

BRIDGESTONE

Firestone et marques associées

Manuel de garantie, d'entretien et de sécurité des pneus

Marché du pneu de remplacement –
pneus pour véhicules de tourisme et camionnettes

y compris les pneus



dotés de la technologie de roulage à plat



Félicitations! Vous venez d'acheter des pneus de qualité auprès d'un détaillant BRIDGESTONE.

Afin de bénéficier de la performance optimale des pneus et de réduire le risque de défaillance, Bridgestone Canada, Inc. vous recommande fortement de lire et de suivre les instructions contenues dans ce manuel sur l'entretien et la sécurité. De plus, nous vous recommandons de faire inspecter vos pneus de façon périodique, et de les faire réparer si nécessaire, par un technicien qualifié.

CONTENU

Entretien de base des pneus :

Gonflez. Permutez. Vérifiez.	3
Renseignements concernant l'entretien et la sécurité des pneus	8
Défaillance d'un pneu pendant la conduite	8
Pression de gonflage des pneus	8
Conseils pour le gonflage sécuritaire des pneus	10
Conseils pour un chargement sécuritaire	11
Dommages aux pneus, inspection et durée de vie utile	11
Date de fabrication	13
Réparation de pneus	13
Montage des pneus et autres services	15
Pneus haute performance ou à faible rapport d'aspect	16
Pneus d'hiver	16
Conduite à haute vitesse	17
Indices de vitesse des pneus	17
Patinage des pneus	19
Permutation des pneus radiaux	19
Remplacement des pneus et montage mixte	20
Votre pneu de secours	21
Entreposage des pneus	22
Satisfaction du client à l'égard du service d'entretien des pneus	22
Enregistrement des pneus	22
Pneus dotés de la technologie de roulage à plat RFT	23
Pression de gonflage du pneu RFT	23
Système TPMS de surveillance de la pression des pneus	23
Utilisation des pneus roulage à plat ou à basse pression	24
Distance maximale que vous pouvez parcourir	25
Service spécialisé et réparation	25
Information complémentaire	27
Lettrage sur le flanc du pneu	27
Classement UTQG	29
Garantie limitée	30
Identification du client, du véhicule et du pneu	31
Pression de gonflage recommandée	Couverture arrière
Tableau d'entretien des pneus	Couverture arrière

* Bridgestone, propriété de Bridgestone Corporation, utilisée sous licence
MC * Firestone et Fuzion, propriétés de Bridgestone Licensing Services, Inc.,
utilisées sous licence

Gonflez.

Vérifiez mensuellement la pression des pneus.

Permutez.

Permutez les pneus tel qu'il est recommandé par le constructeur automobile ou tous les 8 000 kilomètres.

Vérifiez.

Inspectez couramment vos pneus à la recherche de signes d'usure ou de détérioration de la bande de roulement.

Entretien de base des pneus

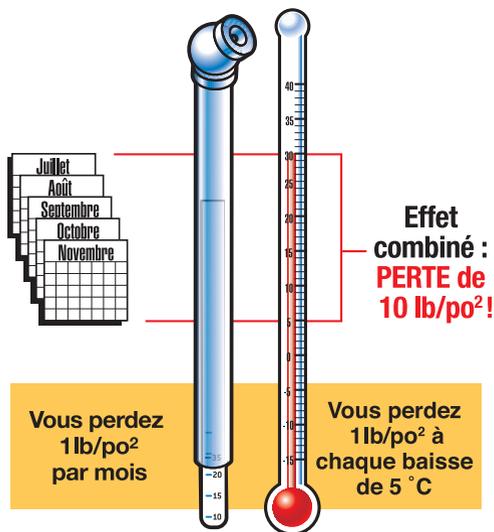
Guide de référence pratique pour l'entretien de tous vos pneus, y compris le pneu de secours.



PRESSION DE GONFLAGE DES PNEUS

Les pneus peuvent perdre une lb/po² par mois dans des conditions normales.

De plus, les pneus peuvent perdre 1 lb/po² à chaque baisse de température de 5 °C.



Autres facteurs ayant une incidence sur la pression de gonflage des pneus :

- Perforations
- Tiges de valve desserrées
- Interface talon/jante

Un simple coup d'œil ne suffit pas.

