

[ CCPTA ]

## LE PLEIN D'ASTUCES



**Le nouveau camion-citerne polyvalent tactique aérotransportable (CCPTA) permet à la fois de ravitailler les véhicules terrestres et d'avitailler<sup>1</sup> les aéronefs. Acheminé via C130, C160 ou A400M, cet engin pourra être projeté au plus près des forces. Une première pour l'armée de Terre.**

Texte : CNE Céline BRUNETAUD et ASP Martin PLATRIEZ ■ Photos : ADC Jean-Raphaël DRAHI

**R**otors tournants, la Gazelle entame sa descente. Un GBC progresse vers l'aéronef, une fois celui-ci à l'arrêt sur la drop zone. Mais que fait un véhicule de transport de troupe sur le tarmac du groupement aérotransportable de la section technique de l'armée de Terre (GAMSTAT) ? Deux personnes en combinaison sortent du camion, déroulent un flexible et se dirigent vers l'hélicoptère. « Cet engin a

l'apparence d'un GBC mais ce n'en est pas un ! C'est le camion-citerne polyvalent tactique aérotransportable (CCPTA) », révèle le capitaine David Maillard, officier de marque véhicules tactiques à roues et véhicule haute mobilité à la STAT. Le CCPTA a cette particularité de passer inaperçu, d'être discret en ambiance tactique. « Le but est de se fondre dans la masse, ajoute-t-il. En opérations extérieures, il peut être confondu avec un GBC grâce à sa bâche qui dissimule la cuve de 5 000 litres. La signalétique, indiquant le transport de matières dangereuses, n'est pas apparente. » Mais ce n'est pas sa seule singularité. « Le CCPTA est polyvalent : il ravitaille et avitaille. Il fournit en carbu-

<sup>1</sup> Ravitailler les avions en carburant. Approvisionner un navire en vivres ou en matériel.  
<sup>2</sup> Dispositif de distribution à l'arrière.

### ZOOM

#### PROCÉDÉ DE CONTRÔLE DU CARBURANT POUR LES AÉRONEFS

Un échantillon de cinq à dix litres de kérosène est prélevé au fond de la cuve du CCPTA pour y subir une batterie de tests. Le moindre défaut du carburant peut entraîner une panne turbine. Les tests sont réalisés en laboratoire par le personnel du SEA ou sur le terrain grâce à une mallette d'analyses. De la recherche de traces d'eau à la mesure de la concentration en additif – évitant la formation de cristaux de glace dans le réservoir des aéronefs –, les contrôles sont nombreux et indispensables avant tout avitaillement.



Essais aéronautiques du CCPTA au GAMSTAT.

**FOCUS**

**EN SITUATION**



**01.** Valdahon : le CCPTA franchit une brèche sur une travure déposée par un SPRAT.

**02.** Mise en place d'un avitaillement sur NH90.

**Le CCPTA est polyvalent : il ravitaille et avitaille. »**

**CNE Maillard, STAT.**

rant les véhicules terrestres et les aéronefs de l'armée de Terre. Il est aussi interopérable puisque les fardeaux<sup>2</sup> peuvent approvisionner les engins des pays alliés, précise le CNE Maillard. Qui plus est, il permet de transporter tout type de carburant et peut être chargé sur n'importe quel dépôt. »

**UN CAMION QUI A DE L'AVENIR**

Le conducteur du CCPTA doit posséder le permis poids lourd et la qualification transport de matières dangereuses de niveau 3. Il n'aura aucune difficulté à conduire tout en étant équipé d'un gilet pare-balles et d'un casque lourd au

vu de l'ergonomie de la cabine modulable.

Le BCH Yannick Morandin, conducteur-avitailleur au détachement de l'aviation légère de l'armée de Terre de Pau, a découvert l'engin au GAMSTAT. Il apporte son expertise à l'utilisation du CCPTA.

« Il est plus compact et plus pratique car il dispose de moins de vannes que les autres versions de camion-citerne. Le fardeau est simple d'utilisation. Tout est à portée de main. Les enrouleurs sont facilement déployables. C'est un camion qui a de l'avenir. » De plus, le véhicule est tout-terrain. Il est surtout aérotransportable dans des avions tactiques. « le Transall, l'Hercules et bientôt l'A400M lui permettront d'être projeté au plus près des troupes engagées », souligne le CNE Maillard. Achetés en 30 exemplaires pour l'armée de Terre, les premiers camions-citernes, en évaluation à la STAT durant huit mois, seront livrés fin 2014-début 2015 selon un plan d'équipement en cours de définition. ●

**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES**

<b>Masse à vide :</b> 11,500 tonnes
<b>Masse en charge :</b> 15,920 tonnes
<b>Capacité du réservoir :</b> 315 litres
<b>Capacité de la mono-cuve :</b> 5 000 litres
<b>Longueur :</b> 8,013 m
<b>Largeur :</b> 2,540 m
<b>Hauteur de la cabine :</b> 2,650 m
<b>Puissance du moteur :</b> 340 chevaux
<b>Vitesse maximale dégazé :</b> 90 km/h
<b>Vitesse maximale en charge :</b> 80 km/h
<b>Quatre roues motrices permanentes</b>
<b>Six roues motrices en terrain difficile</b>
<b>Capacités de franchissement maximales :</b> Fossé à bord franc : 80 cm, gué : 1,10 m, En pente : 60 %, en devers : 30 %
<b>Extremum de températures en utilisation :</b> -32° et +55°
<b>Conçu aux normes européennes d'émission de niveau 5</b>
<b>Doté du système anti-pollution AD BLUE</b>