



MICHELIN

**TECHNOLOGIES DE
RECHAPAGE MICHELIN INC.**

**GARANTIE LIMITÉE
NATIONALE**



**MICHELIN
TECHNOLOGIES DE
RECHAPAGE**



TABLE DES MATIÈRE

	Page
Technologies de rechapage Michelin	
Garantie limitée nationale.....	1-2
Éléments couverts et durée de la couverture.....	1
Éléments non couverts.....	1
Calcul des frais de remplacement.....	1-2
Ce que le client doit faire	2
Conditions et exclusions.....	2
Recommandations concernant la sécurité et l'entretien	3-8
Avertissement	3
Vérification de la pression de gonflage à froid.....	3
Inspection des pneus.....	4
Indicateurs d'usure.....	4
Conduite à grande vitesse.....	4-5
Parallélisme, réglage et équilibrage des roues.....	5
Ne pas surcharger	5
Combinaison de pneus.....	6
Modification de pneus.....	6
Rechapage et réparation	6
Entreposage	7
Recommandations de montage.....	7-8
Préparation des roues et des jantes.....	8
Garantie sur la carcasse des pneus X One ^{MD} de MICHELIN ^{MD}	9
Informations spécifiques aux pneus X One ^{MD} de MICHELIN ^{MD}	9
Entretien de la pression de gonflage	
Tenue de route du véhicule	
Techniques en cas de perte d'air rapide	
Coordonnées du service à la clientèle MICHELIN ^{MD}	10

GARANTIE LIMITÉE NATIONALE DE TECHNOLOGIES DE RECHAPAGE MICHELIN^{MD} (MRT)

ÉLÉMENTS COUVERTS ET DURÉE DE LA COUVERTURE

Technologies de rechapage Michelin Inc. (MRTI) La franchise (ci-après nommée « franchisé MRT ») offre une garantie limitée nationale pour chaque rechapage, qu'il soit effectué avec la carcasse du client ou celle d'un franchisé MRT, et pour chaque réparation effectuée par un franchisé MRT.

La garantie limitée nationale s'applique à tous les rechapages et réparations portant le code d'usine DOT⁽¹⁾ valide du franchisé MRT, et couvre les défauts de fabrication et de matériaux pour la durée de vie « utile »⁽²⁾ de la bande de roulement du pneu rechapé et pour une période de trois ans suivant le DOT du pneu rechapé ou, en l'absence de DOT, la date d'achat⁽³⁾. Par la suite, toutes les garanties, explicites ou implicites, expirent. .

ÉLÉMENTS NON COUVERTS

- Hasards routiers (p. ex., coupure, lacération, meurtrissure, choc ou une perforation, réparable ou non)
- Montage incorrect ou inadéquat, non-équilibrage pneu/roue, réparation inappropriée
- Un sous-gonflage, un surgonflage, une usure par les trottoirs, un entretien inapproprié, une négligence ou une autre utilisation inadéquate.
- Une irrégularité mécanique du véhicule, comme des dommages au véhicule ou un mauvais réglage du parallélisme des roues entraînant une usure inégale ou rapide.
- Un accident, un incendie, une corrosion chimique, une modification des pneus ou un acte de vandalisme.
- Les carcasses classées et marquées par le franchisé MRT comme « NA » (non ajustables) à côté du code DOT du pneu rechapé.
- Toute carcasse de pneu conçue de manière à rendre inefficaces les techniques ou équipements d'inspection MRT n'est pas couverte par cette garantie. Toutes les autres garanties de main-d'œuvre et de matériel restent en vigueur.

CALCUL DES FRAIS DE REMPLACEMENT

Si une semelle et une carcasse, un pneu rechapé ou un pneu réparé fabriqués par une usine de rechapage du franchisé MRT⁽⁴⁾ devient inutilisable dans les trois ans suivant le DOT du franchisé MRT, en raison d'une condition couverte par la présente garantie, elle sera créditée en fonction du pourcentage du pneu rechapé qui est usé. Si la bande de roulement du pneu rechapé n'est pas disponible, le crédit sera calculé en fonction du temps d'utilisation.

