


INFORMATIONS D'ENTRETIEN SUR LES PNEUS ET LES JANTES


MISES EN GARDE ET INSTRUCTIONS DE SÉCURITÉ IMPORTANTES

IMPORTANT : Veillez à ce que chaque personne affectée au service des pneus ou des véhicules dans votre établissement lise et comprenne ces mises en garde.  **MISE EN GARDE!** L'OMISSION DE SE CONFORMER À CES MISES EN GARDE ET INSTRUCTIONS DE SÉCURITÉ PEUT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES ET MÊME LA MORT.



INSPECTION APPROPRIÉE

- TOUJOURS inspecter la jante et les pneus pendant le service. Peu importe la qualité de construction du pneu, une perforation, un choc, un gonflage inadéquat, un entretien insuffisant ou encore, des facteurs liés au service peuvent provoquer la défaillance d'un pneu et engendrer un risque de dommage à la propriété et des blessures graves ou fatales pour vous ou votre client
- EXPLIQUEZ à vos clients l'importance d'examiner leurs pneus fréquemment afin de vérifier la présence de fibres tirées, de bosses, d'usure excessive de la bande de roulement, de séparations ou de coupures. Si de telles conditions existent sur un pneu, recommandez au client de le remplacer par son pneu de secours et de se rendre à votre établissement sans délai. Si vous constatez l'une ou l'autre des conditions ci-dessus, portez ce fait à l'attention du client immédiatement.


COMPOSANTS APPROPRIÉS



- NE JAMAIS utiliser une jante ou un pneu endommagé, car l'ensemble peut éclater sous la pression avec une force explosive. Tout pneu monté sur une jante et gonflé recèle une énergie explosive.  **MISE EN GARDE!** SI VOUS ÊTES FRAPPÉ PAR UN PNEU QUI EXPLOSE, PAR LES PIÈCES D'UNE JANTE OU PAR LE SOUFFLE DE L'AIR, VOUS POUVEZ ÊTRE GRAVEMENT BLESSÉ OU TUÉ.

LES POUR LE MONTAGE/DÉMONTAGE DE PNEUS À CHAMBRE INCORPORÉE

- NE JAMAIS monter un pneu ou gonfler un pneu monté sur des jantes assemblées avec des pièces disparates;  **MISE EN GARDE!** L'ENSEMBLE PEUT EXPLOSER ET CAUSER DE GRAVES BLESSURES OU LA MORT. Avant d'assembler une jante, assurez-vous que toutes les pièces sont conformes et qu'elles forment un ensemble homogène.
- NE JAMAIS monter un pneu sur une jante dont le diamètre n'est pas conforme;  **MISE EN GARDE!** L'ENSEMBLE PEUT EXPLOSER ET CAUSER DE GRAVES BLESSURES OU LA MORT. Cette mise en garde s'applique à toutes les composantes dissemblables, comme le fait de monter un pneu de 14 pouces sur une roue de 14,5 pouces, ou des combinaisons pneu/jante semblables : 15 po et 15,5 po, 16 po et 16,5 po, 17 po et 17,5 po, 18 po et 18,5 po ou 19 po et 19,5 po. NE JAMAIS monter un pneu sur une jante avant d'avoir vérifié si vous possédez les pièces conformes et qu'elles forment un ensemble homogène. La RMA présente un tableau de correspondance de jantes multipièces, publication no RMC 4/93. Il est possible de commander ce tableau par l'entremise de leur site Web à www.rma.org.

INSTALLATION CONFORME

- La réparation d'un ensemble pneu/jante peut poser un danger et elle doit être confiée à des personnes compétentes qui font appel à des procédures approuvées.  **MISE EN GARDE!** OMETTRE DE SE CONFORMER AUX PROCÉDURES APPROUVÉES PEUT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES OU LA MORT, POUR VOUS OU LES AUTRES.

