
Liquide de refroidissement		- Vérifier le niveau et réguler si nécessaire (mélange arnigel selon possibilités)		<input checked="" type="checkbox"/>			
Huile pour moteur		- Vérifier le niveau et réguler si nécessaire		<input checked="" type="checkbox"/>			
Châssis, carrosserie		- Contrôler visuellement les défauts d'élasticité (pas d'ajoulements)		<input checked="" type="checkbox"/>			
Contrôle visuel du compartiment du moteur et dessous du véhicule		- Contrôler visuellement les fuites éventuelles de liquide de frein		<input type="checkbox"/>			
Carrosserie; superstructure, biches; vitres, rétroviseurs		- Câbles pendants ou autres anomalies visibles		<input type="checkbox"/>			
Fixation des objets d'équipement		- Tolérer les petits endommagements qui ne provoquent pas de blessures graves, rétroviseurs		<input checked="" type="checkbox"/>			
Attelage de remorque, prises électriques, accouplements pneumatiques		- Poutre de renvoi, cric, roue de secours, calé de roue, outils de plomber, etc		<input checked="" type="checkbox"/>			
Pneumatiques et roues		- Vérifier l'état et la tension des sanges		<input checked="" type="checkbox"/>			
Ecrans de roues		- Crochet d'attelage, doit pouvoir pivoter		<input checked="" type="checkbox"/>			
Freins		- Cheville de sécurité, chaîne, attaches		<input type="checkbox"/>			
Efficacité du freinage		- Les prises de reme doivent pas présenter de contacts endommagés ou oxydés		<input checked="" type="checkbox"/>			
Divers		- Profondeur min 4 mm du stiage principal à la réception du vhc, inc. roue de secours, pression des pneus		<input type="checkbox"/>			
Efficacité du freinage		- Pas d'endommagement des pneus flancs et bandes de roulement		<input checked="" type="checkbox"/>			
Divers		- Mesurer la pression des pneus; rectifier (inc. roue de secours)		<input type="checkbox"/>			
Efficacité du freinage		- Effectuer un test de freinage du frein de service, sur le lieu de réception du vhc		<input checked="" type="checkbox"/>			
Divers		- Frein à main et arrêt de la poignée		<input type="checkbox"/>			
Efficacité du freinage		- Contrôle de l'inventaire selon état de déball / contrôle de fonctionnement		<input type="checkbox"/>			
Divers		- Contrôle de l'état des dispositifs de levage et d'arrimage		<input type="checkbox"/>			
Efficacité du freinage		- Contrôle la date d'expiration des dispositifs de levage et d'arrimage > 1100 daN (LC) en traction direct		<input type="checkbox"/>			
Divers		- Carnet de contrôle des courses; ouvrir les écritures		<input type="checkbox"/>			
Efficacité du freinage		- Plaque d'identification de l'unité; procéder au marquage typ		<input type="checkbox"/>			
Le soussigné atteste avoir contrôlé tous les points susmentionnés		Signature du conducteur du vhc à moteur: <u>ALTO ROSSI Gi</u>					



Appendice 3 – 13.005.01 (verso)

Procès-verbal de réception des automobiles et des remorques
(à remplir par le conducteur du vhc durant les premiers jours de service, puis remettre la formule à la maintenance)