Un pneu rechapé ou réparé dans l'usine d'un franchisé MRT qui devient inutilisable en raison d'une condition couverte par cette garantie sera crédité à 100 % du prix actuel de la facture couvrant le rechapage/la réparation et la carcasse, lorsque la bande de roulement est usée à 10 % ou moins de sa durée de vie utile. Après une usure de 10 % de la durée de vie utile et jusqu'à 4/32e, le crédit sera calculé au prorata en utilisant le calcul ci-dessous.

$$\frac{\text{Profondeur de sculpture restante du pneu rechapé} -4}{\text{Profondeur de sculpture original du pneu rechapé} -4} = \% \text{ de crédit alloué}$$

Si le pneu rechapé, la carcasse ou le pneu réparé deviennent inutilisables en raison d'une condition couverte par cette garantie et s'il ne reste plus de profondeur de sculpture mesurable, un crédit sera accordé au prorata du prix

(1) DOT : Department of Transportation (ministère des Transports)

(2) La durée de vie utile de la bande de roulement d'un pneu rechapé se définit comme une profondeur de sculpture allant jusqu'à 4/32e de pouce.

(3) La date d'achat est indiquée sur la facture de rechapage ou de réparation.

(4) Le pneu rechapé doit porter le code d'identification DOT de l'usine.

d'achat actuel⁽⁵⁾ pour la carcasse, le rechapage ou la réparation en fonction du nombre de semaines d'utilisation selon le tableau suivant. Le client paie le coût du montage, de l'équilibrage et de tous les autres frais de service ou taxes applicables.

<u>Date selon le DOT du pneu rechapé</u>	<u>Pourcentage de crédit</u>
0 à 16 semaines	100 % Carcasse, rechapage ou réparation
17 à 39 semaines	75 % Carcasse, rechapage ou réparation*
40 à 52 semaines	50 % Rechapage seulement*
53 à 70 semaines	25 % Rechapage seulement*
Plus de 70 semaines	0 %

* Le crédit pour la carcasse des pneus X One correspond à la totalité de la valeur de la carcasse.

Le client paie les frais de montage et d'équilibrage du pneu, ainsi que tous les autres frais de service ou taxes applicables, soit au prorata de la bande de roulement disponible, soit au prorata du temps d'utilisation.

Remarque : Veuillez consulter la page 9 pour obtenir des informations sur la garantie spécifique à la carcasse des pneus X One^{MD} de MICHELIN^{MD}.

S'il est impossible d'obtenir le prix d'achat, le franchisé MRT qui procède à l'ajustement peut calculer le montant du crédit de garantie. Le prix du pneu figurant dans la liste actuelle des prix suggérés pour les flottes de véhicules des Technologies de rechapage MICHELIN (MRT) est multiplié par le pourcentage d'ajustement afin de déterminer le crédit pour le rechapage, et la valeur actuelle de la carcasse est multipliée par le même pourcentage afin de déterminer le crédit pour la carcasse (aucun crédit de carcasse ou de réparation n'est accordé après 25 % d'usure de la bande de roulement). En additionnant les deux chiffres, on obtient le crédit total à donner.

CE QUE LE PROPRIÉTAIRE DE LA FLOTTE OU LE CLIENT DOIT FAIRE

Lors d'une réclamation en vertu des conditions de cette garantie, le propriétaire de la flotte ou le client doit présenter le pneu rechapé ou réparé à un franchisé MRT.

Si le véhicule sur lequel les pneus sont montés est situé dans un rayon de 250 km du franchisé MRT qui a effectué le rechapage ou la réparation ou d'un de ses points de service, le pneu doit être présenté à ce franchisé MRT pour que la garantie soit prise en compte.

CONDITIONS ET EXCLUSIONS

Cette garantie remplace toutes les autres garanties, explicites ou implicites, y compris, sans toutefois s'y limiter, les garanties de qualité marchande et de service pour un but particulier.

Le client ne participe à aucun programme de rechapage avec les Technologies de rechapage MICHELIN^{MD} inc., ou avec MICHELIN^{MD} Amérique du Nord (Canada) inc., ou avec les revendeurs MRT, qui comprend une garantie et des provisions d'ajustement comme partie intégrale de ce programme.

Cette garantie ne prévoit pas de compensation pour la perte de temps, la perte d'utilisation du véhicule, les inconvénients ou les dommages indirects. Puisque certaines provinces n'autorisent pas l'exclusion ou la limitation des dommages accessoires ou indirects, la limitation ou l'exclusion ci-dessus pourrait ne pas s'appliquer à vous. Cette garantie donne au client des droits légaux spécifiques, et vous pouvez disposer d'autres droits qui varient d'une province à l'autre.

Cette garantie est exclusive au client initial et n'est pas transférable.

Cette garantie limitée s'applique seulement aux Canada .

