



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT  
DEPARTEMENT FEDERAL DE JUSTICE ET POLICE  
DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA  
DEPARTAMENT FEDERAL DA GIUSTIA E POLIZIA

Berne, le 05 mai 1997

Aux Départements cantonaux  
compétents en matière de  
circulation routière

---

### Instructions concernant les exigences requises pour les ailerons arrière

Madame la Conseillère d'Etat,  
Monsieur le Conseiller d'Etat,

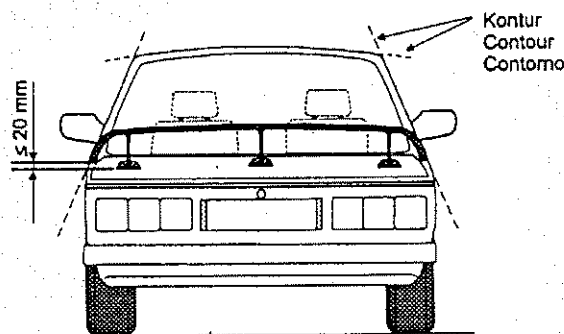
En application de l'article 67 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), les véhicules ne doivent pas présenter de saillies allongées, de pièces présentant des arêtes vives ou de pointes qui augmentent le risque de blessures en cas de collisions, notamment avec des piétons ou des usagers de deux-roues. Les composants des véhicules doivent être conçus, fixés ou protégés de manière à réduire au maximum le risque de blesser les usagers de la route en cas d'accident. Sont expressément interdits les composants inutiles et dangereux à l'extérieur du véhicule.

Dans les instructions du 29 septembre 1995, le Département fédéral de justice et police (DFJP) avait réglé dans le détail les exigences relatives à l'admission des pare-bufiles. Quant aux présentes instructions, elles contiennent les critères qui doivent être respectés pour que les exigences fixées à l'article 67 OETV concernant les ailerons arrière puissent être considérées comme satisfaites.

1. Sont admis les ailerons arrière au bénéfice d'une réception internationale, respectivement qui figurent dans une réception internationale du véhicule (p. ex. selon la directive 74/483/CEE ou 70/156/CEE). Les ailerons arrière au bénéfice d'une réception nationale étrangère, respectivement qui figurent dans une réception nationale étrangère du véhicule (p. ex. ABE allemande) sont également admis, si cette réception a été établie sur la base de prescriptions comparables à celles en vigueur en Suisse.

2. Les autres ailerons seront évalués en fonction des critères suivants:

- 2.1 Ils ne doivent pas exercer une influence négative sur le comportement routier. Ils seront montés à demeure, d'une manière fiable.
- 2.2 Ils devront être conçus quant à leur forme, leur dimension ou leur robustesse de telle manière que le danger ou la blessure causée à des personnes touchées ou effleurées lors d'une collision ne s'en trouve pas augmenté.
- 2.3 Ils ne doivent pas influencer abusivement les caractéristiques ou l'efficacité des composants de véhicules prescrits (p. ex. l'éclairage).
- 2.4 Sous réserve du chiffre 2.10, les ailerons arrière ne débordent pas latéralement et en hauteur - vus dans le sens longitudinal - le contour du véhicule (voir l'esquisse ci-dessous). A l'endroit où l'aileron est monté, la largeur du véhicule ne devra pas être dépassée.



- 2.5 Sous réserve du chiffre 2.10, les extrémités latérales des ailerons arrière seront intégrées dans la carrosserie ou repliées contre celle-ci. Un petit espace jusqu'à 20 mm ne saurait être contesté (voir esquisse).
- 2.6 Les saillies auxquelles une personne risque de rester accrochée (p. ex. lors de collisions avec des conducteurs de deux-roues), ne sont pas autorisées.
- 2.7 Mesurée sur toute la largeur du véhicule, la distance jusqu'à la carrosserie au point le plus étroit (distance entre la carrosserie et l'aileron) ne dépassera pas, sous réserve du chiffre 2.10, 80 mm (une bille de 80 mm de diamètre ne doit pas pouvoir être poussée à travers).
- 2.8 Toutes les arêtes doivent avoir un rayon d'au moins 2,5 mm. Lorsque les composants ont une dureté superficielle de 60 Shore-A au maximum (soit environ la dureté d'un pneu plein) ou aux endroits où une bille d'au moins 100 mm de diamètre ne peut accéder, des rayons de moins de 2,5 mm sont admis.

- 2.9 Les ailerons en matière synthétique doivent être construits dans un matériau qui ne provoque pas d'éclats en cas de rupture.
- 2.10 Les ailerons arrière qui débordent en hauteur ou latéralement - au maximum sur la largeur du véhicule à l'endroit où l'aileron est monté (ch. 2.4) - ou qui ne remplissent pas les exigences requises en matière de configuration des extrémités latérales (ch. 2.5) ou ne respectent pas la distance entre la carrosserie et l'aileron (ch. 2.7) sont admis si la preuve est fournie qu'ils se détachent du véhicule sous l'effet d'une force de 2'800 N. La force d'essai sera exercée horizontalement vers l'avant puis vers l'arrière, dans l'axe longitudinal du véhicule. Une fois détaché, l'aileron devra être maintenu au véhicule par un dispositif de retenue. Les composants qui subsisteront sur le véhicule ne devront pas non plus constituer un danger. L'appréciation sera effectuée sur la base des critères mentionnés ci-dessus.

Le nom du constructeur ou la marque de fabrication figurera de manière durable et bien lisible sur les ailerons arrière précités qui, au demeurant, devront être munis d'un signe d'identification. La preuve requise peut être apportée par exemple au moyen du rapport d'expertise d'un service qualifié. Ce rapport comprendra - en plus des résultats de l'expertise et de la confirmation que les critères mentionnés ci-dessus sont respectés - le signe d'identification de l'aileron, les types de véhicules prévus et les prescriptions de montage à observer.

3. Les présentes instructions entrent immédiatement en vigueur.

Veuillez agréer, Madame la Conseillère d'Etat, Monsieur le Conseiller d'Etat, l'assurance de notre haute considération.

DEPARTEMENT  
FEDERAL DE JUSTICE ET POLICE  
p.o. Le Directeur de l'Office fédéral de la police



Anton Widmer

Les présentes instructions sont également remises aux services fédéraux compétents ainsi qu'aux associations et organisations que cet objet intéresse