- NE PAS regonfler tout type d'ensemble pneu/jante qui a roulé à plat ou à un gonflage insuffisant (c.-à-d., à 80 % ou moins de la pression d'exploitation recommandée). Le pneu pourrait être endommagé à l'intérieur et exploser pendant le gonflage, ou les pièces de la jante peuvent être usées, endommagées ou déjantées et se disjoindre avec une force explosive.  **MISE EN GARDE!** L'EXPLOSION QUI EN RÉSULTE PEUT CAUSER DE GRAVES BLESSURES OU LA MORT. Veuillez vous reporter au Bulletin de service d'information sur les pneus de la RMA relativement aux « ruptures circonférentielles » (TISB 33 numéro 2). Les bulletins peuvent être commandés auprès de la RMA à www.rma.org.
- NE JAMAIS utiliser de liquide d'allumage, que ce soit de l'essence ou toute autre matière inflammable pour lubrifier, sceller ou coller les talons d'un pneu à chambre incorporée;  **MISE EN GARDE!** LE PNEU PEUT EXPLOSER OU L'ENSEMBLE PNEU/JANTE PEUT SE SÉPARER AVEC UNE FORCE EXPLOSIVE ET ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES OU LA MORT.
- NE JAMAIS tenter de démonter un pneu alors que l'ensemble est toujours installé sur le véhicule. Utilisez les outils appropriés pour démonter ou monter les pièces de la jante. NE JAMAIS utiliser un marteau en acier pour faire coller les pièces d'une jante; utilisez uniquement un maillet à tête en caoutchouc, en plastique ou en cuivre. Le fait de frapper sur un ensemble pneu/jante avec un marteau de quelque type que ce soit peut endommager le pneu ou la roue et poser un danger pour l'installateur. Utilisez un marteau décolleur de talon (bec-de-canard) en acier uniquement comme cale. Ne frappez pas sur la tête du marteau avec un autre marteau à frappe dure; utilisez un maillet à jante.

LUBRIFIANTS APPROPRIÉS

- TOUJOURS utiliser un lubrifiant à pneu frais chaque jour qui provient d'un approvisionnement propre, puis placez-le dans un contenant portatif propre. TOUJOURS vous assurer que le lubrifiant est propre et exempt de saletés, de sable, de rognures de métal ou d'autres particules dures.
- Munir le contenant portatif d'un couvercle ou prendre d'autres moyens pour prévenir la contamination du lubrifiant. Dans le cas des lubrifiants sous forme de solution, utilisez un couvercle muni d'un entonnoir; il s'agit d'une méthode éprouvée pour minimiser le risque de contamination et empêcher l'excédent de lubrifiant de couler dans la carcasse du pneu. La petite ouverture de l'entonnoir doit être ajustée de manière à ce que lorsque l'on insère un coton-tige dans le lubrifiant par l'ouverture puis qu'on l'en retire, le coton-tige soit comprimé et retienne l'excès de lubrifiant. Cette façon de procéder permet de ne pas enlever le couvercle, ce qui ajoute à la protection. Un double fond en maille constitue une protection additionnelle du lubrifiant contre les contaminants.

Le pneu doit être gonflé et monté rapidement avant que le lubrifiant sèche.

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES POUR LE MONTAGE/DÉMONTAGE DE PNEUS À CHAMBRE INCORPORÉE

Suivent les instructions générales relatives au montage/démontage des pneus. Pour des instructions détaillées relatives au montage/démontage des pneus sur certains types de jantes et de roues, veuillez vous reporter aux instructions du fabricant relatives aux jantes ou aux roues, ou consultez le Tableau de correspondance de jantes multipièces, Publication no RMC 4/93.

