



DEMONTAGE / MONTAGE D'UN PNEUMATIQUE

Mode opératoire dans les règles de l'art

1/ RAPPEL SUR LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

Les pneumatiques montés sur un véhicule doivent être de même structure (radiale (R), diagonale (D), ceinturée croisée (B), Run Flat (RF)).

Exception faite de l'utilisation provisoire d'une roue de secours, les pneumatiques montés sur un essieu donné doivent être du même « type » : même marque, même dimension, même catégorie d'utilisation (ex : route, neige, usage spécial), même structure, même code de vitesse, même indice de capacité de charge.

Préalablement à toutes opérations de remplacement, il convient de s'assurer du « type » de pneumatique qui équipe le véhicule afin d'être conforme à la réglementation ci-dessus.

2/ DEMONTAGE



Mode opératoire

<p>1 Dégonfler le pneumatique en retirant le bouchon et l'intérieur de valve. Il est impératif d'attendre le dégonflage complet du pneu avant de le détalonner. Attention : ne jamais essayer de détalonner si le pneu n'est pas totalement dégonflé.</p> <p>Enlever les masses d'équilibrage existantes (clippées ou collées).</p>	
---	--

Recommandations TNPf

	<p>Lors de la manœuvre de détalonnage, il est indispensable de placer l'outil de détalonnage à au moins une vingtaine de centimètres de la valve, afin de ne pas risquer d'endommager le capteur de pression sur valve (de plus en plus présent sur les nouveaux véhicules).</p> <p>Attention : la bêche de détalonnage doit être impérativement placée juste au-dessus du rebord de jante. Si celle-ci est placée trop haut sur le flanc, il peut y avoir rupture de la carcasse ce qui provoquera des déformations type hernie lors du regonflage du pneumatique.</p>	
2	<p>Décoller les talons du pneumatique. Prêter attention à la position de la valve ou du capteur (par sécurité, commencer valve en bas et faire tourner la roue vers soi). Utiliser les protections plastiques sur l'outil de détalonnage. Pendant le détalonnage, lubrifier les sièges de jante et les talons de l'enveloppe.</p>	
3	<p>Bloquer l'ensemble par l'extérieur jante sur la table machine. Utiliser les protections plastiques des mors.</p>	
4	<p>Positionner la valve ou le capteur à 12 h par rapport à la tête de démontage. Régler la machine en laissant un jeu de 2-3 mm entre la tête de montage et le rebord de jante. Utiliser les protections plastiques de têtes de démontage.</p>	

Recommandations TNPF

<p>5</p>	<p>A l'aide d'un point fixe, créer un espace pour introduire le levier. Veiller à protéger la jante lors de l'utilisation du levier. S'assurer qu'à l'opposé du levier le talon soit bien positionné dans la gorge de la jante. Basculer le levier afin de sortir le talon sur la tête de démontage. Finir la sortie en faisant tourner la table.</p>	
	<p>Répéter cette opération pour l'autre talon.</p>	

3/ MONTAGE

S'assurer du remplacement de l'ancienne valve par une valve neuve et adaptée (dans le cas d'une valve rigide, celle-ci devra être serrée au couple à l'aide d'une clef dynamométrique).

Inspecter minutieusement la jante pour déceler les ruptures ou amorces de rupture, les fêlures au niveau du voile de roue et les éventuelles ovalisations des trous de fixation.

Brosser l'intérieur de la jante (**parties où reposent les talons**) à l'aide d'une brosse à poils de bronze (**poils doux**), afin de ne pas agresser la jante. Cette opération indispensable pour tout type de jante (acier ou alliage) permet un meilleur placement des talons et une meilleure étanchéité.



Recommandations TNPf

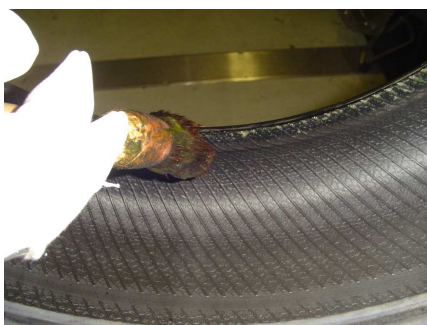


Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

BRIDGESTONE • CONTINENTAL • GOODYEAR DUNLOP • MICHELIN • PIRELLI

S'assurer que le pneumatique à monter ne présente aucune coupure, blessure, mise à nu de la carcasse, traces de roulage à plat (voir recommandation « Avaries d'usage »).

Lubrifier avec un **lubrifiant à pneus** les talons de l'enveloppe, les rebords de la jante et sa partie humps et repos des talons.



Mettre en place la jante sur la machine de montage et procéder au réglage du bras de montage sur la jante, puis positionner la valve au minimum à 20 centimètres du bec de montage.

Positionner le pneu sur la jante et vérifier s'il comporte un sens de montage ou un sens de roulage. Engager le premier talon du pneu, puis le second talon en exerçant une pression sur la partie du pneu engagée sur la jante, afin de s'assurer que cette partie descende parfaitement dans le creux de la jante. Lors de ces manœuvres, l'opérateur doit veiller à ce que la partie du talon qui est positionnée sur le sabot reste bien en place : un **accompagnement manuel vers le haut de cette partie est conseillé**.



Recommandations TNPf

Pour les tailles basses (faible hauteur de flanc), il est recommandé d'utiliser un coince-talon (collier - voir photo ci-dessous) ou s'aider du bras pousse-talon (troisième main) dont certaines machines sont équipées.



Une fois la jante desserrée de la machine, le gonflage peut être effectué sans présence de l'obus de valve, afin d'avoir un débit d'air suffisant pour le placement correct des talons.

Recommandations TNPF



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France



BRIDGESTONE • CONTINENTAL • GOODYEAR DUNLOP • MICHELIN • PIRELLI

Lors du gonflage, les talons se placent sur les rebords de jante au fur et à mesure de la montée en pression.

Toutefois, si l'ensemble des talons n'est pas en place à la pression de 2,75 bars et / ou 40 PSI, il faudra procéder au dégonflage du pneu, puis refaire une complète lubrification de l'ensemble, avant de recommencer l'opération. **Ne pas respecter cette consigne peut engendrer un risque de rupture de la tringle et donc un risque d'accident** (voir photo ci-dessous). En cas de difficulté, consulter le manufacturier à ce sujet.

Ce conseil fait référence au marquage Safety Warning (exigé par les USA) présent sur le flanc de certains pneus.



Après placement correct des talons, élever la pression à 3.0 bars pour terminer leur mise en place, puis installer le mécanisme de valve (obus).

Enfin, ajuster la pression en fonction du véhicule, de la position de la roue et suivant les recommandations du constructeur ou du manufacturier.

Recommandations TNPf