



CONSIGNES A RESPECTER POUR LE MONTAGE ET LE DEMONTAGE DES PNEUMATIQUES POUR VEHICULES UTILITAIRES ET POIDS LOURD

1) AVANT DEPOSE DES ROUES

Ne jamais s'approcher d'un pneumatique qui dégage de la chaleur ou de la fumée, éloigner les personnes et attendre au moins une heure avant toute approche ;

S'assurer que le pneumatique ne présente aucun risque d'éclatement : déformation importante, coupure profonde, etc... ;

S'assurer également que les jantes ne présentent aucune anomalie : déformations, fêlures, cassures, etc...

Le dégonflage des pneumatiques :

- est fortement recommandé avant de procéder à la dépose de la roue dans les cas énumérés ci-dessus et lorsqu'un objet est coincé entre les flancs des pneumatiques jumelés ;
- est impératif dans le cas de roues 2 pièces (bi flasques) pour des raisons évidentes de sécurité.

2) DEPOSE DES ROUES

Le véhicule étant au sol, il convient de débloquer les écrous.

Le véhicule étant soulevé, il est recommandé dans le cas de jumelés de ne desserrer les écrous que de 2 ou 3 tours seulement pour éviter, que dans le cas des jumelés, la roue extérieure ne soit projetée vers l'extérieur sous la poussée que pourrait exercer une roue intérieure cassée.

Lorsque les roues extérieures et intérieures sont manifestement libres, desserrer totalement les écrous et retirer la ou les roues.

3) DEMONTAGE DES PNEUMATIQUES

Il est nécessaire, avant toute opération, de s'assurer que le pneumatique est totalement dégonflé. A cet effet, dévisser et retirer la pièce intérieure de valve.

Dans le cas de jantes en plusieurs pièces, ne pas se placer en face ou au-dessus de la roue pendant le démontage de l'anneau de verrouillage et du cercle amovible, une projection de ces pièces étant toujours possible.

Recommandations TNPF - Edition 2010		Réf. : PL 04
Date de création : Juillet 1985	Date de dernière mise à jour : Septembre 2010	P. 1 / 4



4) VERIFICATION DE LA ROUE

Choisir la roue appropriée : dimension, déport, jante tubeless pour pneu tubeless, etc....

Vérifier que l'usage prévu pour la roue et le pneu sont bien compatibles (exemple : roues Drop Center agricoles incapables de supporter la même pression que la roue PL équivalente).

Après avoir nettoyé la roue (résidus de pâte de montage, rouille, etc...), il convient de procéder à une inspection minutieuse de celle-ci afin de déceler la présence d'éventuelles déformations, fêlures ou amorces de rupture au niveau de la jante ou d'éventuelles ovalisations des trous de fixation au niveau du disque.

Dans le cas de jantes en plusieurs pièces s'assurer que les différents éléments correspondent à la jante, sont en bon état, et se montent facilement.

5) MONTAGE DES PNEUMATIQUES

Choisir la jante appropriée : dimension, déport, jante tubeless pour pneu tubeless, etc...

A chaque changement d'enveloppe :

- remplacer systématiquement le joint de valve ;
- utiliser un joint d'étanchéité neuf pour le montage des pneus tubeless sur jante plate ;
- utiliser un flap neuf et une chambre à air neuve pour les montages tube type.

La propreté des éléments (roue et pneumatique) et l'utilisation d'outils appropriés sont de rigueur dans les opérations de montage.

Après avoir nettoyé la roue (résidus de pâte de montage, rouille, etc...) il convient de procéder à une inspection minutieuse de celle-ci afin de déceler la présence d'éventuelles déformations, fêlures ou amorces de rupture au niveau de la jante ou d'éventuelles ovalisations des trous de fixation au niveau du disque.

Dans le cas de jantes en plusieurs pièces s'assurer que les différents éléments correspondent à la jante, sont en bon état, et se montent facilement.

S'assurer que l'intérieur de l'enveloppe est propre, sec, exempt de corps étrangers et ne présente pas de traces de roulage en sous gonflage (marbrures de la gomme intérieure).

Tous ces points étant respectés, lubrifier les talons du pneumatique et les seats de la jante avec un produit approprié. Négliger cette étape pourrait entraîner la rupture des tringles.

Effectuer le montage avec l'outillage approprié.

Recommandations TNPF - Edition 2010		Réf. : PL 04
Date de création : Juillet 1985	Date de dernière mise à jour : Septembre 2010	P. 2 / 4



6) GONFLAGE

Consignes générales de sécurité

Le manomètre de gonflage doit être régulièrement vérifié et étalonné.

La longueur du tuyau d'arrivée d'air comprimé (entre la poignée de gonflage et la valve) doit être suffisante, 3 mètre minimum, pour permettre un gonflage à distance et éviter ainsi que l'opérateur se trouve dans la zone d'éventuelles projections.

Effectuer le gonflage dans une zone aménagée disposant si possible d'une cage de sécurité

Ne jamais se placer au-dessus de la roue lorsqu'elle est à terre, ni en face lorsqu'elle est à la verticale.