POINTS DE CONTRÔLE	Spécifications	eo	Constat de défauts éventuels			Réservé à la maint		
			1*	2*	3*	1*	2*	3*
Batterie(s) Connexions de la batterie et niveau de l'électrolyte	- Fixation des cosses, câble de masse au châssis, oxydation des connexions - Niveau de l'électrolyte : plaques d'éléments recouvertes (rafraîchir que de l'eau distillée)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Compartment du moteur, cabine du conducteur Courroies trapèzoidales et multiples	- Tension : voir les instructions de service - Etat : vérifier si déchirées, craquelées, huileuses	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Course à vide des pédales d'embrayage et de frein; jeu à main, jeu à la direction	- Jeu de garde de la pédale d'embrayage : selon les instructions de service - Course de la pédale de frein (système hyd) : résistance ferme, pas d'élasticité pour le freinage (vérifier la pression d'application par essai routier) - Jeu à main : selon les instructions de service - Jeu à la direction : roues en trajectoire droite; la direction doit avoir peu de jeu, le maniement facile, pas de craquements; les directions assistées sont vérifiées avec le moteur en marche	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De dessous du véhicule Fuites d'huile : moteur, boîte de vitesses, boîte de transfert, essieux, systèmes hydrauliques	- Ne signaler que s'il y a dégoûtage (essuyer auparavant les endroits non éblancis et examiner après le roulage)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Echappement	- Vérifier l'étanchéité, l'état, la fixation, la suspension de l'installation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durant le roulage Moteur, boîte de vitesses, transmission	- Emission excessive de fumée : indiquer le ou les défauts ou en charge (émission normale de fumée au démarrage est négligeable) - Déceler les bruits mécaniques suspects, vibrations excessives, cognements, rétifs, etc.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Embrayage	- En débrayant à bord, pas de bruits anormaux - En embrayant, accouplement sans broutage	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Direction assistée / trajectoire	- Stabilité de trajectoire / roulage rectiligne / jeu de direction : pas de point dur pendant le roulage	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comportement au freinage	- Frein de service : évaluer le comportement au freinage si possible sur route sèche et plate (régularité, tendance au déportement) - Frein moteur / alerteuse : vérifier le bon fonctionnement durant le roulage. - Fonction de frein du moteur avec le frein moteur	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Instruments du tableau de bord	- Indicateurs de pression d'huile, d'air comprimé, de température, de courant de la batterie, de tension, de vitesse, de régime moteur, de pression d'air (frein à traction total-serveur), etc. : Vérifier le fonctionnement et l'état au démarrage et pendant le roulage	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Les défauts éventuels doivent être signalés. Les heures de travail doivent être inscrites à la rubrique "7". Les travaux en suspens doivent être reportés dans le rapport sur l'état, form. 13.005, à la réalisation du véhicule. La présente formule dûment remplie est remise en même temps que le véhicule lors de la REDIMA.

Le soussigné atteste avoir contrôlé les points susmentionnés	En cas de maintenance
Signature du conducteur du vhc mot: auto Blanc Beat Date: 15.02.2019	Signature du méco: _____
	Visa de l'amt: _____

Appendice 4 – 13.005 (recto)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Armée suisse

Zustandsrapport für Radfahrzeuge und Wechselaufbauten (durch die Truppe auszufüllen)
Rapport sur l'état pour véhicules et superstructures (à remplir par la troupe)

Marke / Typ marque / type		cam WA 4x4 IVECO			Kontrollschild Nr n° des plaques		M 26180			
Aufbau Marke / Typ superstr. marque / type					Aufbau Nr superstructure n°					
Benützer / Einheit - utilisateur / unité :				Ort / lieu		Datum / date		km Zählerstand état du compteur km		
ER CT 47 cp 5/3				Rückgabe reddition		CLA Thun		17.05.2019		92007
Name / nom : auto Sollberger Fritz Titel / n° ff :				Fassung réception		CLA Thun		14.01.2019		87419
A bis I: Betriebsstände / Messdaten / Zählerstände bei Rückgabe (betrifft Spezialfahrzeuge/Systeme) A à I: Compteur org. / valeurs mesurées / compteurs km lors de la restitution (concerne vhc spéciaux / systèmes)							Total km km totale		4588	
X	G	A: Aggr Stk h agrégat	B: Hauptmotor Stk h moteur princ.	C: Aufbauomotor Stk h moteur ausiliaire	D: System Stk h système	E: Mast Zyklen cycles du mal	F: Laserschuss coups du laser	G: WBG Stk h WBG	I:	
Mängel, Defekte - défautsités, pannes					Bemerkungen - remarques					
Motor, Antrieb, Fahrwerk										
moteur, transmission, suspension										
Räder, Chassis, Karosserie, Aufbau										
roues, châssis, carrosserie, superstructures										
Elektrische Anlage, Licht										
installation électrique, éclairage										
Funk / Optik										
radio / optique										
Aggregat, Waffe										
agrégat, armes										
Diverses										
divers										
Bache arrière droite fissurer										
Delistände gemäss WEMA-Arbeiten sind kontrolliert und ergänzt - Niveaux d'huile contrôlés et complétés selon les travaux REDIMA										
ja / oui <input checked="" type="checkbox"/> nein / non <input type="checkbox"/>										
WEMA-Arbeiten ausgeführt - Les travaux REDIMA ont été exécutés										
ja / oui <input checked="" type="checkbox"/> nein / non <input type="checkbox"/>										
Wurde mit dem Fahrzeug gewartet? - Le véhicule a-t-il effectué un passage à gué? dans la boue ou dans l'eau?										
ja / oui <input type="checkbox"/> nein / non <input checked="" type="checkbox"/>										
Ist das Fahrzeug während des Dienstes verunfallt? - Le véhicule a-t-il été accidenté pendant le service?										
ja / oui <input type="checkbox"/> nein / non <input checked="" type="checkbox"/>										
Wurde der Unfall dem Schadenzentrum VBS gemeldet? - L'accident a-t-il été annoncé au Centre de dommages du DOPS										
ja / oui <input type="checkbox"/> nein / non <input checked="" type="checkbox"/>										
Grad, Name / grade, nom : sdt Sollberger Fritz					Unterschrift / signature : <i>F. Sollberger</i>					



