



PERMIS BE



LES VÉRIFS REMORQUE

Vérifications courantes de sécurité avant départ

Opérations et contrôles : Le candidat annonce et effectue les opérations et contrôles.

Dire ce que l'on fait, et faire ce que l'on dit.

Anomalies : Le candidat vérifie l'absence d'anomalie, c'est-à-dire d'éléments défectueux, cassés, manquant.

Une anomalie, comme son absence, non signalée sera sanctionnée. Les points de contrôle doivent être annoncés.

Annonce : Les vérifications ou annonces ne peuvent être évaluées par l'expert comme effectuées correctement que si le candidat a énoncé clairement la ou les vérification(s) et annonce(s) prévues par les modalités.

A défaut, elles sont considérées « non réalisées »

Ordre chronologique des opérations de l'épreuve HC :

Il faut procéder au dételage de l'ensemble et placer le véhicule tracteur et la remorque côte à côte.

1- Contrôle de l'immobilisation

Je mets le contact, mon voyant de frein à main est allumé, mon véhicule est bien immobilisé.

Je règle mon siège et mon dossier, mes rétroviseurs et au besoin mon volant.

Je mets mon gilet de haute visibilité.

2- Vérification des documents de bord

Je m'assure de la présence des documents obligatoires du véhicule et de la remorque.

Je vais procéder aux vérifications extérieures.

3- Contrôles du véhicule tracteur

Côté gauche : Les vitres latérales, les glaces des rétroviseurs, la carrosserie et les roues, pas d'anomalies.

Devant : Le pare-brise, la carrosserie pas d'anomalies. Pas de tâches sous le véhicule.

Côté droit : Les vitres latérales, les glaces des rétroviseurs, la carrosserie et les roues, pas d'anomalies.

Derrière : La vitre arrière, la carrosserie, pas d'anomalies.

4- Contrôles de la remorque

Je vais procéder aux vérifications de la remorque.
Devant la bâche et la caisse pas d'anomalies.
Sur le côté droit la bâche, la caisse et les roues pas d'anomalies.
Derrière la bâche et la caisse, pas d'anomalies. Chargement (en ouvrant la bâche) pas d'anomalies.
Sur le côté gauche la bâche, la caisse et les roues pas d'anomalies.

5- Mise en marche du moteur

Je mets le moteur en marche.
Le voyant du frein à main et le voyant de la ceinture de sécurité sont allumés, sinon pas d'anomalies
Je vais positionner mon véhicule devant la remorque pour effectuer l'attelage.

6- Positionnement du véhicule tracteur

Je vais positionner le véhicule, j'effectue une marche arrière à allure lente.
Je vais m'arrêter à 1m environ de la remorque.
J'arrête le véhicule tracteur.

7- Compatibilité

J'immobilise le véhicule, j'arrête le moteur et je vais procéder à la compatibilité de l'attelage.
Ma tête d'attelage est compatible avec ma boule d'attelage. Connexion électrique: mon plot est compatible avec la prise 13 broches.

Je vais procéder à la compatibilité des poids. Je vais vérifier que le **PTAC** de ma remorque est respecté.
Et que le **poids réel** de la remorque est compatible avec le **PTRA** du véhicule tracteur.
Le **poids à vide** de la remorque est de 465 Kg.
Elle a un chargement de 300 kg (300 litres d'eau) et une cuve à vide de 46kg.
Ce qui me donne un **poids réel** de 800 kg environ. Son **PTAC** étant de 2500 kg donc je ne suis pas en surcharge.
Le poids de mon ensemble est inférieur à mon **PTRA** (4399Kg), je suis compatible.

8- Attelage

Mes poids étant compatibles, je vais procéder à l'attelage.
Je déplace le véhicule tracteur et j'arrête le moteur une fois en place.
Je vais procéder au verrouillage (le véhicule dispose d'une caméra de recul).
Je vérifie que celui-ci est bien verrouillé en relevant la remorque avec la roue jockey.
C'est le cas mon verrouillage est bon.
Je vais mettre le filin de sécurité et je vais brancher la prise électrique.
Je relève la roue jockey.
J'enlève le frein à main, fin de l'attelage.

9- Annonce dimensions et poids

Je vais annoncer les dimensions et le poids de l'ensemble attelé. (plaque constructeur de la remorque)
La largeur maximum est de 1,87m, la hauteur est de 1,90m, la longueur de l'ensemble est de 9,50m.
Mon **PTRA** est de 4399 kg.

10- Feux

Je vais mettre les feux de croisement et les feux de détresse.
Sur le véhicule tracteur: A l'avant, les feux de position latéraux de croisement et de détresse,
Ainsi que les répétiteurs latéraux pas d'anomalies.
Sur la remorque, à l'avant les deux feux de gabarit (ou position) pas d'anomalies.
A l'arrière, les feux rouges et de détresse, pas d'anomalies.
Monsieur l'expert si vous voulez bien m'aider pour les feux stop... Merci. Fin des vérifs.

11- Thèmes tiré au sort (1 thème sur 6)

Thème I : documents de bord, triangles.

Je vais vérifier les documents du véhicule.

La carte grise, l'attestation d'assurance en cours de validité correspondent bien au véhicule.

Je vais vérifier les documents de la remorque.

La carte grise et l'attestation d'assurance en cours de validité correspondent bien à la remorque

J'ai la notice d'utilisation, le constat amiable vierge ainsi qu'une carte routière de la région.

J'ai en ma possession le gilet de haute visibilité que je porte, l'éthylotest ainsi que les deux triangles.

Thème II : feux, dispositifs de contrôle et accessoires.

