

MISES EN GARDE DE SÉCURITÉ



MISE EN GARDE DE SÉCURITÉ POUR LE MONTAGE DE PNEUS ET JANTES DE 15,5 po DE DIAMÈTRE

Certains camions légers commerciaux de marque Isuzu, Chevrolet et General Motors (poids nominal brut de véhicule de 11 050 lb) munis de jantes et de pneus d'un diamètre de 15,5 po sur l'essieu arrière sont importés en Amérique du Nord. Il s'agit d'une dimension de pneu et de jante spéciale pour laquelle aucun pneu de remplacement n'est fabriqué en Amérique du Nord actuellement. Toyo ne produit pas de pneus de 15,5 pouces, mais exprime sa préoccupation sur le fait que des pneus de 15 po pourraient être mal utilisés.

UN MAUVAIS APPARIEMENT PNEU/JANTE POURRAIT ENTRAÎNER UNE DÉFAILLANCE DU PNEU ET CAUSER DES BLESSURES GRAVES OU LA MORT. TOUT MONTAGE DE PNEU À DIAMÈTRES DE TALON DE 15 OU DE 16 POUCHES SUR UNE JANTE D'UN DIAMÈTRE DE 15,5 POUCHES, OU UN PNEU À DIAMÈTRES DE TALON DE 15,5 PO SUR UNE JANTE D'UN DIAMÈTRE DE 15 OU DE 16 POUCHES CONSTITUERAIT UN MÉSAPPARIEMENT.



MISE EN GARDE LES EXCÈS DE VITESSE SONT DANGEREUX

Bien qu'un pneu puisse comporter un indice de vitesse, nous ne recommandons pas la conduite d'un véhicule de façon non sécuritaire ou illicite. Les cotes de vitesse sont déterminées par des tests en laboratoire qui s'apparentent aux performances sur la route, mais elles perdent toute validité si les pneus ne sont pas suffisamment gonflés, ou s'ils sont surchargés, usés, rechapés, endommagés ou altérés. De plus, les cotes de vitesse n'offrent aucunement l'assurance que les véhicules peuvent rouler en toute sécurité à la vitesse maximale qu'elles indiquent, particulièrement lorsque la chaussée et les conditions météorologiques ne s'y prêtent pas et que le véhicule possède des caractéristiques inhabituelles.

LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À DES VITESSES EXCESSIVES PAR RAPPORT AUX CONDITIONS ENVIRONNANTES PEUT CAUSER UN ACCIDENT ET ENTRAÎNER DES BLESSURES OU LA MORT.



MISE EN GARDE IL EST DANGEREUX DE ROULER SUR DES PNEUS INSUFFISAMMENT GONFLÉS

OMETTRE DE RESPECTER LES PRESSIONS D'AIR RECOMMANDÉES PEUT ENTRAÎNER LA DÉFAILLANCE DU PNEU ET ÊTRE LA CAUSE DE BLESSURES OU DE MORT ACCIDENTELLES.

MISES EN GARDE DE SÉCURITÉ



MISE EN GARDE SUR LES SUBSTANCES INFLAMMABLES DANS LES PNEUS

NE JAMAIS, en aucun cas, introduire une substance inflammable dans un pneu. Il peut s'avérer extrêmement dangereux d'enflammer cette substance dans le but de faciliter le collage des talons. Une telle pratique peut entraîner une explosion du pneu suffisamment puissante pour causer des blessures personnelles graves ou la mort.

Elle peut également causer des dommages imperceptibles au pneu ou à la jante et provoquer sa défaillance.



PROCÉDURES D'INSPECTION POUR DÉTECTER LES « RUPTURES CIRCONFÉRENTIELLES » DE FLANC POTENTIELLES DANS LES PNEUS À CARCASSE RADIALE MÉTALLIQUE DE CAMIONS, D'AUTOBUS ET DE CAMIONS LÉGERS.

La réparation d'un ensemble pneu/jante peut poser un danger et cette opération doit être confiée à des personnes compétentes qui utilisent les outils appropriés.

L'omission de respecter ces procédures peut entraîner des blessures graves ou la mort.