PNEUS À CHAMBRE INCORPORÉE

Sélection des composants et matériaux appropriés :

- a. Les pneus doivent toujours être installés sur une jante/roue dont les dimensions sont conformes tel qu'il est stipulé dans les recueils de données comme le Tire and Rim Association Year Book.
- b. Toujours installer des obus de valve neufs et des capuchons de valve métalliques avec joint en caoutchouc ou en plastique.
- d. Toujours remplacer le corps de valve en caoutchouc lorsque l'on monte un pneu sur une roue de 16 à 19,5 pouces.
- e. Toujours utiliser un dispositif de sécurité comme une cage de protection approuvée par l'OSHA ou tout autre dispositif de retenue dont le but est de vous protéger contre l'éclatement des composants d'un ensemble jante/roue multipièces ou en cas d'une soudaine perte d'air provenant d'une roue d'une seule pièce. Ne jamais se tenir au-dessus ou devant un pneu lorsque l'on procède au gonflage. Toujours utiliser un raccord de gonflage à distance et se tenir à l'écart pendant le gonflage.

Lubrification des jantes et des pneus :

Il est recommandé de toujours utiliser un lubrifiant approuvé pour le montage des pneus. Les savons à l'huile végétale ou les solutions savonneuses animales sont des lubrifiants privilégiés. Ne jamais utiliser d'antigel, de silicone, ou de lubrifiants à base de pétrole. Un volume inapproprié d'eau mélangé à un lubrifiant approuvé pourrait être dommageable au pneu et à la roue.

Le lubrifiant sert les trois objectifs suivants :

- Minimise le risque d'endommager le talon du pneu avec les outils de montage.
- Facilite l'insertion du pneu sur la jante en lubrifiant toutes les surfaces de contact.
- Favorise le positionnement adéquat du talon (centrage jante/pneu) et aide à prévenir le montage excentrique.

Éviter d'utiliser une quantité excessive de lubrifiant, car celui-ci pourrait se trouver emprisonné entre le pneu et la chambre à air et ainsi, endommager la chambre à air et provoquer une perte d'air rapide.

Préparation de la roue, de la jante et du pneu:

Ne jamais souder ni appliquer de la chaleur sur une jante ou une roue qui doit recevoir un pneu.

- a. Toujours porter des lunettes de sécurité ou une visière de protection lorsque l'on effectue du ponçage ou du meulage sur une jante ou une roue.
- b. Inspecter les ensembles roue/jante pour la présence de fissures, de distorsion et de déformation du bord de la jante. À l'aide d'une lime ou d'une toile d'émeri, enlever le morfil, les soudures, les bosselures, etc. qui sont présents sur la jante du côté du pneu. Inspecter l'état des trous de boulon sur les roues.
- c. Enlever la rouille à l'aide d'une brosse métallique et appliquer une peinture antirouille sur les roues en acier.
- d. Enlever toute accumulation de caoutchouc ou de graisse qui pourrait être collée au pneu en faisant attention de ne pas l'endommager. Essuyer le talon avec un chiffon sec.

Démontage des pneus à chambre incorporée :

- a. Avant de commencer à desserrer les écrous, dégonfler le pneu en retirant l'obus de valve.
- b. Une fois la roue à plat sur le sol, casser le siège du talon des deux côtés à l'aide d'un outil à déjanter. N'utiliser aucun marteau, peu importe le type. Le fait de frapper sur un ensemble pneu/jante avec un marteau de quelque type que ce soit peut endommager le pneu ou la roue et poser un danger pour l'installateur. Utiliser un marteau décolleur de talon (bec-de-canard) en acier uniquement comme cale. Ne pas frapper pas sur la tête du marteau avec un autre marteau à frappe dure; utiliser un maillet à jante.
- c. Appliquer du lubrifiant sur toutes les surfaces du talon. Lorsque l'on applique du lubrifiant sur la jante, il faut lubrifier toute la surface, d'un bord à l'autre. Le pneu doit être gonflé et monté rapidement avant que le lubrifiant sèche.
- d. En commençant par la valve, retirer le pneu à l'aide des leviers démonte-pneu conçus à cette fin. En commençant à hauteur de la valve, vous minimisez le risque d'endommager le talon. S'assurer que le bord avec la lèvre conique ayant la portée la plus courte par rapport à la jante creuse fait face vers le haut. Toujours essayer d'éviter de triturer le talon avec les leviers, dans la pleine profondeur de la jante à base creuse.