Un de ces pneus est en fait sous-gonflé de 10 lb/po². Vos yeux peuvent vous tromper; fiez-vous donc à un bon manomètre pour obtenir un relevé exact.



30 lb/po²



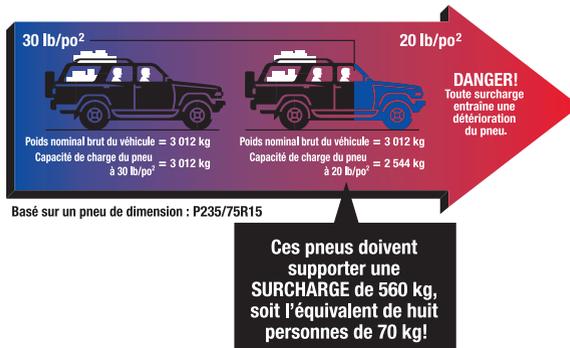
20 lb/po²

Cherchez la pression d'air recommandée par le fabricant indiquée sur l'autocollant apposé sur le montant de portière du véhicule ou dans le guide de conduite et d'entretien. Par exemple :

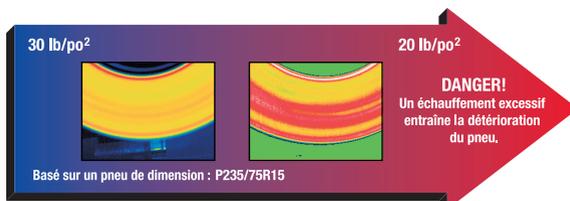
INFORMATION SUR LES PNEUS ET LE CHARGEMENT			
CAPACITÉ EN SIÈGES TOTAL 6 AVANT 3 ARRIÈRE 3			
Le poids combiné des occupants et du chargement ne devrait jamais excéder 611 kg ou 1 348 lb.			
PNEU	DIMENSION	PRESSIION DE GONFLAGE À FROID	CONSULTER LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE POUR PLUS DE DÉTAILS
AVANT	P245/70R17 108S	240 kPa, 35 lb/po ²	
ARRIÈRE	P245/70R17 108S	240 kPa, 35 lb/po ²	
DE SECOURS	P245/70R17 108S	240 kPa, 35 lb/po ²	

Ce tableau indique comment un sous-gonflage peut créer une surcharge sur les pneus.

Vérifiez la pression d'air chaque mois pour vous assurer qu'elle est conforme aux spécifications, surtout avant d'effectuer de longs trajets ou de transporter un poids supplémentaire.



Une pression plus basse augmente la chaleur. Photographie à infrarouge de pneus soumis à des essais à haute vitesse. La détérioration due à la chaleur augmente au fur et à mesure que la pression de gonflage baisse.



PRESSIION D'AIR - VÉRIFICATION MENSUELLE

Pour obtenir une valeur précise,
vérifiez la pression des pneus à froid à l'aide
d'un manomètre.

En roulant, les pneus s'échauffent et rendent
la lecture incorrecte.

- a) Retirez le capuchon
de valve.



- b) Placez l'extrémité du
manomètre sur la valve.



- c) Tenez le manomètre bien
droit et appuyez bien fort
jusqu'à ce que l'échelle
graduée se déploie
complètement.



- d) Au besoin, ajoutez de
l'air et vérifiez à nouveau
la pression à l'aide du
manomètre.

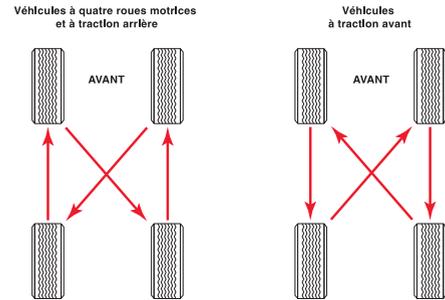


- e) Remettez le capuchon
de valve.



