



CONSEILS RELATIFS AUX PRESSIONS DE GONFLAGE DES PNEUMATIQUES

Un gonflage correct des pneumatiques suivant l'utilisation est un facteur très important, non seulement sur le plan du confort, mais surtout sur celui de la **SECURITE** et de l'**ECONOMIE**.

- Sur le plan de la **SECURITE**, le respect des pressions contribue largement au bon comportement du véhicule sur sa trajectoire. C'est un facteur important de la tenue de route en ligne droite et en virage même à vitesse modérée, et lors des freinages.

Un certain nombre "d'accidents inexplicables", et la plupart des avaries des pneumatiques sont causées ou aggravées par des pressions de gonflage incorrectes.

- Sur le plan de l'**ECONOMIE**, le respect des pressions garantit un rendement optimum du pneumatique, un meilleur kilométrage, une usure régulière de la bande de roulement, et une carcasse sans fatigue anormale. Les pressions correctes permettent également une économie de carburant non négligeable, le sous-gonflage accroît en effet la résistance au roulement et la consommation.

SUIVRE LA RECOMMANDATION DU CONSTRUCTEUR DE VEHICULES

- Les pressions à utiliser sont définies par le constructeur en fonction de l'usage fait du véhicule (charge et vitesse). Elles sont en général indiquées sur le véhicule: portière du conducteur, trappe de carburant, boîte à gants,...
- A défaut, consulter le manuel d'entretien du véhicule.
- En dernier ressort voir si le modèle de véhicule figure sur les tableaux de gonflage présents sur la station de gonflage
- Lors du contrôle technique du véhicule, la pression recommandée est rappelée à l'automobiliste.

APPLIQUER LES REGLES D'ADAPTATION

- 1) Les pressions recommandées sont applicables à des pneus « **froids** » :

Un pneu est considéré comme froid

S'il a parcouru moins de 3 km à vitesse réduite (en milieu urbain)

Si le véhicule est arrêté depuis plus de 2 heures

- 2) Vérification de pneus « **chauds** » :

La température des pneus et donc leur pression augmentent naturellement en cours de roulage. Si on examine des pneus « chauds », pour être correctes les pressions doivent **être majorées de 0,3 bar** par rapport à celles préconisées à froid.

... / ...

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : TO 05
Date de création : Juillet 2006	Date de dernière mise à jour :	P. 1 / 3



3) Roulage sur autoroute ou à pleine charge :

Rechercher sur le véhicule le conseil du constructeur pour ces conditions
Appliquer à ce conseil une majoration de + 0,3 bar si les pneus sont « chauds »
Ne jamais dégonfler des pneus chauds

4) Véhicule tractant une caravane :

Véhicule : Utiliser la recommandation spécifique du constructeur pour cette condition d'usage. En l'absence de recommandation, **majorer** la pression de base **des pneus AR de 0,4 bar**. Appliquer aussi la majoration de 0,3 bar en cas de pneus « chauds ».

Caravane : En l'absence de préconisation particulière du constructeur, consulter un Professionnel du pneumatique qui en fonction des caractéristiques de l'équipement indiquera la pression de gonflage adaptée.

RESPECTER LES CONSEILS

1) La perte de pression d'un pneu est lente et régulière

🔗 *Si un pneu perd plus de 0,1 bar par mois il y a un risque de fuite anormale : faire vérifier l'ensemble pneu-roue par un professionnel.*

2) La pression de gonflage s'accroît naturellement au roulage

🔗 *Ne jamais dégonfler un pneu chaud*

3) Face au dégonflage régulier des pneumatiques on pourrait être tenté de surgonfler les pneus. Il faut l'éviter car cela réduit la surface de contact avec le sol et rigidifie les flancs : le comportement du véhicule, son confort, l'usure des pneumatiques se trouvent modifiés.

🔗 *Il n'est pas recommandé de surgonfler les pneumatiques*

4) La roue de secours n'est pas toujours accessible. Lorsque c'est possible, et lors de l'entretien du véhicule, vérifier la pression de la roue de secours. Il est conseillé de lui mettre une pression égale à la pression la plus élevée recommandée pour les pneus AV et AR du véhicule, majorée de 0,3 bar.

Attention, si le véhicule est équipé d'une roue « galette », suivre les recommandations du constructeur (en général, la pression de gonflage recommandée est de 4,2 bar).

🔗 *Ne pas oublier de vérifier la pression de la roue de secours*

... / ...

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : TO 05
Date de création : Juillet 2006	Date de dernière mise à jour :	P. 2 / 3



- 5) Le bouchon de valve est un élément d'étanchéité indispensable. De plus il protège l'intérieur de valve de détérioration par les salissures et favorise ainsi la facilité de regonflage des pneumatiques.

🔑 ***S'assurer de la présence de bouchons de valve sur toutes les roues***

- 6) Le camping car fait l'objet d'utilisations espacées dans le temps et de plus est très souvent surchargé. La vérification de la pression de ses pneus est impérative après une longue immobilisation et il faut respecter les recommandations du carrossier, ou du revendeur.

Si la pression recommandée est supérieure à 4,75 bar s'assurer que les valves utilisées sont métalliques.

🔑 ***Un camping car exige une attention particulière de la pression de gonflage des pneus***

- 7) Les mélanges de gomme sont légèrement plus étanches vis-à-vis de l'azote que de l'air. Un pneu gonflé à l'azote se dégonfle plus lentement mais nécessite aussi une surveillance régulière. Toutes les règles et les conseils donnés pour un gonflage des pneus avec de l'air sont applicables.

🔑 ***Un pneu gonflé à l'azote doit être vérifié, et suit les mêmes règles de contrôle de pression qu'avec l'air***

Recommandations TNPF - Edition 2011		Réf. : TO 05
Date de création : Juillet 2006	Date de dernière mise à jour :	P. 3 / 3