Montage des pneus à chambre incorporée :

- a. Inspecter l'état des trous de boulon sur les roues; éliminer les roues comportant des fissures, qui arborent des surfaces d'ajustement excessivement usées ou des trous de goujon usés ou « élimés ». Vérifier l'état des bords de jante pour la présence d'usure excessive à l'aide de l'indicateur d'usure du fabricant.
- b. Remplacer les joints de valve et inspecter le corps de valve pour la présence de dommages et d'usure. Remplacer le corps de valve au besoin.
- c. Appliquer le lubrifiant conformément aux instructions ci-dessus. Le pneu doit être gonflé et monté rapidement avant que le lubrifiant sèche.
- d. En plaçant la lèvre courte vers le haut, couchez le pneu sur la jante du côté de la valve et travaillez en utilisant les outils pour pneu à chambre incorporée appropriés, en mettant pleinement à profit le puits de jante. Le pneu de 19,5 pouces doit être monté à partir du côté court. Attention de ne pas endommager ni déloger le système de contrôle interne (p. ex., système de contrôle de pression des pneus) pendant l'opération.
- e. N'utiliser aucun marteau de quelque type que ce soit. Il pourrait en résulter des dommages au talon et entraîner la destruction du pneu.

Gonflage des pneus à chambre incorporée :

- a. Coucher le pneu/la roue horizontalement et gonfler à 5 psi, pas plus, afin de positionner le talon sur les bords.
- b. Pour achever de coller les talons sur les bords, placer la roue dans une cage de sécurité approuvée puis gonfler à 20 psi. Vérifier soigneusement que la roue ne présente aucune distorsion ou irrégularité provenant d'un roulage à plat. Si des dommages de roulage à plat sont constatés, détruire le pneu.
- c. Si le pneu n'est pas endommagé, poursuivre le gonflage jusqu'à la pression maximale indiquée sur le flanc. La RMA recommande, dans le cas d'un pneu donnant l'impression d'être insuffisamment gonflé, de surgonfler ce pneu de 20 psi et de le laisser dans la cage pendant 20 minutes avant de le manipuler.
- d. S'assurer que le cordon de centrage est concentrique par rapport au bord de la jante avec une différence circulaire qui n'excède pas 2/32e de pouce. Si le ou les talons ne sont pas collés, dégonfler le pneu, lubrifier de nouveau les portées du talon et regonfler.
- e. Lorsque les talons sont bien collés, régler la pression du pneu à la valeur d'exploitation recommandée. Vérifier l'étanchéité de l'obus de valve puis visser un capuchon métallique ou de type « air-through » (verrouillable).
- f. Ne jamais gonfler ou regonfler un pneu que l'on soupçonne d'avoir roulé à une pression de 80 % ou moins de la pression recommandée par le fabricant du pneu ou du véhicule.

PNEUS AVEC CHAMBRE À AIR

Sélection des composants et matériaux appropriés :