Appendice 5 – Etiquette de réparation (ER)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizraInstandsetzungs-Etikette (IsE)
Etiquette de réparation (ER)
Etichetta riparazione (ER)

Stab/Einheit EM/Unité SM/Unità	VT RS 47 Kp 5/3	Zug Sct Sez	5	Nr No No
Objekt Objet Objetto	Lastw WA 4x4 IVECO	Datum Date Data	14.02.19	Zeit Heure Ora

Gehört zu/Typ
Fait partie de/Type
Fa parte di/Tipo

ALN NSA NDEs	<input type="text"/>	SAP	<input type="text"/>
---	----------------------	------------	----------------------

Objekt-Nr No d'objet No dell'oggetto	<input type="text"/>
---	----------------------

M	<input type="text"/>	km	<input type="text"/>
----------	----------------------	-----------	----------------------

Betriebsstände Etats d'utilisation Stati d'esercizio	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
---	----------------------	----------------------	----------------------

Zähler Compteur Contatore	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
--	----------------------	----------------------	----------------------

Defekt
Défectuosité
Difetto

Scheibenwischeranlage
Intervall defekt



Stand am 01.02.2022 / Form 28.016 d / S / AP 25.08.19/01

Anlass / Circonstance / Constatato in occasione di

<input checked="" type="checkbox"/> Ausbildung Instruction Istruzione	<input type="checkbox"/> Verschiebung Déplacement Spostamento	<input type="checkbox"/> Wartung Maintenance Manutenzione
<input type="checkbox"/> Einsatz Engagement Impiego	<input type="checkbox"/> Schiessen Tir Tiro	<input type="checkbox"/>

zusätzlich für pers. Ausrüstung de plus, pour équipement personnel supplementare per equip. personale	Name/Vorname Nom/Prénom Cognome/Nome	Maxim Berger		
	Grad Grade Grado	Sdt	SVN NAS NAS	<input type="text"/>
	Postadresse Adresse Indirizzo	<input type="text"/>		

Für die Is Instanz / Pour l'instance de réparation / Per l'istanza rip

Appendice 6 – Degrés de préparation à la marche

50.030 Conduite tactique 17

Degrés de préparation	Prêt à faire mouvement	Activités/utilisation/chargement		Substance et conduite
		Troupe	Vhc à moteur	
I	Dans un délai fixé par le commandant supérieur	Activités à l'écart de l'emplacement possibles	<ul style="list-style-type: none"> • Comme la troupe • Utilisation pour un transport possible 	Sur ordre du commandant d'unité
II	En 1,5 heures	Sur l'emplacement	<ul style="list-style-type: none"> • Sur l'emplacement • En règle générale, non chargés 	Sur ordre du commandant d'unité
III	En 0,5 heures	Repos possible	<ul style="list-style-type: none"> • Chargés et prêts au départ 	Sur ordre du commandant de corps de troupe
IV	En quelques minutes	Complètement équipée et prête (lors de trsp mot, prête à embarquer)	<ul style="list-style-type: none"> • Chargés et prêts au départ • Par grand froid: moteurs chauffés 	Sur ordre du commandant de corps de troupe

Appendice 7

Système de transport à superstructure de chargement interchangeable

Le système de transport à superstructure de chargement interchangeable se compose du véhicule tracteur, de la superstructure, des divers systèmes de chargement/déchargement ainsi que d'éventuels dispositifs additionnels (par exemple plate forme élévatrice).

