



## Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

# Gonflage à l'azote

Tous les pneumatiques sont conçus pour être gonflés à l'air. Le gonflage à l'air (composé à 79 % d'azote) leur procure toutes les propriétés d'usage généralement attendues, sous réserve que l'utilisateur respecte les pressions recommandées par le fabricant du pneumatique ou le constructeur du véhicule.

Cependant, dans certains types d'utilisation, le gonflage à l'azote peut être conseillé s'il existe un intérêt sécuritaire particulier. L'azote, en tant que gaz inerte, est fortement recommandé lorsque le pneumatique est utilisé dans un environnement à risque et/ou si l'utilisateur veut réduire les conséquences d'une éventuelle surchauffe anormale de l'ensemble monté. Le gonflage à l'azote peut être imposé pour certaines utilisations comme par exemple les pneumatiques avion et métro.

Les caractéristiques physiques de l'azote permettent de diminuer la perte de pression due à la perméabilité naturelle des matériaux du pneu. Cependant, l'existence de plusieurs autres causes de fuite possible (liaison pneu/jante, valve, liaison valve/jante, roue) ne permet pas de garantir dans tous les cas une meilleure stabilité de la pression pour un espacement identique dans le temps des remises à niveau de la pression si le pneu est gonflé à l'azote. **Une surveillance de pression régulière reste donc indispensable dans la mesure où un sous-gonflage des pneumatiques conduit à :**

- une diminution de la tenue de route
- une diminution de la durée de vie des pneumatiques
- une augmentation de la consommation de carburant
- une augmentation de la distance de freinage sur sol mouillé.

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