(5) Remarque : Si la facture d'achat n'est pas disponible, le revendeur MRT qui procède à l'ajustement tentera d'obtenir le prix d'achat du pneu rechapé et de la carcasse au moment de l'achat afin d'informer le franchisé MRT qu'une réclamation de garantie est imminente.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LA SÉCURITÉ ET L'ENTRETIEN

⚠ AVERTISSEMENT

NE PAS TENIR COMPTE D'UNE DE CES CONSIGNES DE SÉCURITÉ ET DES INSTRUCTIONS CONTENUES DANS CE MANUEL PEUT ENTRAÎNER UNE RUPTURE DU PNEU OU UNE EXPLOSION CAUSANT DES BLESSURES GRAVES OU MORTELLES.

CONDUIRE AVEC UN PNEU QUI N'A PAS LA BONNE PRESSION DE GONFLAGE EST DANGEREUX ET PEUT ENTRAÎNER DES DOMMAGES IRRÉPARABLES.

Un pneu qui roule en situation de sous-gonflage s'échauffe de façon excessive, pouvant causer sa destruction. Pour les pneus de remplacement, la bonne pression de gonflage vous sera fournie par votre revendeur de pneus poids lourd MICHELIN^{MD}. Sinon, consultez la plaque-étiquette du véhicule.

La plaque-étiquette du véhicule indique les pressions de gonflage requises pour les charges maximales par essieu (poids technique maximal sous essieu). Toutefois, il ne faut jamais dépasser la pression de gonflage maximale du pneu ou de la roue sur laquelle il est monté.

⚠ AVERTISSEMENT

NE CONDUISEZ PAS INUTILEMENT SUR DES PNEUS MAL GONFLÉS.

VÉRIFIEZ LA PRESSION DE GONFLAGE À FROID DE TOUS VOS PNEUS, Y COMPRIS CELUI DE LA ROUE DE SECOURS, AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE

Le défaut de maintenir une pression de gonflage appropriée peut entraîner la mauvaise tenue de route ou la perte de contrôle du véhicule, de même que l'usure rapide et irrégulière des pneus, et leur destruction soudaine. Par conséquent, il faut vérifier la pression de gonflage au moins une fois par semaine et avant chaque trajet sur une longue distance.

Veuillez consulter votre revendeur autorisé de pneus poids lourd Michelin ou le site business.michelin.ca pour obtenir plus de détails sur les charges par essieu et les pressions de gonflage à froid appropriées.

Il faut vérifier la pression lorsque les pneus sont froids, c'est-à-dire avant qu'ils ne soient utilisés. Le matin est le moment idéal pour vérifier la pression des pneus. La conduite, même sur une courte distance, échauffe les pneus et augmente la pression d'air.

N'enlevez jamais d'air de pneus chauds. Enlever de l'air de pneus chauds peut entraîner un sous-gonflage.

Utilisez un manomètre pour pneus précis pour vérifier la pression d'air des pneus. Ne laissez jamais les enfants gonfler ou dégonfler les pneus.

Si vous constatez qu'un de vos pneus a perdu quatre livres de pression ou plus, cherchez des signes de pénétration, de fuite de la valve ou de dommages à la roue qui pourraient expliquer une telle perte de pression.

Tout pneu soupçonné d'avoir été utilisé à plat ou à très basse pression (moins de 80 % de la pression de fonctionnement normale) ne doit pas être regonflé sans avoir été inspecté en totalité et avec soin.

Visitez un revendeur de pneus poids lourd Michelin.

INSPECTEZ VOS PNEUS TOUS LES JOURS; SI VOUS CONSTATEZ QUE LES ROUES OU LES PNEUS SONT ENDOMMAGÉS, APPOORTEZ-LES IMMÉDIATEMENT À UN REVENDEUR AUTORISÉ MICHELIN

DANGERS

La conduite sur des nids de poule, des bordures de trottoir, du verre, du métal, des pierres, des débris de bois, etc. peut endommager un pneu et doit être évitée. En cas de contact inévitable avec de tels hasards routiers, il est recommandé d'inspecter minutieusement les pneus.

Si vous constatez que vos roues ou vos pneus sont endommagés, remplacez-les par une roue de secours et rendez-vous immédiatement chez un revendeur de pneus poids lourd Michelin pour obtenir des conseils.

AVERTISSEMENT

NE CONDUISEZ PAS INUTILEMENT UN VÉHICULE ÉQUIPÉ DE PNEUS OU DE ROUES VISIBLEMENT ENDOMMAGÉS.

INSPECTION

Vérifiez toujours si vos pneus présentent des bosses, des fissures, des coupures, des pénétrations ou une usure anormale, en particulier sur les bords de la bande de roulement, qui peuvent être causés par un mauvais réglage du train avant ou un sous-gonflage. Si vous constatez de tels dommages, le pneu doit être immédiatement inspecté par un revendeur de pneus poids lourd Michelin. L'utilisation d'un pneu endommagé peut entraîner une perte de pression d'air rapide et sa destruction soudaine. La perte de maîtrise d'un véhicule lorsqu'un ou plusieurs pneus subissent une perte de pression d'air soudaine peut entraîner un accident.

