

## Recommandations d'utilisation pour les pneus 12R22.5 et 305/85R22.5 de MICHELIN<sup>MD</sup> utilisés en service de transport urbain

Les procédures d'essai de la Federal Transit Administration (FTA) pour les autobus supposent un poids moyen théorique des passagers de 150 livres (68 kilos). Cette norme réglementaire peut sous-estimer le poids combiné moyen réel des passagers et de leurs effets personnels. Les charges réelles par essieu peuvent dépasser le poids nominal brut de l'essieu du véhicule et la capacité de charge maximale des pneus. Puisque les pressions de gonflage des pneus doivent être établies en fonction des charges réelles observées à l'occupation maximale du véhicule, MICHELIN recommande une pression de gonflage à froid de 830 kPa (120 psi) pour tous les pneus de Michelin de dimension 12R22.5 LRH et 305/85R22.5 LRJ utilisés dans les applications d'autobus de transport urbain. Les utilisateurs finaux doivent vérifier que les roues utilisées ont une pression de gonflage maximale d'au moins 120 psi.

MICHELIN recommande aussi que tous les produits de ces dimensions (12R22.5 et 305/85R22.5) utilisés dans le transport urbain ne fassent pas l'objet d'un futur rechapage s'ils ont été soumis à l'une des situations suivantes :

- fonctionnement avec des pressions de gonflage inférieures aux spécifications de Michelin, comme indiqué ci-dessus
- gonflage à l'air comprimé avec une forte concentration de condensats
- fonctionnement dans des conditions de surcharge ou de sous-gonflage aux charges maximales des passagers

Il est essentiel que les condensats (huile et eau - sous-produits naturels de la compression de l'air) des systèmes de compression soient régulièrement drainés,

soit manuellement, soit par un système de drainage automatique, pour s'assurer que l'air utilisé pour gonfler les pneus soit sec. Les systèmes de gonflage optimaux intègrent une fonction de séchage automatique. Du point de vue du pneu, si les condensats ne sont pas drainés à intervalles réguliers, ces liquides circuleront dans les conduites d'air et seront transférés dans le pneu avec l'air comprimé. À des pressions de gonflage normales, ces condensats traversent les composants en caoutchouc du pneu et attaquent les câbles en acier des nappes de la carcasse et les renforts du sommet, causant des dommages irréversibles.

Il faut veiller à ce que les lubrifiants à base d'eau utilisés pour le montage du ou des pneus soient appliqués en quantité appropriée pour éviter toute accumulation excessive à l'intérieur du pneu gonflé.

La dégradation causée par l'eau ou l'huile à l'intérieur du pneu affaiblit la structure du pneu et peut entraîner une rupture soudaine des nappes de la carcasse et une perte de pression :

Les flasques de roue développent souvent des arêtes vives lorsqu'ils sont exposés à une friction entre l'interface pneu / flasque de roue, une condition qui est aggravée lorsque les pneus sont utilisés dans un état de sous-gonflage / surcharge. Ces arêtes vives peuvent entailler le caoutchouc et exposer les composants métalliques à l'air extérieur au pneu, ce qui entraîne une oxydation. Les techniciens d'entretien doivent procéder à une inspection régulière des flasques de roue. Les directives des fabricants de roues doivent être suivies pour obtenir un entretien et un retrait de service appropriés.

[www.michelintruck.com/fr\\_CA](http://www.michelintruck.com/fr_CA)

MICHELIN NORTH AMERICA, INC., Greenville, Caroline du Sud, États-Unis  
MICHELIN NORTH AMERICA (CANADA) INC., Laval, Québec, Canada

Un employeur souscrivant au principe de l'égalité d'accès à l'emploi.  
© 2021 MAN(C)I. Tous droits réservés. Pdf seulement (06/21)