A la demande de l'expert, je mets en marche 3 feux pour en vérifier l'état et le fonctionnement.

Fin de vérification des feux.

A la demande de l'expert, je vais vérifier 2 dispositifs de contrôle (voyants, témoins, cadrans...).

Et 1 accessoire (essuie-glace, ventilation, avertisseur sonore...).

Thème III : niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces.

Côté gauche, les vitres latérales sont propres et en bon état.

Les rétroviseurs sont en bon état et bien fixés.

Devant le pare-brise est propre et en bon état. Les essuie-glaces sont en bon état.

J'ouvre le capot, ici se trouve l'orifice de remplissage du liquide de frein, l'orifice de remplissage du liquide de refroidissement, l'orifice de remplissage d'huile moteur et sa jauge, l'orifice de remplissage de lave-glaces, l'orifice de remplissage d'assistance de direction.

Côté droit, les vitres latérales sont propres et en bon état.

Les rétroviseurs sont en bon état et bien fixés.

Thème IV : pneumatiques, roues, suspension, direction.

Je vais procéder à la vérification d'une roue du véhicule tracteur.

La bande de roulement est en bon état, le flanc présente ni hernie, ni déchirure et la pression semble correcte.

Les écrous sont tous présents et visuellement bien serrés. Le garde boue est bien fixé.

En ce qui concerne la suspension, ce que je peux voir, elle est en bon état.

Je vais procéder à la vérification d'une roue de ma remorque.

La bande de roulement est en bon état, le flanc présente ni hernie, ni déchirure et la pression semble correcte.

Les écrous sont tous présents et visuellement bien serrés.

On a affaire à une suspension à barre de torsion, pas d'anomalies.

Je ferais de même pour toutes les roues de mon ensemble.

Assistance de direction : deux contrôles sont prévus.

Je vérifie mon niveau du bocal d'assistance de direction après avoir ouvert le capot. Le niveau est correct.

Explication théorique : je démarre mon véhicule, je tourne mon volant de butée en butée pour vérifier l'absence de point de résistance.

Thème V : caractéristiques de l'ensemble, plaques, dispositifs réfléchissants / catadioptres, protections latérales et arrière.

Je suis en présence d'un véhicule de marque JEEP, de type WRANGLER et d'une puissance de 400ch.

Le porte à faux à l'avant est d'environ 50cm et d'environ 1,20m à faux à l'arrière.

Sur le véhicule tracteur, à l'avant, la plaque d'immatriculation est présente et en bon état.

La plaque de tare dans la porte conducteur est présente et en bon état.

Sur la remorque la plaque de tare est présente et en bon état.

Sur le côté droit les réfléchissants latéraux sont présents et en bon état.

A l'arrière la plaque d'immatriculation est présente et en bon état ainsi que les triangles réfléchissants.

Sur le côté gauche les réfléchissants latéraux sont présents et en bon état.

Thème VI : transport de marchandises.

Je vais procéder à l'ouverture de la bâche en toute sécurité.

J'ai un chargement de 300L d'eau, bien réparti et bien arrimé sur un plancher en bon état.

La bâche est en bon état, bien tendue et étanche.

Je procède à la fermeture de la bâche et je m'assure qu'elle soit bien fermée.

12- L'interrogation orale (IO): tirée au sort (1 fiche sur 12) bilan partiel (seuil pour 2 essais : 16 points)

13- Manœuvre(s), essai 1 et/ou 2 tiré au sort (1 parcours sur 4)

14- Dételage

Mon véhicule est bien immobilisé, je vais procéder à l'immobilisation de la remorque en mettant le frein.
Je descends la roue jockey et je la mets en contact avec le sol.
J'enlève le filin de sécurité et débranche la prise électrique.
Je vais procéder au déverrouillage de l'attelage. Je vais déplacer le véhicule et le mettre en position initiale.
Fin du dételage.

Gestes et postures

L'expert note et signale les gestes et postures comportant un danger pour le conducteur ou les autres usagers. Les attitudes de sécurité élémentaires attendues sont : le port d'un vêtement de haute visibilité, le port des gants (si les circonstances l'exigent), l'ouverture et la fermeture des portes.
Le candidat se voit attribuer un point s'il a adopté les attitudes de sécurité élémentaires durant toute la durée de l'épreuve.
Dans le cas contraire, la notation 0 lui sera attribuée.

Bilan final (seuil pour être reçu : 19 points)

Épreuve complète BE (HC+CIR) 60 minutes.
Circulation seule 30 minutes.

Définitions

Comment déterminer le poids maximal tractable ?

Le poids maximal remorquable se calcule d'après la carte grise du véhicule selon la formule suivante :
 $PTRA - MCMA = \text{poids maximal tractable}$
(F3 et F2 sur carte grise)

MCMA (masse maximale en charge admissible) G1 sur carte grise

PV (Poids à Vide) :

Poids du véhicule en ordre de marche (plein de carburant, huile, liquide de refroidissement, outillage, et roue de secours prévus par le constructeur) sans passager ni conducteur.

PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) :

Poids limite que peut atteindre un véhicule ou une remorque avec son chargement (passagers, conducteur et bagages).

PTRA (Poids Total Roulant Autorisé) :

Somme des PTAC du véhicule tracteur + celui de la remorque.

PR (Poids Réel) :

Poids constaté sur la balance lors de la pesée (ce poids ne peut pas excéder le PTRA)
Le poids réel de la remorque ne doit jamais dépasser le PTAC sur la carte grise.

CU (Charge Utile) :

Elle se détermine par la différence entre PTAC et le poids à vide.
C'est la charge maximale qu'il est possible de mettre dans la remorque.