- a. Tous les pneus doivent être montés avec la chambre à air et la bande de fond de jante (flap) appariée à la jante ou à la roue.
- b. S'assurer que les composants de jante/roue sont parfaitement compatibles et qu'elles sont de la dimension appropriée au pneu.
- c. Toujours utiliser une nouvelle chambre à air pour le montage d'un nouveau pneu. Compte tenu du fait qu'une chambre à air augmente normalement de taille à l'usure normale, l'utilisation d'une chambre à air usée dans un nouveau pneu augmente le risque de plissage ou d'usure par frottement de la chambre à air et par conséquent, sa défaillance.
- d. Dans le cas des pneus radiaux, toujours utiliser des chambres à air conçues pour ce type de pneu.
- e. Toujours installer une nouvelle bande de fond de jante lorsque l'on monte un nouveau pneu. Avec le temps, la bande de fond de jante s'use, durcit et devient friable. Après un certain temps, elle s'adaptera de manière à épouser parfaitement l'ensemble jante/pneu dans lequel elle est installée. C'est pourquoi elle ne conviendra pas exactement à une nouvelle combinaison jante/pneu.
- f. Toujours installer des obus de valve neufs et des capuchons de valve métalliques avec joint en caoutchouc ou en plastique. Dans le cas de pneus qui exigent des joints toriques, s'assurer d'installer un joint torique en silicone neuf à chaque changement de pneu.
- g. Toujours utiliser un dispositif de sécurité comme une cage de protection approuvée par l'OSHA ou tout autre dispositif de retenue dont le but est de vous protéger contre l'éclatement des composants d'un ensemble jante/roue multipièces ou en cas d'une soudaine perte d'air provenant d'une roue d'une seule pièce. Ne jamais se tenir au-dessus ou devant un pneu lorsque l'on procède au gonflage. Toujours utiliser un raccord de gonflage à distance et se tenir à l'écart pendant le gonflage.

⚠ MISE EN GARDE! S'assurer que l'intérieur du pneu est parfaitement sec avant d'y insérer la chambre à air. Omettre de respecter cette règle pourrait rendre la carcasse perméable, et entraîner une défaillance prématurée du pneu et de la carcasse!

Lubrification des jantes et des pneus

Il est recommandé de toujours utiliser un lubrifiant approuvé pour le montage des pneus. Les savons à l'huile végétale ou les solutions savonneuses animales sont des lubrifiants privilégiés. Ne jamais utiliser d'antigel, de silicone, ou de lubrifiants à base de pétrole. Un volume inapproprié d'eau mélangé à un lubrifiant approuvé pourrait être dommageable au pneu et à la roue.

Le lubrifiant sert les trois objectifs suivants :

- Minimise le risque d'endommager le talon du pneu avec les outils de montage.
- Facilite l'insertion du pneu sur la jante en lubrifiant toutes les surfaces de contact.
- Favorise le positionnement adéquat du talon (centrage jante/pneu) et aide à prévenir le montage excentrique.

Appliquer suffisamment, mais modérément, de lubrifiant propre sur toutes les parties du talon et sur la partie exposée de la bande de fond de jante. Lubrifier également toute la surface de la jante. Éviter d'utiliser une quantité excessive de lubrifiant, car celui-ci pourrait se trouver emprisonné entre le pneu et la chambre à air et ainsi, endommager la chambre à air et provoquer une perte d'air rapide.

Préparation de la roue, de la jante et du pneu :

Ne jamais souder ni appliquer de la chaleur sur une jante ou une roue qui doit recevoir un pneu.

- a. Toujours porter des lunettes de sécurité ou une visière de protection lorsque l'on effectue du ponçage ou du meulage sur une jante ou une roue.
- b. Inspecter les ensembles roue/jante pour la présence de fissures, de distorsion et de déformation du bord de la jante, les cercles amovibles, les anneaux verrouilleurs, etc. À l'aide d'une lime ou d'une toile d'émeri, enlevez le morfil, les soudures, les bosselures, etc. qui sont présents sur la jante du côté du pneu. Inspecter l'état des trous de boulons sur les roues.
- c. Enlever la rouille à l'aide d'une brosse métallique et appliquer une peinture antirouille.
- d. Enlever toute accumulation de caoutchouc ou de graisse qui pourrait être collée au pneu en faisant attention de ne pas l'endommager. Essuyer le talon avec un chiffon sec.

Démontage des pneus avec chambre à air :

- a. Si un pneu a roulé insuffisamment gonflé ou si l'on soupçonne que le pneu ou la roue sont endommagés, l'obus de valve doit être enlevé avant de retirer l'ensemble pneu/roue de l'essieu du véhicule. Cette directive a pour but d'éviter un possible accident.
- b. Avant de déverrouiller un cercle amovible ou un anneau verrouilleur, retirer l'obus de valve et laisser le pneu se dégonfler entièrement.
- c. Retirer toutes les pièces de la jante ou de la roue.