Types de superstructures

Il faut distinguer entre superstructures interchangeables (SI):

- pont de chargement interchangeable C 625 trp et C 625 H;

et conteneurs mobiles:

- container ISO 1C et 1CC;
- container mobile DIN (Flat);
- benne basculante;
- conteneur de ravitaillement;
- conteneur sanitaire.

Les conteneurs mobiles sont desservis par la troupe. Les superstructures interchangeables sur béquilles sont desservies uniquement par les CLA.

Exception:

La manipulation du système de pose de pont peut être effectué par les automobilistes de véhicules spéciaux.

Conformément à la norme, les containers ISO ont une longueur de 10, 20, 30 ou 40 pieds.

La hauteur est de 8 ou 8½ pieds (1 pied = 0.3048 m).

Comparaison des combinaisons possibles

	cam SI 4x4 IVECO/CNG		cam WABRA/crochet 6x6 IVECO/CNG	
Pont de chargement interchangeable C625	longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	6100 mm 2440 mm 1700 mm 14.9 m ² 25 m ³ env. 7t	Transport du pont de chargement interchangeable C625 impossible	
Container ISO 1C (8 pieds)	longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	5867 mm 2330 mm 2197 mm 13.7 m ² 30 m ³ env. 9t	longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	5867 mm 2330 mm 2197 mm 13.7 m ² 30 m ³ env. 9t
Container ISO 1CC (8½ pieds)	longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	5867 mm 2330 mm 2350 mm 13.7 m ² 32 m ³ env. 9t	Le transport du container-ISO 1CC pas possible, la hauteur totale dépassant 4m!	
Conteneur mobile DIN (mil) Flat	Le transport de conteneurs mobiles n'est pas possible		longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	6250 mm 2440 mm 2000 mm 15.2 m ² 30.5 m ³ env. 11t
Conteneur mobile DIN (civil) Flat	Le transport de conteneurs mobiles n'est pas possible		longueur largeur hauteur surface charg volume charge utile nette	max. 6250 mm 2440 mm max. 2200 mm 15.2 m ² 33.5 m ³ env. 11t

Aide-mémoire pour l'automobiliste afin de définir la charge utile et le poids total.

Lors de toute activité de manutention dans le cadre du système de transport à superstructure de chargement interchangeable, il faut se référer au **Document auxiliaire 61.050 d/f/i – Mode d'emploi abrégé 6x6/8x8 WABRA/HA/Document auxiliaire 61.051 d/f/i – Mode d'emploi abrégé 6x6/8x8**

**Remorque à système interchangeable (WLS)/Document
auxiliaire 61.052 d/f/i – Mode d’emploi abrégé remorque
à système interchangeable (WLS) Poids lourd 8x6 Kata Hi
Poids lourd 8x6 Utilisation en cas d’inondation**

- consulter le permis de circulation;
- comparer le permis de circulation avec la configuration du véhicule actuelle;
- si le véhicule est dans sa configuration standard (pas de superstructure, pas de dispositif additionnel, pas de plate forme élévatrice, pas de remorque), les données des champs 30, 32 et 33 du permis de circulation font foi;
- si un dispositif est monté sur le véhicule, des données complémentaires relatives au poids sont éventuellement contenues dans le champ 14 des décisions (par. ex. charge utile moindre due à plate forme élévatrice ou une grue);
- toutes les autres décisions contenues dans le champ 14 font foi;
- lorsque le véhicule ou sa remorque est équipé d’une superstructure, la fiche relative à la superstructure doit être consultée et respectée;
- l’automobiliste calcule à présent la charge utile effective à l’aide du permis de circulation et des indications contenues sur la fiche relative à la superstructure
 - pour le véhicule tracteur;
 - pour la remorque;
- dans le cadre d’une mission de transport, l’automobiliste doit disposer des informations concernant le bien à transporter (données du bulletin de livraison);
- l’automobiliste s’assure que le poids de l’ensemble (selon champ 35 du permis de circulation) et la charge remorquable (selon champ 31 du permis de circulation) soient respectés. En outre, les valeurs relatives à la charge admise par essieu selon chiffre 243 (véhicule tracteur) ou chiffre 185 (remorque) du permis de circulation doivent être respectées.