Tous les pneus s'usent plus rapidement lorsqu'ils sont soumis à des vitesses élevées, à des virages serrés, à des démarrages rapides, à des arrêts brusques, à une conduite fréquente sur des surfaces en mauvais état et à une utilisation hors route. Les surfaces comportant des trous, des pierres ou d'autres objets peuvent endommager les pneus et dérégler le train avant du véhicule. Lorsque vous roulez sur de telles surfaces, conduisez lentement et prudemment. Avant de reprendre la route à des vitesses normales ou sur l'autoroute, vérifiez si vos pneus présentent des dommages, comme des coupures, des bosses, des pénétrations, une usure anormale, etc.

INDICATEURS D'USURE

Tous les pneus poids lourd MICHELIN^{MD} ont des indicateurs d'usure placés dans la rainure de la bande de roulement. Ils apparaissent quand la profondeur de sculpture restante n'est plus que de 2/32e de pouce (1,6 mm). À ce stade, il faut remplacer les pneus. Les pneus usés au-delà de ce stade sont dangereux.

(Certaines juridictions peuvent exiger que les pneus poids lourd montés sur les essieux avant ne roulent jamais avec moins de 3,1 mm [4/32e de po] de profondeur de sculpture restante.)

LA CONDUITE À GRANDE VITESSE PEUT ÊTRE DANGEREUSE ET RISQUE D'ENDOMMAGER VOS PNEUS

Une pression de gonflage appropriée est particulièrement importante. Cependant, à vitesse élevée, même avec une pression de gonflage appropriée, un hasard routier, par exemple, est plus difficile à éviter et, en cas de contact, a plus de chances d'endommager les pneus qu'à faible vitesse. En outre, la conduite à grande vitesse réduit le temps de réaction permettant d'éviter les accidents et d'arrêter le véhicule en toute sécurité.

AVERTISSEMENT

NE CONDUISEZ PAS À UNE VITESSE EXCÉDANT LA COTE DE VITESSE DE VOS PNEUS. NE DÉPASSEZ JAMAIS LES LIMITES DE VITESSE PERMISES PAR LA LOI OU LA VITESSE RAISONNABLE EN FONCTION DES CONDITIONS ROUTIÈRES.

Si vous constatez qu'une roue ou qu'un pneu est endommagé, remplacez immédiatement la roue ou le pneu par la roue de secours et rendez-vous chez un revendeur de pneus poids lourd Michelin.

La vitesse maximale à laquelle les pneus poids lourd MICHELIN^{MD} peuvent être utilisés est indiquée dans le manuel de référence technique des pneus poids lourd de MICHELIN^{MD}. Cette vitesse varie pour chaque type de pneu et dépend du type d'application. Consultez un revendeur de pneus poids lourd Michelin pour obtenir de l'aide afin de déterminer la vitesse maximale pour votre application.

Si vous dépassez cette vitesse maximale, le pneu accumule une chaleur excessive, ce qui peut l'endommager et entraîner une perte de pression d'air soudaine et leur destruction soudaine. La perte de maîtrise d'un véhicule lorsqu'un ou plusieurs pneus subissent une perte de pression d'air soudaine peut entraîner un accident, des dommages matériels et des blessures corporelles.

Dans tous les cas, il ne faut pas dépasser les vitesses raisonnables indiquées par les limites prescrites par la loi et les conditions de la route.

LE RÉGLAGE DU TRAIN AVANT, LE PARALLÉLISME DES ESSIEUX ET L'ÉQUILIBRAGE SONT IMPORTANTS POUR LA SÉCURITÉ ET LA LONGÉVITÉ DE VOS PNEUS.

⚠ AVERTISSEMENT

NE CONDUISEZ PAS UN VÉHICULE ÉQUIPÉ DE PNEUS MAL ÉQUILIBRÉS OU PRÉSENTANT UNE USURE INÉGALE OU UN RÉGLAGE INADÉQUAT.

VÉRIFIEZ L'USURE DE VOS PNEUS AU MOINS UNE FOIS PAR MOIS

Si vos pneus présentent des signes d'usure irrégulière, il est possible que le train avant de votre véhicule soit dérégulé. Non seulement cette condition affecte-t-elle la longévité de vos pneus, mais elle peut nuire au comportement de votre véhicule, ce qui peut être dangereux. Si vous constatez une usure irrégulière, faites vérifier le réglage du train avant et le parallélisme des essieux de votre véhicule. Des pneus qui ont roulé en sous-gonflage présentent plus d'usure aux épaules qu'au sommet de la bande de roulement. Assurez-vous que vos pneus sont adéquatement gonflés.

