



Réparabilité des enveloppes radiales tubeless

Il est indispensable de démonter le pneu pour évaluer l'état de dégradation dû au sous-gonflage ou au roulage à plat avant de procéder à toute réparation.

En effet, la réparation d'une enveloppe doit être précédée d'un examen préalable minutieux. Après démontage, les enveloppes présentant les signes extérieurs suivants ne sont pas réparables et doivent impérativement être retirées du roulage :

- tringle apparente ou déformée,
- « décollement » des gommages ou des nappes,
- plissements des gommages ou des nappes,
- dégradation des gommages par des produits chimiques (corps gras ou produits corrosifs),
- marbrures des gommages intérieurs par roulage à pression de gonflage insuffisante,
- dégradation circulaire de la gomme d'un des flancs.



Après ce diagnostic, le Professionnel déterminera le type de réparation adapté à réaliser (utilisation selon le type de perforation de pièces spéciales tubeless ou de pièces type champignon) :

Tableau perforations simples en mm

Pneus à réparer

Code de vitesse \leq T (190 Km/h) *

Code de vitesse \geq H (210 Km/h) *

Zones

Sommet

Diam. en mm

6

Epaulement

Diam. en mm

X

Flanc

Diam. en mm

3

X

X



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Tableau des codes de vitesse

* Codes de vitesse

Codes de vitesse	Vitesse (km/h)	Codes de vitesse	Vitesse (km/h)
Q	160	H	210
R	170	V	240
S	180	W	270
T	190	Y	300
U	200	ZR	> 240
		(Y)	> 300

Dans tous les cas, la réparation doit être faite selon les directives techniques du manufacturier concerné et/ou du fournisseur des produits de réparation, mais sous l'entière responsabilité du réparateur de pneumatiques.

Le montage d'une chambre à air dans un ensemble pneu / jante Tubeless est à proscrire.

Cas particuliers :

Réparabilité des pneumatiques à flancs porteurs (pneus RF) : Ils sont conçus avec des flancs renforcés pour parcourir, quand ils sont à pression faible voire nulle, une distance limitée à vitesse réduite. La distance conseillée et la vitesse autorisée dans ces conditions peuvent varier selon le manufacturier de pneumatiques ou le constructeur de véhicule concerné.

Dans le cas d'une utilisation dans les conditions décrites ci-dessus, la structure du pneumatique est soumise à des contraintes élevées et de ce fait peut être fragilisée ou endommagée de façon irréversible rendant le pneumatique irréparable.

Comme chaque manufacturier utilise des solutions techniques différentes pour obtenir cette propriété, il convient de consulter les brochures techniques de chaque marque commerciale pour connaître la réparabilité de ces pneumatiques en cas de crevaison.