En complément à cette manière de procéder, les autres prescriptions légales relatives à la course resp à l’engagement doivent bien entendu être observées.

Appendice 8

Atteler et dételer une remorque

But: – Atteler correctement la remorque en respectant les aspects liés à la sécurité

Remorque avec freins à air comprimé

Atteler une remorque

Situation au départ: le véhicule tracteur est à côté de la remorque.

Contrôle général du véhicule

Ais-je le droit?

- Contrôler les dimensions et les poids, la charge remorquée, les papiers;
- L'état du timon, de la suspension, des pneus, de la caisse et de l'éclairage (contrôler la propreté des feux et des catadioptrés), la répartition et l'arrimage de la charge; d'enlever l'eau, la glace ou la neige.

Puis-je?

- Contrôler les installations techniques: le système de freinage, la tension, la longueur du timon, le diamètre de l'anneau de remorquage.

Atteler

1. Reculer en direction de la remorque jusqu'à une distance d'environ 1 m;
2. Contrôler le frein de stationnement et la (les) cale(s); contrôler que la valve de desserrage soit positionnée sur «Desserrer»;
3. Ouvrir le mécanisme d'attelage, la chape d'attelage doit être bloquée;
4. **Avec un dispositif d'attelage automatique:** régler la hauteur du timon, reculer jusqu'à ce que le dispositif

d'accouplement s'enclenche, faire un essai de démarrage;

Avec un crochet d'attelage: Evaluer la distance jusqu'à l'anneau de remorquage, et reculer. Accrocher le timon sans déplacer la remorque (en cas de besoin aligner le véhicule tracteur);

5. Contrôler que le dispositif d'attelage s'est enclenché complètement, ou fermer le crochet de traction, puis l'assurer;
6. Contrôler l'état des joints en caoutchouc des conduites d'air comprimé, puis les raccorder; brancher les câbles électriques et l'ABS / EBS.

Contrôle du fonctionnement

7. Compléter la réserve d'air comprimé (suivant le véhicule jusqu'à la pression de service maximale; tenir compte du mode d'emploi);
8. Contrôler l'équipement électrique;
9. Desserrer le frein de stationnement de la remorque;
10. Contrôler le levier de frein (où c'est possible) et mettre la valve de desserrage sur «Marche»;

Frein UE: la course du levier de frein n'est pas contrôlée (n'est possible que si les conduites d'air comprimé sont désaccouplées);

11. Contrôle des régulateurs et correcteurs de freinage;
Régulateurs de force de freinage manuels: changer successivement les positions du régulateur de freinage et contrôler le renforcement de l'effet de freinage aux leviers de frein, puis corriger le freinage en fonction de la charge;

Régulateurs de force de freinage automatiques: Effectuer un contrôle visuel pour détecter des dommages causés au levier de réglage et / ou au ressort de rappel ainsi qu'aux lames de ressort de la suspension du véhicule;

12. Enlever les cales, effectuer un contrôle général du véhicule.

Avant de s'insérer dans le trafic

13. Vérifier la pression de freinage;
14. Assimiler les dimensions et les poids des véhicules; éventuellement régler à nouveau les rétroviseurs;
15. Contrôler que les roues tournent (virage à gauche / virage à droite);
16. Contrôler que les freins sont desserrés (débrayer);
17. Effectuer l'essai de freinage avec le frein de service et le frein auxiliaire (frein à main).

Dételer et immobiliser une remorque

1. Vérifier l'emplacement et la situation (pas en montée / en descente, pas d'encombres);
2. Immobiliser la remorque avec le frein de stationnement et la (les) cale(s);
3. Désaccoupler les connexions électriques et les conduites de frein;
4. Ouvrir le dispositif d'attelage;
5. Positionner la valve de desserrage sur «Desserrer»;
6. Partir avec le véhicule tracteur;
7. Fermer le dispositif d'attelage;
8. Contrôler si la remorque est immobilisée; nettoyer les catadioptrés tout autour de la remorque, éventuellement signaler le timon.