Pour une durée de vie et des performances optimales des pneus, le train avant des camions montés sur des pneus poids lourd de MICHELIN^{MD} doit être réglé conformément aux recommandations du fabricant du véhicule.

Il convient de veiller à la concentricité pneu-roue pour éviter les problèmes potentiels d'équilibrage. Il est recommandé de faire équilibrer dynamiquement les ensembles pneus/roues. Les pneus et les roues qui ne sont pas équilibrés peuvent entraîner des difficultés de direction, une conduite cahoteuse et une usure irrégulière des pneus.

NE SURCHARGEZ PAS LES PNEUS; ROULER SUR UN PNEU SURCHARGÉ EST DANGEREUX

⚠ AVERTISSEMENT

NE CONDUISEZ PAS UN VÉHICULE ÉQUIPÉ DE PNEUS SURCHARGÉS, CAR CELA EST DANGEREUX.

La charge maximale inscrite sur le flanc de tout pneu poids lourd est basée sur une vitesse spécifique d'utilisation. Consultez le manuel d'information technique du pneu poids lourd MICHELIN^{MD} pour tous les renseignements concernant la charge maximale recommandée pour vos pneus et relative à votre utilisation. Le dépassement des limites de la charge maximale d'un pneu fera surchauffer les pneus, pouvant causer une défaillance soudaine du pneu et occasionner des dommages matériels et des blessures corporelles.

Pour les pneus jumelés, si l'un des pneus est sous-gonflé ou à plat, l'autre sera fortement surchargé, ce qui pourrait entraîner une défaillance du pneu. Rouler en 'boitillant' est illégal et ne doit jamais être tenté.

COMBINAISON DE PNEUS



AVERTISSEMENT

NE CONDUISEZ PAS UN VÉHICULE ÉQUIPÉ DE PNEUS DONT LA COMBINAISON EST INADÉQUATE.

CAMIONS À QUATRE ROUES

Pour des performances optimales, il est recommandé d'utiliser la même dimension et le même type de pneu sur les quatre positions de roue. Si seulement deux pneus poids lourd radiaux MICHELIN^{MD} sont montés avec deux pneus non radiaux, les pneus radiaux doivent être installés sur l'essieu arrière.

Avant de combiner différents types de pneus sur tout véhicule de toute configuration, prenez soin de consulter le manuel du propriétaire du fabricant du véhicule pour connaître ses recommandations.

Il est particulièrement important de consulter le manuel du propriétaire du fabricant du véhicule lorsqu'il s'agit de combiner, de trouver des équivalents ou de remplacer des pneus sur des véhicules à quatre roues motrices, car des précautions particulières peuvent être nécessaires.

VÉHICULES AVEC PLUS DE QUATRE POSITIONS DE ROUES

Pour des performances optimales, il est fortement recommandé de ne pas combiner des pneus radiaux et des pneus non radiaux dans un montage en jumelés.

MODIFICATION DE PNEUS



AVERTISSEMENT

NE CONDUISEZ PAS AVEC DES PNEUS MODIFIÉS.

N'apportez pas ou ne permettez pas que l'on apporte des modifications à vos pneus. Les modifications peuvent nuire à la performance des pneus, ce qui peut les endommager et provoquer un accident. Les pneus qui deviennent inutilisables en raison de modifications comme, sans toutefois s'y limiter, le meulage l'ajout de liquides scellants ou d'équilibrage ou l'utilisation de produits nettoyants contenant des distillats de pétrole, sont exclus à des fins de couverture sous garantie.

DES PNEUS MAL RECHAPÉS OU RÉPARÉS SONT DANGEREUX ET PEUVENT CAUSER LEUR DESTRUCTION, DES DOMMAGES MATÉRIELS ET DES BLESSURES CORPORELLES



AVERTISSEMENT

NE CONDUISEZ PAS AVEC DES PNEUS MAL RECHAPÉS OU RÉPARÉS.

Le rechapage et la réparation des pneus poids lourd de MICHELIN^{MD} ne doivent être effectués que par du personnel qualifié disposant de l'équipement adéquat et utilisant les procédures contenues dans les manuels de rechapage et de réparation de MICHELIN^{MD}.

Si un pneu MICHELIN^{MD} a une crevaison, il faut l'amener chez un revendeur autorisé de pneus Michelin pour vérifier les dommages éventuels qui ont pu se produire.