Ne tolérer personne en face, même à plusieurs mètres (risques de projection d'éléments mobiles ou de morceaux de gomme, d'effet de souffle ...).

Ne jamais se pencher au dessus, s'agenouiller, s'asseoir sur un pneu en cours de gonflage.

Ne jamais abandonner un pneu branché sur une source d'air comprimé.

➤ Jante base creuse :

Gonfler jusqu'à ce que les bourrelets viennent se mettre en place sur le rebord de jante (pression maxi 1.5 bar), vérifier le bon centrage de l'enveloppe sur la jante puis terminer le gonflage à la pression déterminée en respectant les consignes de sécurité.

➤ Jante plate :

L'ensemble monté étant à plat sur le sol, amorcer le gonflage jusqu'au moment où le cercle amovible se place correctement contre l'anneau de verrouillage. La bonne mise en place peut être facilitée en tapotant ces éléments avec un outil approprié. Le pneumatique ne doit pas être gonflé à plus de 0.5 bar sans être introduit dans une cage de sécurité. Si l'on ne dispose pas d'une cage de sécurité ou d'une entrave de sécurité portative (pour éviter les projections des pièces mobiles de la jante) placer le pneumatique verticalement contre un mur, les parties amovibles de la jante se trouvant côté mur puis terminer le gonflage à la pression déterminée.

➤ Jante bi flasques : (modification de l'ordre, bi flasque = manutention / vérifier si emplacement logique dans ce document)

S'assurer que les boulons d'assemblage des 2 coquilles sont bien serrés.

Gonfler légèrement 1 bar maxi, vérifier le bon centrage du pneumatique et terminer le gonflage roue montée sur le véhicule en respectant les consignes de sécurité.

Recommandations TNPF - Edition 2010		Réf. : PL 04
Date de création : Juillet 1985	Date de dernière mise à jour : Septembre 2010	P. 3 / 4

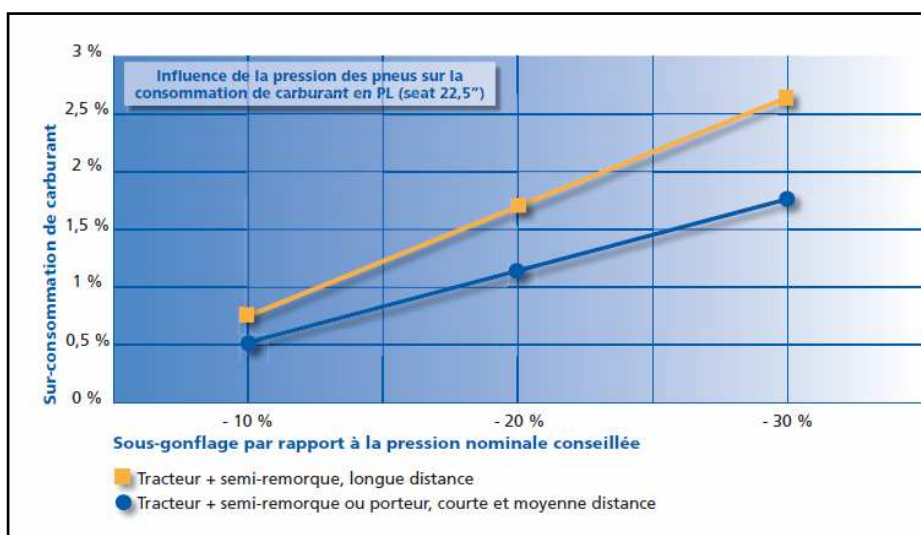


7) DETERMINATION DE LA PRESSION DE GONFLAGE

Pour une charge et un travail donnés, il existe une pression adéquate et une seule ; cette pression permettra de respecter la flèche d'écrasement prévue pour le bon fonctionnement de la carcasse du pneumatique :

- un sur gonflage nuira au confort, à l'adhérence à la longévité du pneu et le rendra plus sensible aux chocs, coupures et perforations ;
- un sous gonflage aura une influence sur le comportement et la sécurité du véhicule, diminuera la longévité du pneu. Un sous gonflage prononcé ou de longue durée peut conduire à la détérioration du pneumatique avec des conséquences sécuritaires.

Un sous gonflage limitera les possibilités de rechapage et augmentera la consommation du véhicule.



La pesée du véhicule essieu par essieu est le meilleur moyen de définir la juste pression afin d'utiliser les tableaux des pressions en fonction de la charge fournis par les manufacturiers.

Si la pesée n'est pas possible ou dans l'attente de celle-ci, il convient d'appliquer les pressions de base des tableaux des manufacturiers.

Nota : • un bouchon de valve en bon état est indispensable pour parfaire l'étanchéité.

- compte tenu de la bonne qualité générale du réseau routier, de la puissance des directions assistées et du profil plus bas des pneumatiques, un sous gonflage peut ne pas être détecté facilement à la conduite.

Une vérification périodique de l'état des pneus et de leur gonflage reste indispensable.

Recommandations TNPF - Edition 2010		Réf. : PL 04
Date de création : Juillet 1985	Date de dernière mise à jour : Septembre 2010	P. 4 / 4