Prescriptions de sécurité

- Ne pas déplacer la remorque à la main.
- Personne ne doit se trouver entre le véhicule tracteur et la remorque ou dans le périmètre du timon lors des manœuvres d'accouplement ou de désaccouplement.
- Avant de désaccoupler sur une place en gravier, contrôler qu'il n'y ait pas de grosses pierres/d'irrégularités du sol sous les roues avant de la remorque, car le timon pourrait alors être fortement déporté.

Remorque sans freins à air comprimé**Attelage de la remorque**

1. Positionner le véhicule tracteur devant la remorque
2. Effectuer un tour de contrôle, apprécier la situation (compétence, autorisation, pertinence)
3. Contrôler la charge d'appui sur le timon lorsque la remorque est chargée
4. Placer l'assiette de la remorque à l'horizontale au moyen de la roue stabilisatrice
5. Ajuster la hauteur du timon par rapport au dispositif d'attelage, au moyen de la manivelle (il est interdit d'appuyer une charge sur le timon pour le lever ou l'abaisser)
6. Atteler la remorque (au plat, une remorque vide peut être tirée à la main vers le véhicule jusqu'à l'accrochage du timon dans le dispositif d'attelage)
7. Assurer le dispositif d'attelage
8. Raccorder la conduite électrique et le câble de sécurité
9. Remonter la roue de timon
10. Rentrer les stabilisateurs arrière
11. Retirer les cales
12. Desserrer le frein de service de la remorque.
13. Contrôler les feux de la remorque
14. Contrôler le fonctionnement du système de freinage
15. Effectuer quelques lacets pour contrôler la rotation des roues de la remorque











Dételer la remorque

1. Placer la remorque sur une surface plane
2. Assurer la remorque avec le frein de service et la cale
3. Abaisser les stabilisateurs arrière
4. Détacher le câble de sécurité, débrancher la conduite électrique et la replacer dans son logement de sécurité
5. Délester le timon au moyen de la roue de timon
6. Ouvrir le dispositif d'attelage et retirer le timon
7. Avancer avec le véhicule tracteur
8. Refermer le dispositif d'attelage
9. Nettoyer les catadioptriques et les feux, si nécessaire
10. Marquer le timon, si nécessaire





Appendice 9

Signalisation routière militaire






Signaux de prescription

	Interdiction générale de circuler dans les 2 sens		Interdit aux véhicules automobiles
	Interdit aux camions		Interdit aux véhicules à chenilles (y compris vhc à roues blindés)
	Interdit aux remorques		Poids maximal
	Largeur maximale		Hauteur maximale
	Vitesse maximale		Fin de la vitesse maximale




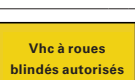
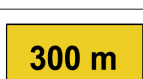

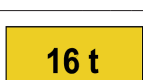
Signaux d'indication

	Début de l'organisation de la conduite de la circulation		Fin de l'organisation de la conduite de la circulation
	Stationnement autorisé		Déviation

Panneaux indicateurs de direction militaires

	<p>Panneau indicateur de direction militaire</p>		<p>Véhicules à chenilles (y compris vhc à roues blindés)</p>
	<p>Voitures automobiles lourdes</p>		<p>Place d'évitement</p>
	<p>Point de franchissement</p>		

Plaques complémentaire


	<p>S'applique uniquement à des véhicules automobiles légers</p>		<p>S'applique uniquement à la troupe avec des lettres distinctives correspondantes</p>
	<p>Char de grenadiers autorisés</p>		<p>Véhicules à roues blindés autorisés</p>
	<p>Plaque de distance</p>		<p>Longueur de tronçon</p>
	<p>S'applique uniquement jusqu'à 16 t de poids effectif</p>		

Déroptions durables

Signaux routiers pour la signalisation militaire des dérogations aux interdictions civiles de circuler ainsi que des limitations de dimensions et de poids.