Les réparations faites à l'aide d'une mèche lorsque le pneu est monté sur la roue ne sont pas recommandées, parce qu'inadéquates. De telles réparations ne sont pas fiables; elles risquent d'endommager davantage le pneu et de causer sa défaillance.

ENTREPOSAGE

Les pneus contiennent des cires et des émoullissants qui protègent leur surface extérieure contre l'ozone et les intempéries. Lorsque le pneu roule et fléchit, les cires et les émoullissants migrent continuellement vers la surface, renouvelant cette protection tout au long de son utilisation normale. Par conséquent, lorsque les pneus restent à l'extérieur et ne sont pas utilisés pendant de longues périodes (un mois ou plus), leurs surfaces s'assèchent et deviennent plus sensibles à l'ozone et aux intempéries, et la carcasse devient sensible aux méplats. De graves problèmes peuvent également survenir avec les pneus à chambre à air lorsqu'ils sont montés avec de l'eau coincée entre le pneu et la chambre à air. Sous l'effet de la pression, le liquide peut passer à travers le revêtement intérieur et dans les nappes de la carcasse. Pour ces raisons, il faut toujours entreposer les pneus à l'intérieur, dans un endroit frais, sec et propre. Le fait de ne pas entreposer les pneus conformément à ces directives peut entraîner leur vieillissement prématuré et une défaillance soudaine.

Lorsque vous entreposez les pneus, veillez à les placer loin des sources de chaleur et d'ozone, comme les tuyaux chauds et les génératrices. Assurez-vous que les surfaces sur lesquelles les pneus sont entreposés sont propres et exemptes de graisse, de produits pétroliers ou d'autres substances qui pourraient détériorer le caoutchouc. (Les pneus exposés à ces matériaux pendant l'entreposage ou la conduite pourraient faire l'objet d'une défaillance soudaine).

SUIVEZ CES RECOMMANDATIONS DE MONTAGE POUR PRÉVENIR LA DESTRUCTION DES PNEUS, LES DOMMAGES MATÉRIELS ET LES BLESSURES CORPORELLES

Les recommandations publiées par le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail sont détaillées à propos du montage et du démontage des pneus poids lourd. Vous devez vous assurer de toujours suivre ces recommandations.

En plus, chez Michelin, nous insistons pour que vous gardiez en tête la considération suivante :

Le changement des pneus peut être dangereux et doit être effectué par des personnes ayant reçu une formation professionnelle et utilisant des outils et des procédures appropriés, comme le précise l'Association canadienne du pneu et du caoutchouc.

⚠ AVERTISSEMENT

L'ENTRETIEN DES PNEUS ET DES ROUES COMPORTE DES DANGERS

ET DOIT ÊTRE EFFECTUÉ EXCLUSIVEMENT PAR UN PERSONNEL FORMÉ UTILISANT LES OUTILS ET LES PROCÉDURES ADÉQUATS. LE FAIT DE NE PAS LIRE CES DIRECTIVES ET DE NE PAS S'Y CONFORMER PEUT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES OU MORTELLES, POUR VOUS OU POUR AUTRUI.

Les pneus doivent être montés sur des roues de dimension et de type appropriés, en bon état et propres. Des roues ou des éléments de jante tordus, écaillés ou rouillés peuvent endommager les pneus. Ils peuvent également mal fonctionner et provoquer un accident.

Tous les composants de la roue (c'est-à-dire les rebords de jante, les cerceaux de fermeture, la base de la jante, etc.) doivent correspondre. Veillez à vérifier les spécifications du fabricant de la roue.

Lors d'un changement de pneus, dégonflez toujours le pneu avant de desserrer la roue ou les boulons de jante. Installez toujours des intérieurs de valve neufs avec des pneus neufs.

POUR TOUS LES PNEUS À CHAMBRE À AIR MICHELIN^{MD}

CHAMBRES À AIR : Installez toujours une chambre à air neuve de dimension appropriée dans un pneu neuf. En cours d'utilisation, une chambre à air prend de l'expansion ; si une vieille chambre à air est à nouveau utilisée, il est donc probable qu'elle se coince et que le frottement éventuel cause sa rupture, entraînant des dommages au pneu. Les chambres à air MICHELIN^{MD} sont fabriquées à l'aide de butyle et sont marquées du nom commercial AIRSTOP^{MD}. Il est essentiel d'utiliser une chambre à air AIRSTOP^{MD} avec un pneu MICHELIN^{MD} X^{MD}. Ces chambres à air sont fabriquées avec un joint superposé qui est plus résistant que le joint bout à bout utilisé dans plusieurs autres chambres à air. L'utilisation des autres chambres à air, non conçues pour les pneus radiaux MICHELIN^{MD}, pourrait causer une rupture et des dommages au pneu.