Montage des pneus avec chambre à air :

- a. Insérer une chambre à air de la bonne dimension dans le pneu et gonfler partiellement (3 psi) pour arrondir la chambre à air (dans le cas de chambres à air plus grandes, l'usage d'un extenseur de talon pourrait s'avérer nécessaire – voir les instructions de montage ci-dessous).
- b. Insérer la valve dans le trou de valve de la bande de fond de jante. Insérer ensuite le reste de la bande de fond de jante dans le pneu.
- c. Vérifier que les ailettes de la bande de fond de jante ne sont pas pliées. Il est facile de s'en assurer en plaçant une main d'un côté du pneu, et en passant l'autre main le long de l'ailette sur tout le pourtour.
- d. Gonfler la chambre à air jusqu'à ce que la bande de fond de jante soit bien appuyée sur les flancs du pneu et que les talons commencent à s'écarter, et ne pas dépasser la pression de 3 psi.
- e. Appliquer un lubrifiant à pneu conforme sur les deux talons et sur la partie visible de la bande de fond de jante. S'assurer que l'excédent de lubrifiant ne coule pas à l'intérieur du pneu.
- f. Installer le pneu, la chambre à air et la bande de fond de jante sur la roue ou la jante en prenant soin de centrer la valve dans la fente.
- g. Poser le cercle amovible et l'anneau verrouilleur en vous assurant qu'ils sont placés correctement, qu'ils sont verrouillés et conformes à cette « configuration ».

Montage des pneus avec chambre à air à l'aide d'un écarte-pneu manuel :

- a. Suivre les étapes A à C sous « Montage des pneus avec chambre à air ». Toutefois, avant d'insérer la bande de fond de jante dans le pneu, placer deux écarte-pneu de la façon suivante :
 1. Placer le premier dans un angle de 90 degrés par rapport à la valve. (La bande de fond de jante est placée entre l'écarte-pneu et la chambre à air).
 2. Placer le deuxième directement opposé au premier.
 3. Écarter les talons et insérer la bande de fond de jante.
 4. Rapprocher les talons et retirer les écarte-pneu.
- b. Suivre les étapes D à G sous « Montage des pneus avec chambre à air ».

Montage des pneus avec chambre à air à l'aide d'un écarte-pneu automatique :

- a. Écarter les talons du pneu.
- b. Gonfler la chambre à air jusqu'à environ 3 psi.
- c. Insérer la chambre à air dans le pneu. Appliquer le lubrifiant à pneu approprié sur les surfaces intérieures et extérieures des deux talons et sur la partie de la chambre à air visible entre les talons. S'assurer que l'excédent de lubrifiant ne coule pas à l'intérieur du pneu.
- d. Insérer la valve dans le trou de valve de la bande de fond de jante. Insérer ensuite le reste de la bande de fond de jante dans le pneu.
- e. Rapprocher les talons.
- f. Suivre les étapes 4 à 7 sous « Montage des pneus avec chambre à air ».

GONFLAGE DES PNEUS AVEC CHAMBRE À AIR :

- a. Une conduite d'air avec rallonge (30 po minimum), un manomètre en ligne et un raccord de gonflage à distance doivent être utilisés pour le gonflage. Retirer l'obus de valve et coucher l'ensemble à plat sur le sol. En utilisant un dispositif de retenue approuvé, gonfler partiellement pour coller les talons. Pendant que le pneu est toujours dans le dispositif de retenue, s'assurer que tous les composants de la jante sont centrés et verrouillés correctement. Dans le cas contraire, le pneu doit être dégonflé, démonté, lubrifié de nouveau puis regonflé. Ne pas forcer l'insertion de l'anneau verrouilleur à coups de marteau.
- b. Dégonfler le pneu en retirant la conduite d'air. Cette opération permet à la chambre à air de se détendre et ainsi, d'éliminer les plis ou les étirements irréguliers que le premier gonflage pourrait avoir créés.