



Facteurs influant sur la durée de vie du pneu

Influence du véhicule sur le pneu

Indépendamment du type de conduite et d'utilisation, de nombreux facteurs propres à la mécanique même du véhicule peuvent influencer fortement sur la durée de vie des pneumatiques. Les principaux et les plus fréquents sont :

- **Jeux anormaux :**

Organes de direction - suspension-mécanique (moyeux, pivots, etc...).

Tous ces jeux se traduisent par des usures plus ou moins irrégulières (facettes, en vague, etc...) pouvant provoquer des vibrations, des problèmes de comportement, et parfois pénaliser le recrusage et la rechapabilité.

- **Déréglage du parallélisme :**



Entre roues ou entre essieux suite à des chocs, usure, desserrage de pièces mécaniques, jeux anormaux, etc...

La conséquence en sera une usure rapide des pneus dont la bande de roulement présentera généralement des stries et bavures de gomme au bord des sculptures.

(1 mm de déréglage c'est environ 7 % de kilométrage perdu)



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

- **Echauffement anormal de la roue ou de la jante :**

Conséquence d'un dérèglement du système de freinage (de l'ensemble articulé tracteur-semi-remorque), d'un défaut mécanique (jeux, etc...).

Cet échauffement anormal peut se transmettre aux pneumatiques allant jusqu'à en provoquer l'éclatement.

S'il est constaté un fort échauffement du moyeu ou de la roue en cours de roulage (odeur, fumée, etc...), il faut :

- ranger le véhicule en dehors de toute agglomération,
- ne pas se tenir en face des roues,
- éloigner les curieux en attendant le refroidissement qui peut-être long.



Proscrivez du véhicule tout ce qui peut nuire au bon refroidissement des freins et des roues.

Vérifiez régulièrement l'état de tout le système de freinage.

Eléments ayant une influence sur la longévité des pneus

- **le véhicule**

- > son état mécanique,
- > sa puissance,
- > ses possibilités de vitesse et de freinage.

- **le travail**

- > les routes sinueuses, usantes, à fortes pentes etc...
- > le pourcentage de retours « à vide »,
- > la charge : sa valeur, sa répartition, son centre de gravité,
Même avec un PTC ne dépassant pas la normale, il arrive qu'un essieu soit surchargé dans des proportions non négligeables. Il est vivement recommandé de répartir équitablement la charge et de peser essieu par essieu si nécessaire.

- > la fréquence des arrêts...

- **la saison**



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

L'usure peut varier de façon importante entre l'été et l'hiver.

- **le conducteur**

La vitesse coûte cher non seulement en mécanique mais également en pneus, attention aux freinages violents et répétés de même qu'aux virages enchaînés trop rapidement.

La façon de conduire est d'une extrême importance quand à la rapidité d'usure.