FLAPS : Installez toujours un flap MICHELIN^{MD} neuf lorsque vous montez un pneu neuf. Après une brève période d'utilisation, le flap se conformera au pneu et à la roue auxquels il est joint. En conséquence, il ne pourra s'ajuster exactement à un nouvel ensemble pneu/roue.

POUR TOUS LES PNEUS MICHELIN^{MD}

LUBRIFIANT : Utilisez toujours un lubrifiant approprié lorsque vous montez des pneus. N'utilisez qu'un lubrifiant approuvé pour le montage des pneus. N'utilisez jamais de lubrifiants antigels, à base de silicone ou à base de pétrole. Ne laissez pas d'excès de lubrifiant couler et s'accumuler à l'intérieur du pneu.

CAGE DE SÉCURITÉ : Utilisez toujours une cage de sécurité ou tout autre dispositif de retenue approuvée par l'OSHA lorsque vous gonflez un pneu poids lourd. Assurez-vous que la cage de sécurité est suffisamment grande pour accueillir des pneus à bande large lorsque vous gonflez des pneus X One^{MD} de MICHELIN^{MD}. Ne vous tenez jamais au-dessus du pneu ou devant la valve lorsque vous le gonflez. Utilisez un pistolet de gonflage avec manomètre et tenez-vous sur le côté. Avant le gonflage final, vérifiez soigneusement l'assemblage pour déceler tout signe de faiblesse ou d'irrégularité.

BOUCHONS DE VALVE : Pour éviter toute fuite, il est essentiel que les valves soient munies de bouchons adéquats. Le bouchon de valve est le sceau principal de la valve. Après le montage, vérifiez les ensembles pour déceler toute fuite. Lorsque les ensembles de roues sont installés sur un véhicule, assurez-vous que les valves ne touchent pas les tambours de frein ou toute autre partie mécanique du véhicule.

MONTAGE EN JUMELÉ : Les pneus montés en jumelé doivent être jumelés de manière à ce que la différence maximale entre les diamètres des pneus ne dépasse pas 1/4 de pouce. Si les pneus ne sont pas correctement jumelés, le pneu de plus grand diamètre supportera une part disproportionnée de la charge, ce qui peut entraîner sa destruction soudaine, des dommages matériels et des blessures corporelles.

Un entraxe de pneus adéquat doit être fourni afin de prévenir le frottement des pneus et de permettre la circulation d'air nécessaire. Consultez le manuel technique du pneu poids lourd MICHELIN^{MD} ou un revendeur de pneus poids lourd MICHELIN^{MD} pour de l'information sur l'entraxe de pneu minimal requis pour un ensemble pneu/roue particulier.

PRÉPARATION DES ROUES ET DES JANTES

Avant le montage, les roues et les ensembles de roues doivent être inspectés avec soin pour y déceler des craquelures, des gauchissements, des déformations des rebords de jante, des anneaux, des anneaux de serrage, etc. La condition des trous de goujons sur la roue devrait aussi être examinée. Si l'une de ces conditions est découverte, la roue devrait être mise au rebut. Toute bavure, soudure, bosse à la suite d'un coup de masse, etc., présente sur la surface de la jante en contact avec le pneu doit être polie à l'aide d'une lime ou d'une toile d'émeri. Enlevez la rouille à l'aide d'une brosse métallique et appliquez une peinture antirouille. Assurez-vous que les pneus sont montés sur le bon type et dimension de roue. Les composantes roue et jante doivent être en bonne condition et être propres.

GARANTIE SUR LA CARCASSE DES PNEUS MICHELIN^{MD} X ONE^{MD}

Technologies de rechapage Michelin Inc. (MRT) est heureuse d'offrir une extension de garantie pour la carcasse des pneus X One^{MD} de MICHELIN^{MD} rechapés par le réseau de franchises de MRT.

Lors de l'évaluation des crédits de garantie payables pour un pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} rechapé ou réparé par un franchisé MRT dans le cadre du processus de rechapage MRT lorsqu'il ne reste aucune profondeur de sculpture mesurable, les crédits de garantie seront appliqués à la fois sur la carcasse, sur le rechapage et sur la réparation pendant les 70 premières semaines d'utilisation de la carcasse. La structure historique d'utilisation au prorata continuera à s'appliquer pour les rechapages et les réparations. Cependant, une carcasse de pneu X One sera garantie à 100% pendant les 70 semaines.

