



Informations sur les accessoires aérodynamiques

CLF 313_f, 007/31.12.2020

1 Informations générales

En général, les offices de contrôles cantonaux (services des automobiles SAN) décident si les accessoires aérodynamiques peuvent être considérés non-dangereux et peuvent donc être admis, ou si des vérifications, respectivement des essais supplémentaires doivent être effectués par un centre de contrôle reconnu. Les éléments modifiés ou rajoutés ne doivent pas constituer un risque plus élevé pour les personnes et les choses. La situation nouvellement créée doit être évaluée par rapport à l'état d'origine du point de vue de la sécurité passive. Nous apprécions ces accessoires selon les prescriptions suivantes:

- [Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers \(OETV\)](#)
- [Directives no 2a](#)
- [Aide-mémoire 16 KT „Evaluation des accessoires aérodynamiques“](#)
- [Règlement \(CE\) N° 78/2009](#) et [Règlement ONU n° 127](#)

2 Pièces de série / accessoires d'origine

Si les pièces complémentaires correspondent au certificat de réception, à la réception par type, à la réception globale CE du véhicule ou sont inscrites sur le document d'immatriculation du véhicule, aucune autre preuve n'est requise.

3 Matériel

La résistance à la rupture et aux éclats du matériau doit être confirmée par un rapport d'essai ou une confirmation individuelle d'un organisme d'essai officiel. Le rapport d'essai doit décrire les conditions d'essai et les résultats. Si les exigences suisses sont remplies et qu'il y a une affectation pour la pièce additionnelle, l'autorité d'immatriculation peut accepter ce rapport. Un permis d'exploitation général (ABE) ou un rapport sur les pièces détachées peut être utile, mais ne suffit pas dans de nombreux cas pour obtenir une autorisation.

Si les pièces sont vendues ou fabriquées en grande quantité, le matériau peut être testé pour sa résistance à la rupture et à l'éclatement et un rapport d'essai correspondant peut être établi. Cinq plaques d'essai (30 cm x 30 cm) sont nécessaires pour effectuer les tests.

Nous pouvons également délivrer une confirmation individuelle DTC pour les propriétés des matériaux. Cela est nécessaire si aucune information ou documentation n'est disponible pour la partie complémentaire. Dans ce cas, un test de rupture doit être effectué sur la pièce ajoutée. Lors de l'essai de rupture, il faut veiller à ce que la pièce ajoutée ne soit pas trop endommagée. Pour cette raison, nous effectuons si possible le test de rupture à un endroit qui n'est pas visible de l'extérieur.

4 Protection des piétons

Les véhicules plus récents sont soumis à la protection des piétons (VO 78/2009 ou ECE-R 127). Cela signifie que les véhicules, après modification de la zone avant (tablier avant, fixation du tablier avant, capot, garde-boue, etc.), sont également conformes aux spécifications concernant la protection des piétons. Cette preuve peut être fournie sous la forme d'un rapport d'essai, d'un document de conformité ou d'une confirmation.

S'il n'y a pas de preuve de la protection des piétons, celle-ci peut être fournie au moyen d'une évaluation ou de tests dynamiques. Toutefois, ces tests sont très coûteux et il faut s'attendre à des dommages aux accessoires et au véhicule.

5 Marque d'identification

Les pièces de fixation doivent être marquées de façon permanente. Cette identification doit être visible à l'état installé.

6 Aileron arrière

Pour les ailerons arrière, qui n'ont pas d'homologation et doivent être testés selon les critères de la fiche asa 16 KT, au moyen d'un essai d'arrachage, une méthode d'essai équivalente (choc d'une tête) peut être utilisée en alternative. L'avantage de la procédure de test alternative est que si le résultat du test est positif, l'aileron arrière peut-être installé sans filin de sécurité et avec des méthodes de fixation standard. Cependant, il faut s'attendre à des dommages à l'aileron arrière et au véhicule d'essai lors d'un tel test.



7 Surélévation de l'admission d'air (Snorkel)

Les surélévations d'air d'admission (Snorkels) doivent répondre aux exigences de résistance à la rupture et à l'éclatement, ainsi qu'aux exigences de protection des piétons et de champ de vision vers l'avant (angle-mort dû au montant A). Le bruit et les émissions de gaz d'échappement ne doivent pas être influencés négativement (OETV, annexes 5 et 6).

8 Coûts

Le tableau indique les coûts des vérifications et des tests correspondants. Il s'agit de prix standard, qui peuvent également varier en fonction du champ d'application. Tout coût supplémentaire sera communiqué à l'avance. Nous serons heureux de vous soumettre une offre contractuelle sur demande.

Description des services	Prix en CHF, TVA incluse	
	premier élément	autre élément / inspection
Confirmation individuelle des propriétés matérielles	430.00	190.00
Confirmation individuelle d'un composant aérodynamique	640.00	320.00
Confirmation individuelle de la surélévation de l'admission d'air	900.00	-
Confirmation en série du composant aérodynamique	1'350.00	400.00
Confirmation en série de la surélévation de l'admission d'air	2'000.00	-
Essais de matériaux avec rapport d'essai	1'400.00	1'100.00
Enregistrements vidéo à grande vitesse des essais de matériaux	300.00	300.00
Essai de l'aileron arrière avec attestation DTC en série	4'000.00	-
Essai de protection des piétons (avec jambe d'essai factice) ¹⁾	5'385.00	-
Essai de protection des piétons (avec tête d'essai factice) ²⁾	7'431.30	-
Rapport d'essai sur la protection des piétons ³⁾	1'938.60	-

¹⁾ 2 points de test
²⁾ 4 points de test
³⁾ Un rapport pour la jambe ou la tête factice. Pour un rapport combiné, le coût est 50 % plus élevé.

9 Contact

Si vous avez d'autres questions, vous pouvez nous contacter au numéro suivant:

DTC AG Hotline 0900 358 999 (2 CHF/Min)

En outre, nos conditions générales s'appliquent, que vous pouvez trouver sur le site www.dtc-ag.ch.