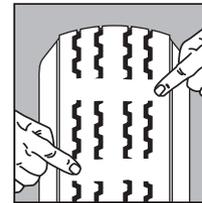
PERMUTATION DES PNEUS

Pour un rendement kilométrique maximal, permutez
les pneus selon les recommandations du constructeur
automobile (consultez le manuel du propriétaire), ou,
si vous ne disposez pas d'un tel manuel, permutez-les
tous les 8 000 kilomètres selon les configurations de
permutation ci-dessous (se reporter à la section
« Permutation des pneus radiaux » de ce manuel)

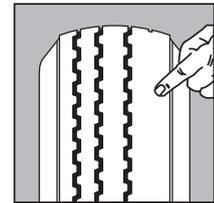


USURE DES PNEUS - VÉRIFICATION VISUELLE

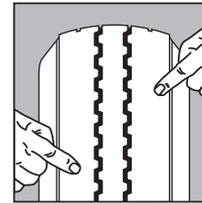
Vérifiez la présence de signes évidents d'usure.



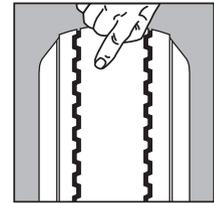
Indicateur d'usure visible
(remplacer)



Usure irrégulière des
épaulements (faire inspecter)



Usure des épaulements
(faire inspecter)



Usure au centre
(faire inspecter)

Insérez dans la bande de roulement du pneu,
tel qu'il est illustré, **une pièce de 10 cents**
avec le haut du voilier en bas. Si vous
pouvez voir le haut des voiles, c'est que
votre bande de roulement est usée et que
votre pneu doit être remplacé.



RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ENTRETIEN ET LA SÉCURITÉ DES PNEUS

Tout pneu, quelle que soit la qualité de sa construction, peut défaillir par suite d'une perforation, d'un dommage par choc, d'un gonflage inapproprié, d'une surcharge ou d'autres conditions découlant de son utilisation ou d'une mauvaise utilisation. Une défaillance de pneu peut créer un risque de dommages aux biens, de blessures corporelles graves ou de décès.

MISE EN GARDE

Une défaillance de pneu pourrait causer de graves blessures ou la mort. Bon nombre de défaillances de pneus sont précédées de vibrations, de bosses ou d'une usure irrégulière. Si des vibrations se produisent pendant la conduite du véhicule ou si vous remarquez une bosse sur le pneu, ou de l'usure irrégulière, faites vérifier les pneus et le véhicule par un professionnel qualifié.

Pour réduire le risque de défaillance de pneu, Bridgestone Canada, Inc. vous recommande fortement de lire et de respecter tous les renseignements concernant la sécurité contenus dans le présent manuel. De plus, nous vous recommandons de faire faire l'inspection périodique et l'entretien des pneus par un professionnel qualifié.

DÉFAILLANCE D'UN PNEU PENDANT LA CONDUITE

MISE EN GARDE

Il est rare qu'un pneu bien entretenu « éclate » pendant que vous conduisez. Le plus souvent, s'il y a une perte d'air, celle-ci sera graduelle. Les renseignements suivants vous seront utiles en cas d'éclatement ou de défaillance soudaine du pneu :

- Lorsque la défaillance se produit, il se peut que vous entendiez un bruit fort, que vous sentiez une vibration ou que le véhicule tire vers le côté du pneu défaillant.
- NE PAS freiner ou tourner brusquement.
- Retirez lentement votre pied de l'accélérateur, tenez fermement le volant et tentez de rester dans votre voie.
- Une fois que le véhicule a ralenti, serrez délicatement les freins.
- Rangez-vous graduellement sur l'accotement et arrêtez le véhicule en vous écartant le plus possible du chemin.

PRESSIION DE GONFLAGE DES PNEUS

Les pneus doivent être gonflés selon la pression appropriée pour obtenir le roulement et la performance désirés. Les pneus portent et transportent le poids du véhicule, des passagers et des marchandises et répondent aux commandes de freinage, d'accélération et de changement de direction. Le constructeur automobile recommande des pressions de gonflage spécifiques pour les pneus montés sur son véhicule.

MISE EN GARDE

Il est dangereux de conduire sur des pneus dont la pression d'air est inadéquate.

- Un sous-gonflage génère un excès de chaleur et endommage la structure interne du pneu.
- Un surgonflage augmente les risques de coupure, de perforation ou d'éclatement du pneu sous le choc.

De telles conditions peuvent entraîner la défaillance du pneu – (même si le pneu est gonflé de façon appropriée par la suite) – et causer des blessures graves ou la mort. Consultez l'étiquette autocollante apposée sur le véhicule ou le manuel du propriétaire pour connaître les pressions de gonflage recommandées.