Date de rechapage DOT

0 à 16 semaines

17 à 39 semaines

40 à 52 semaines

53 à 70 semaines

Plus de 70 semaines

Pourcentage de crédit

100 % Carcasse, rechapage et/ou réparation

75 % Rechapage et/ou réparation*

Rechapage seulement*

Rechapage seulement*

0 %

INFORMATIONS SPÉCIFIQUES AUX PNEUS X ONE^{MD} DE MICHELIN^{MD}

TOUS LES CHAUFFEURS DE VÉHICULES ÉQUIPÉS DE PNEUS X ONE^{MD} DE MICHELIN^{MD} DOIVENT SAVOIR CE QUI SUIT :

MAINTIEN DE LA PRESSION D'AIR

Les chauffeurs ont témoigné qu'un pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} sous-gonflé sera probablement plus facile à détecter d'un simple coup d'oeil qu'un pneu jumelé. La pression d'air est toutefois difficile à jauger, même pour le plus expérimenté des chauffeurs. Les chauffeurs doivent toujours utiliser une jauge bien calibrée lorsqu'ils vérifient la pression d'air d'un pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} et ne devraient pas se fier à l'apparence du pneu.

Si la pression est inférieure de 20 % à la pression d'air recommandée pour le pneu, il doit être considéré comme étant à plat, enlevé et inspecté pour déceler les perforations ou autres dommages. Le non-respect de cette consigne peut causer une défaillance du pneu.

TENUE DE ROUTE DU VÉHICULE

Des chauffeurs ont affirmé que l'empreinte large et stable du pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} peut donner l'impression d'un camion beaucoup plus stable en comparaison avec les pneus jumelés traditionnels. La plupart des montes X One^{MD} de MICHELIN^{MD} permettent d'élargir la voie des tracteurs et des remorques. Toutefois, les chauffeurs ne devraient pas laisser l'exceptionnelle tenue de route du pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} leur donner une fausse sensation de stabilité dans les courbes. Les chauffeurs doivent toujours respecter les limites de vitesse prescrites, peu importe leurs pneus.

Le non-respect de cette consigne entraîne un risque que le véhicule bascule.

TECHNIQUES EN CAS DE PERTE RAPIDE DE PRESSION D'AIR

Des essais intensifs ont démontré qu'une perte rapide de pression d'air dans un pneu X One^{MD} de MICHELIN^{MD} ne compromet pas la stabilité et le comportement du véhicule. Toutefois, n'ayant qu'un seul pneu à chaque extrémité de l'essieu, la perte de la pression d'air abaissera la roue et l'extrémité de l'essieu, entrant possiblement en contact avec la surface de la route. Afin d'éviter des dommages additionnels au pneu, à la roue et à l'essieu en raison d'un blocage de l'ensemble pneu/roue et de la traînée du frein, il est conseillé que les chauffeurs ralentissent pour s'arrêter progressivement en rétrogradant de vitesses, utilisant les freins de la remorque (lorsqu'approprié) ou en pompant les freins durant la phase initiale de ralentissement, pour permettre une certaine rotation de l'ensemble. Le non-respect de cette consigne peut causer des dommages irréparables au pneu, à la roue, aux composants de l'essieu et au véhicule.

Dès que vous constatez un dommage sur vos pneus ou vos roues, communiquez avec votre revendeur local de pneus poids lourd MICHELIN^{MD}, que vous trouverez dans le localisateur de revendeurs sur le site business.michelin.ca. Si une assistance supplémentaire est requise, communiquez avec :

Au Canada

Composez le : **1-888-622-2306**

Ou écrivez au : Service à la clientèle
P.O. Box 19001
Greenville, Caroline du Sud
29602-9001

Courriel: csr.canada@michelin.com

RAPPELEZ-VOUS... POUR ÉVITER DES DOMMAGES À VOS PNEUS ET UN POSSIBLE ACCIDENT :

- Vérifiez la pression d'air à froid au moins une fois par semaine.
- Maintenez dans vos pneus la pression d'air requise en fonction des charges transportées.
- Ne pas sous-gonfler les pneus.
- Ne pas surcharger les pneus.
- Ne pas trop gonfler les pneus.
- Conduire à des vitesses modérées et respecter les limites de vitesse légales.
- Éviter de rouler sur les nids de poule, les obstacles, les bordures de trottoir ou les bords de la chaussée.
- Si vous constatez un dommage sur un pneu, remplacez-le immédiatement par la roue de secours et rendez-vous chez un revendeur de pneus poids lourd MICHELIN^{MD}.
- Si vous avez des questions, communiquez avec un revendeur de pneus poids lourd MICHELIN^{MD}.

business.michelin.ca

Technologies de rechapage Michelin Inc. (MRT)

101 Harrison Bridge Rd

Simpsonville SC 29680

United States

Service à la clientèle : 1-888-622-2306