Tout pneu que l'on soupçonne d'avoir roulé insuffisamment gonflé et/ou surchargé doit être manipulé avec prudence. Des dommages permanents attribuables au fait d'avoir roulé insuffisamment gonflé ou surchargé ne sont pas toujours perceptibles. Tout pneu que l'on soupçonne d'avoir roulé surchargé ou à une pression de 80 % ou moins de la pression d'exploitation normale pourrait possiblement receler des dommages structurels irrémédiables aux flancs (perte d'intégrité du câblé métallique). Le sous-gonflage et les surcharges affaiblissent les fils câblés, lesquels peuvent se briser l'un après l'autre jusqu'à ce qu'une rupture survienne dans la partie supérieure du flanc provoquant une perte d'air instantanée avec une force explosive.

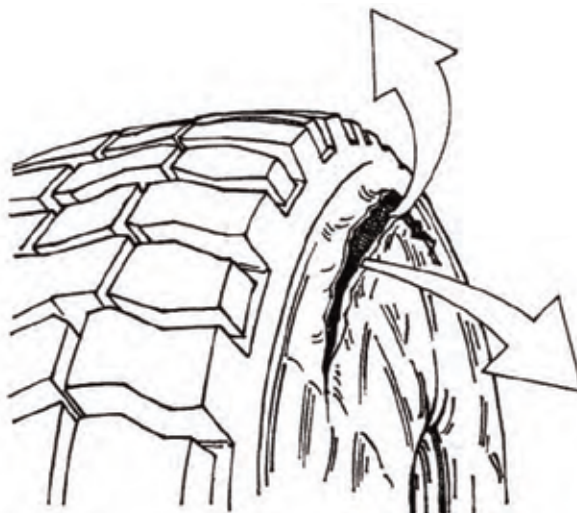
Une telle situation pourrait entraîner des blessures graves ou la mort.

ÉTAPE 1 – INSPECTER LE PNEU

PNEU « DOUTEUX »

Lorsqu'un camion, un autobus ou un camion léger équipé de pneus à carcasse radiale métallique revient à son centre de service et que l'on soupçonne un ou plusieurs pneus d'avoir roulé surchargé ou insuffisamment gonflé, il est recommandé que le personnel affecté à l'entretien manipule ces pneus avec prudence. Un technicien en pneus qualifié doit retirer l'obus de valve et dégonfler entièrement le pneu avant de retirer l'ensemble pneu/jante/roue du véhicule. Après avoir retiré le pneu du véhicule, le technicien doit démonter le pneu de la jante/roue et effectuer une inspection visuelle complète sur place du pneu.

Dans le cas des pneus déjà démontés et qui sont rendus à l'étape de la préparation en vue de leur réparation ou du rechapage, les mêmes procédures d'inspection s'appliquent. Le technicien pourrait également utiliser un équipement d'inspection non destructif comme un appareil de mesure du cisaillement, les rayons X, ou un autre



moyen de test non destructif, si ceux-ci sont disponibles, dans le but de vérifier la présence d'anomalies dans la carcasse.

Dans les cas de tous les pneus qui retournent en service, un technicien en pneus qualifié doit effectuer une inspection visuelle complète du pneu dans un endroit bien éclairé à l'aide d'une lampe rasante tenue à la main.

RECHERCHER :

- Perforations et autres dommages.
- Distorsions ou ondulations (plis ou bosses) dans le flanc.
- Coupures, fibres tirées ou éclats qui mettent à nu le fil câblé (pli) ou le câblé métallique.

RECHERCHER AU TOUCHER :

- Les endroits mous dans la zone flexible du flanc.
- Distorsions ou ondulations (plis ou bosses) dans le flanc.
- Les filaments en saillie (câble) indicateurs de fils brisés.

ÉCOUTER :

- Recherchez les sons de claquement, de tapement ou de crépitement.

Si le pneu recèle des perforations, des coupures, des fibres tirées ou des éclats qui exposent le fil câblé (pli) ou le câblé métallique, sans toutefois faire paraître d'autres problèmes circonférentiels, ce pneu doit être acheminé à un centre de réparation avec service complet pour une inspection plus approfondie afin de déterminer s'il est réparable et qu'il ne pose aucun risque de « rupture circonférentielle ».

