

# SSP

N° de certification CE  
1826-CPR-12-04-03-SUP2  
1826-CPR-12-04-03-SUP3  
1826-CPR-12-04-03-SUP4



## Supports et accessoires / support à sécurité passive

### Sécurité des usagers

En cas de choc avec un véhicule dont la vitesse est supérieure à 35 km/h, le mât se désolidarise de l'ancrage et la voiture ne subit pas un arrêt brutal. Le mât équipé d'un support à sécurité passive n'est plus considéré comme un obstacle.

### Une efficacité multidirectionnelle

Quel que soit l'angle d'impact, le support à sécurité passive remplit sa fonction. Son efficacité multidirectionnelle lui permet d'être utilisé sur tout type de route.

### Un dispositif économique

En ajoutant cet élément de sécurité sur vos ensembles existants, vous faites le choix de la sécurité tout en maîtrisant votre budget.

### Un dispositif adaptable et une installation simple et rapide

Ce SSP Signaux est compatible avec les mâts certifiés CE NF de Ø 114 et Ø 140 mm. Le support à sécurité passive s'intercale entre les 4 tiges d'ancrage du massif en béton et le sabot du mât.

### Une fabrication française

Un produit entièrement fabriqué dans le Jura (39).



Produit  
**Breveté**



Sécurité  
**Passive**



Matière  
**Acier**



Matière  
**PEBD**

## Supports et accessoires / support à sécurité passive

### Caractéristiques techniques

Matériau dispositif SSP	Acier traité anticorrosion
Matériau coque de protection	Polyéthylène basse densité
Hauteur	240 mm
Diamètre	400 mm
Poids	30 kg
Efficacité	Multidirectionnelle
Boulonnerie	Ancrage
Classes de performances	50-NE-C-S-SE-MD-0 70-NE-C-S-SE-MD-0 100-NE-C-S-SE-MD-0
Moment de flexion maximal admissible	3500 m.daN
Moment de torsion maximal admissible	290 m.daN
Certification supports aluminium simples	1826-CPR-12-04-03-SUP2
Certification mâts aluminium étagés	1826-CPR-12-04-03-SUP3
Certification supports aluminium coulissants	1826-CPR-12-04-03-SUP4

# SSP

## Supports et accessoires / support à sécurité passive



### Pour une route qui pardonne

Le Support à Sécurité Passive (SSP) est conçu pour minimiser la gravité des accidents.

#### Présentation des essais

Lors des essais, une voiture équipée de capteurs et d'un mannequin est lancée sur la piste à 35 km/h puis 100 km/h. Les résultats sont ensuite analysés suite à l'impact avec un panneau équipé d'un support à sécurité passive.

Les essais validés ont été effectués sur la piste du Transpolis le 20/10/2015 à Lyon Saint Exupéry.

Véhicule : Peugeot 106

Support : Mât Ø 140

Angle d'incidence : 20°

Essai 1 :

Vitesse = 35 km/h

Essai 2 :

Vitesse = 100 km/h

#### Sécurité optimisée

Après l'impact, le mât équipé du support à sécurité passive se désolidarise de l'ancrage. Les tiges HLE (Haute Limite Elastique) cèdent à la base. Le mât se trouve désolidarisé du massif et ne constitue plus un obstacle.

#### Protection du dispositif par un habillage esthétique

Une coque esthétique vient protéger le dispositif des projectiles présents sur la chaussée.

#### Conforme aux normes en vigueur

NF EN 12767 / 2019 (norme européenne relative à la sécurité passive), NF EN 12899-1 / 2008 (norme européenne relative à la résistance mécanique des supports de signalisation), XP P 98-531 (norme française relative aux contraintes géométriques et dimensionnelles).

