



# Permutation des pneumatiques

## Poids Lourds

Les permutations ont pour but de prolonger la durée de vie du pneumatique en évitant ou en atténuant les irrégularités d'usure dues à sa position sur le véhicule ou provoquées par des dérèglages mécaniques.

La fréquence des permutations dépend du kilométrage moyen généralement atteint : ce dernier va dépendre notamment du type d'usage, du véhicule et des conditions de roulage.

A l'examen du véhicule, les spécialistes peuvent donner tous conseils utiles au cas par cas.

Pour des véhicules PL de moyen et fort tonnage, les permutations de pneumatiques sont fortement recommandées, quel que soit l'essieu.

Tous les schémas de permutation sont, en principe, possibles en fonction des différences d'usure de droite à gauche, avant et arrière dans le respect de la législation et selon les préconisations des manufacturiers.

Remarque concernant les pneumatiques rechapés : le code de la route français ne prévoit pas de restrictions concernant le montage des pneumatiques rechapés selon les types de véhicules ou les positions sur ceux-ci. Néanmoins, les membres du TNPF déconseillent de monter des pneus rechapés sur l'essieu directeur des véhicules moteurs (Poids Lourds).

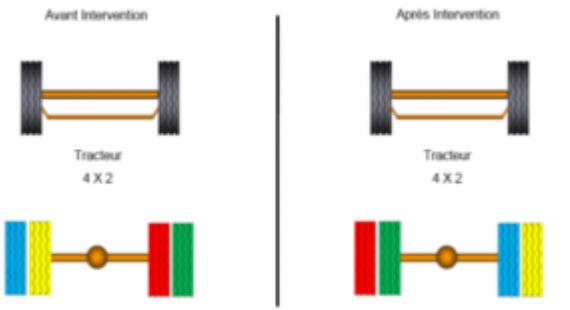
Pour les véhicules poids lourd, les pneumatiques avant peuvent être, en général, tournés sur jantes sans inconvenient.

### **Permutation pour optimiser l'usure des pneumatiques de l'essieu moteur (sans changement du sens de roulage)**

A 50% d'usure (ou en cas d'apparition prématuée d'une usure anormale en dents de scie), pour garantir l'usure uniforme des pneumatiques de l'essieu moteur et ainsi augmenter leur durée de vie, il est important d'effectuer préventivement une opération de permutation selon le schéma ci-dessous.



## Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France



### **Retournement sur jante pour optimisation de l'usure (avec changement du sens de roulage)**

Pour optimiser le fonctionnement de la sculpture en début de vie quand les pains/pavés de gomme sont les plus hauts, certains pneumatiques Poids Lourd peuvent présenter un sens de roulage. Si pour améliorer les formes d'usure pendant la vie du pneumatique on procède à un retour sur jante (par exemple dans le cas d'une usure anormale en dents de scie prononcée), il convient de retourner toutes les enveloppes de cet essieu.

Remarque : bien que la loi n'exige pas le respect du sens de roulage, il convient de suivre les préconisations du manufacturier à ce sujet.

Lors d'une opération de retour sur jante, il convient de vérifier non seulement l'état extérieur du pneumatique (bande de roulement, perforations, ...), mais également son état intérieur, en particulier la propreté, l'absence d'humidité, de corps étrangers, de traces de roulage en sous-gonflage (marbrures de la gomme intérieure), et l'absence d'éventuelles déformations.



## Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Avant Intervention



Tracteur

4 X 2

Après Intervention



Tracteur

4 X 2