Si le pneu comporte d'autres irrégularités circonférentielles, celui-ci doit être mis hors service, être marqué irréparable puis détruit!

Si AUCUNE de ces conditions n'est présente, alors que l'obus de valve est toujours retiré, poursuivez à l'étape 2.

ÉTAPE 2 – GONFLER LE PNEU À 20 PSI

GONFLAGE INITIAL ADÉQUAT

Si le pneu ne révèle aucune condition de « rupture circonférentielle » au cours de l'inspection initiale (étape 1), montez le pneu sur sa jante/roue puis gonflez à environ 5 psi pour coller les talons. Placez l'ensemble dans un dispositif de retenue approuvé par l'OSHA comme une cage de sécurité. Gonflez le pneu avec l'obus de valve retiré au moyen d'un mandrin à air adaptable muni d'un régulateur de pression et d'une rallonge de tuyau à air.

- Pour les pneus de camions légers et poids moyens, gonflez jusqu'à 20 psi.
- Dans le cas des pneus destinés aux autobus et aux camions de collecte des rebuts, gonflez jusqu'à 40 psi.

Pendant le gonflage initial à l'étape 2, toujours –

ÉCOUTER :

- Recherchez les sons de claquement, de tapement ou de crépitement.

RECHERCHER :

- Distorsions ou ondulations (plis ou bosses) dans le flanc.

Si L'UNE OU L'AUTRE de ces conditions est présente pendant le gonflage – **ARRÊTEZ!** Ne vous approchez pas du pneu. Avant de retirer le pneu du dispositif de retenue, dégonflez le pneu entièrement à distance.

Retirez le mandrin à air adaptable. Le pneu doit être marqué en conséquence, être identifié comme inutilisable et non réparable puis être détruit!

Si AUCUNE de ces conditions n'est présente, alors que l'obus de valve est toujours retiré, poursuivez à l'étape 3.

**ÉTAPE 3 – GONFLER LE PNEU À 20 PSI DE PLUS QUE LA PRESSION MAXIMALE
DE GONFLAGE INDIQUÉ SUR LE FLANC CONTINUER LE GONFLAGE**

Si aucune des conditions de « rupture circonférentielle » n'est présente au cours de l'étape 2 (gonflage initial de 20 psi pour les pneus LT et de camions; 40 psi pour les pneus d'autobus et de collecte de rebuts), poursuivez le gonflage dans le dispositif de retenue, l'obus de valve retiré, au moyen d'un mandrin à air adaptable muni d'un régulateur de pression et d'une rallonge de tuyau à air.

- Dans le cas des pneus de camions légers et poids moyens, poursuivez le gonflage jusqu'à atteindre 20 psi DE PLUS que la pression de gonflage maximale indiquée sur le flanc – sans toutefois excéder 120 psi.
- Dans le cas des pneus d'autobus et de camions de collecte des rebuts, poursuivez le gonflage jusqu'à atteindre 20 psi DE PLUS que la pression de gonflage maximale indiquée sur le flanc – sans toutefois excéder 140 psi.
- Tenez-vous TOUJOURS à l'écart de la trajectoire du pneu.

Pendant le processus de gonflage à l'étape 3, toujours –

ÉCOUTER :

- Recherchez les sons de claquement, de tapement ou de crépitement.

RECHERCHER :

- Distorsions ou ondulations (plis ou bosses) dans le flanc.

Si L'UNE OU L'AUTRE de ces conditions est présente pendant le gonflage – **ARRÊTEZ!** Ne vous approchez pas du pneu. Avant de retirer le pneu du dispositif de retenue, dégonflez le pneu entièrement à distance.

Retirez le mandrin à air adaptable. Le pneu doit être marqué en conséquence, être identifié comme inutilisable et non réparable puis être détruit!

Si AUCUNE de ces conditions n'est présente, retirez le mandrin à air adaptable, installez l'obus de valve, puis réglez la pression de gonflage à la valeur recommandée.