	Usagers militaires autorisés		Usagers militaires autorisés, pour autant que le poids effectif du vhc ne dépasse pas 5 t
	Usagers militaires autorisés, pour autant que la largeur du vhc ne dépasse pas 1,8 m		Remorques militaires autorisées

Déroptions temporaires

	Panneau indicateur de quittance posé à proximité d'un signal civil (usagers militaires autorisés)
---	---



Appendice 10

Talon d'inscription FSSTM

Je m'intéresse aux activités de la section de la Fédération Suisse des Sociétés de Troupes Motorisées (FSSTM) la plus proche:

Nom					
Prénom					
Grade					
Date de naissance					
Rue/N°					
NPA/Lieu					
e-mail					
Téléphone privé					
Téléphone prof					
Autorisation de conduire militaire	<input type="checkbox"/> 910	<input type="checkbox"/> 920	<input type="checkbox"/> 930	<input type="checkbox"/> 931	<input type="checkbox"/> E
Cours jeunes chauffeurs Cours régional	<input type="checkbox"/> participé				
Cours jeunes chauffeurs Cours en section	<input type="checkbox"/> participé				
Signature					Date

Renvoyer à: **FORMATION D'APPLICATION
DE LA LOGISTIQUE**
Cen comp ICA
Activités hors du service
Caserne/AKLA
3609 Thoune

Index alphabétique

	Chiffre
ABS	96
Accidents	22, 28, 31, 75, 123–128, 131
Activités hors du service	31, 32, 34, 141, Appendice 10
AdBlue	129
Alcool	37–40, 42
Ampoules	26
Antennes	53, Appendice 2
Apprendre par coeur	138
Aptitude à conduire	38, 40
Arrêter	22, 48, 68, 86, 92, 99, 100, 103, 108, 110
Assoupir une seconde	124
Assurer	28, 48, 92, 106, 110
Attention	52, 109, 112
Autocars	35
Autorisation	33, 47, 57, 98, 99, 106
Autorisation de conduire/catégories	24, 31, 34–37, 51, 89, 141
Autoroutes/semi-autoroutes	22, 25, 28, 45, 46, 47, 48, 62, 66, 70, 75
Batterie	13, 15, 23, 24, 48, 131
Bidon	130
Blocage du différentiel	97, 128
Boissons	40, 103, 132
Boîte à vitesses	12, 23, 25, 28, 97, 132
Braquage	25, 48
Bruit	19
Camouflage	110, 111, 113, 116–122
Casque/casque intégral/vélo	50, 52
Carburants	12–14, 23, 27, 30, 129, 130
Carte	133–140
Chaînes à neige	4, 20, 21, 28, 30, 95, 128

Changement de roue	28
Chargement de personnes	101, 104, 106
Chef de véhicule	103, 104
Ceinture de sécurité	51
Colonne	107, 108
Code pénal militaire	31
Conditions de route	38, 67, 92, 94, 107, 109
Conduite dans le terrain	12, 20, 93, 97, 124, 128
Construction de lignes	47, 58, 59, 105
Conteneurs citernes BBC	97
Contrôle de l'instruction	36
Contrôle des courses	5, 9
Couvert, Prise de couvert	109–116, 122
Décharger	104
Dépannage des véhicules	128, 141
Distances;	91, 107, 110, 112, 124
Domage aux cultures	122, 128
Données techniques	Appendice 2
Économique	14, 100, 128, 129, 130
Emblèmes	7
Enregistreur de données/RAG	125, 127
Entretien	2, 8, 11
Équipement	52
Équipement de protection	50, 130
Feu	15, 34, 60, 130, 131
Feux clignotants	22, 25, 28
Feux de croisement	49
Films adhésifs	7, 69
Formation	22, 47, 48, 67, 74, 75, 107, 110
Freins/Dispositif de freinage	12, 16, 20, 96–98, 30
Freins de poussée	98, 99
FSSTM	141, Appendice 10

Fusibles	23, 26
Guêtre réfléchissante	48
Huiles usées	132
Incendies	131, 132
Inscription	7, 69
Interdiction de chargement en commun	130
Interdiction de fumer	103
Jalonnement	47, 68–74
Jalonneur de la troupe	64, 75–77
Joints de dilatation	70
Lampe-torche	48, 79
Liquide de refroidissement	14
Maintien du secret	3
Maintenance	8–12, 97
Manque de matériel	4
Marais	11, 97
Marquage des véhicules à moteur	7
Masque de protection	54, 55
Médicaments	40
Mesures de sécurité	48, 49
Mesures de protection	130
Mise en marche du moteur	13, 19, 100
Mise en mouvement fortuite	48
Mission	1, 2, 31, 111, 113, 125
Montée	92, 93, 97, 99
Motocyclettes	24, 30, 52, 98, 108
NBC	55
Nettoyant de sécurité	7, 69

Obstacles	18, 70, 72, 97
OCM Champ d'application	31
Organes de la circulation	75, 77, 78
Organes de régulation de la circulation	64, 75–77
Pannes	22–25, 28, 125, 128, 131
Parcage	18, 48
Pauses	38, 48
Passage à gué	11, 97
Personnes civiles	32
Plantons	54, 68, 77, 80–83
Poids	6, 47, 57, 61, 99, 106
Police militaire	22, 28, 125, 127, 128
Ponts	56, 70
Préparation à la marche	9, Appendice 6
Procès-verbal de réception	4, Appendice 3
Protection de la santé	2, 15, 38, 102, 130, 132
Produit antigel	14, 132
Purge du dispositif d'alimentation	27
Repetitorium	4, 89, 142–143
Rapport sur l'état	2, 11, 30, Appendice 4
Réception du véhicule	4, 6, 7
REDIMA	9, 29, 30
régime du moteur	19, 97
Règle fondamentale LCR	1, 31, 44, 52, 106
Règles pour conduite	91
Remorquage	22, 24, 25
Remorques	1, 2, 4, 7, 8, 11, 13, 20, 25, 30, 46, 48, 58, 61, 92, 96, 98–100, 105, 124, 131, Appendice 7 et 8
Réparation	1, 8, 9, 26, 28, 30, Appendice 5
Responsabilité	2, 4, 20, 98
Retrait de l'autorisation de conduire	31, 37

Service antipollution	4,10
Services de parc	9,127
Service d'hiver	13, 59
Signalisation routière durable	62, 72
Signalisation routière militaire	61–63, Appendice 9
Signaux	24, 79, 103, 108, 112
Signaux de manoeuvres	79, 84–88
Stupéfiants	37–40
Système de communication	52, 131
Système de transport à superstructure de chargement interchangeable	Appendice 7
Temps d'engagement	38, 41, 43
Temps passé au volant	38, 41, 43
Téléphone mobile	52, 131
Transports de choses	106, 124
Transport de marchandises dangereuses	22, 106, 130
Transports de personnes	36, 101–105
Temps de repos	41, 42, 43
Termes	Appendice 1
Traction intégrale	20, 28, 93, 94, 97, 99, 128
Utilisation de véhicules à moteur civils à des fins privées	32, 33
Utilisation des véhicules à moteur militaires	32, 39
Véhicules à chenilles	45, 47, 57, 59, 87, 88, 98, 107, 126, 127
Véhicules à roues	2, 11, 29, 30, 47, 98, 128
Véhicules spéciaux	47, 57
Vignette autoroutière	7
Vitesses	20, 25, 44–46, 94, 99, 107, 124
Vol	1, 48

Abbreviations

CLA	Centre logistique de l'Armée (-G Grolley/-T Thun/-O Othmarsingen/-H Hinwil/ M Monte Ceneri)
OCRNA	Office de la circulation et de la navigation de l'armée
OCM	Ordonnance sur la circulation militaire
OSI	Organisation des services d'instruction
BLA	Base logistique de l'Armée
CT	circulation et transport
mil	militaire
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière

Notes

Notes

Notes

Notes

Notes

Notes

Notes

Impressum

Editeur	Armée suisse
Auteur	Cdmt instr, FOAP log
Premedia	Centre des médias numériques de l'armée MNA
Distribution	Office fédéral des constructions et de la logistique OFCL
Copyright	VBS/DDPS
Tirage	5000 12.2022
Internet	https://www.lmsvbs.ch
Règlement	61.009 f
SAP	2530.2144

Imprimé à 100% sur du papier recyclé à partir de matières premières certifiées FSC