Outre le fait d'endommager le pneu, une pression d'air inadéquate peut :

- Nuire à la conduite et à la tenue de route
- Réduire la durée de vie de la bande de roulement
- Augmenter la consommation de carburant

En conséquence, suivez ces recommandations pour assurer la sécurité du véhicule et des pneus de même que l'efficacité énergétique des pneus et leur rendement kilométrique.

- Maintenez toujours la pression d'air recommandée par le fabricant dans tous vos pneus, y compris le pneu de secours.
- Vérifiez la pression d'air des pneus mensuellement et avant de parcourir de longs trajets ou de transporter une charge supplémentaire.

L'étiquette apposée sur le véhicule ainsi que le manuel du propriétaire vous donneront les recommandations de gonflage à froid pour tous vos pneus, incluant celui de secours. Les illustrations 1 et 2 vous fournissent des exemples d'étiquette. Cet autocollant peut différer tant sur le plan de l'apparence que de l'information d'un véhicule à l'autre. **Il est apposé sur le côté ou le montant de la portière du conducteur.** Si vous avez des questions sur l'endroit où il se trouve ou sur l'information qu'il contient, consultez le manuel du propriétaire ou un professionnel qualifié dans l'entretien des pneus.

INFORMATION SUR LES PNEUS ET LE CHARGEMENT			
CAPACITÉ EN SIÈGES : TOTAL 6 AVANT 3 ARRIÈRE 3			
Le poids combiné des occupants et du chargement ne devrait jamais excéder 611 kg ou 1 348 lb.			
PNEU	DIMENSION	PRESSIION DE GONFLAGE À FROID	CONSULTER LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE POUR PLUS DE DÉTAILS
AVANT	P245/70R17 108S	240 kPa, 35 lb/po ²	
ARRIÈRE	P245/70R17 108S	240 kPa, 35 lb/po ²	
DE SECOURS	P245/70R17 108S	240 kPa, 35 lb/po ²	

Illustration 1 : EXEMPLE – Étiquette d'information sur les pneus et le chargement

INFORMATION SUR LES PNEUS		
PNEU	DIMENSION	PRESSION DE GONFLAGE À FROID
AVANT	P195/65R15 89T	210 kPa, 30 lb/po ²
ARRIÈRE	P195/65R15 89T	240 kPa, 35 lb/po ²
DE SECOURS	T125/70R16 96M	420 kPa, 60 lb/po ²

CONSULTER LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE POUR PLUS DE DÉTAILS

Illustration 2 : EXEMPLE – Étiquette portant l'information sur les pneus

Pression de gonflage maximale indiquée sur le flanc du pneu :

Il s'agit de la pression maximale permise pour ce pneu seulement. Les pressions de gonflage recommandées par le constructeur automobile peuvent être moindres que la pression maximale indiquée sur le flanc du pneu, ou égales. Les recommandations du constructeur automobile sont spécifiques au véhicule et tiennent compte, entre autres, de critères reliés aux caractéristiques de charge, de conduite et de tenue de route du véhicule. Compte tenu qu'il peut exister plusieurs applications pour une même dimension de pneu, un constructeur automobile peut recommander une pression de gonflage différente pour un pneu de même dimension selon le véhicule. Par conséquent, il est important de toujours se reporter aux recommandations de gonflage de l'autocollant ou du manuel du propriétaire.

Pressions de gonflage différentes pour les roues avant et arrière :

Pour certains véhicules, les pressions de gonflage recommandées sont différentes pour les roues avant et les roues arrière (comme le démontre l'illustration 2). Assurez-vous d'en tenir compte lors de vos vérifications de la pression et de la permutation des pneus.

Perte de pression : Les pneus peuvent perdre 1 lb/po² (7 kPa) par mois dans des conditions normales et peuvent perdre 1 lb/po² (7 kPa) à chaque baisse de température de 5,6 °C (10 °F). D'autres facteurs tels que les perforations, une valve non étanche ou tout autre dommage peuvent également occasionner une perte de pression d'air. Si le pneu perd plus de 2 lb/po² (14 kPa) par mois, faites-le vérifier par un professionnel qualifié dans l'entretien des pneus.

CONSEILS POUR LE GONFLAGE SÉCURITAIRE DES PNEUS

MISE EN GARDE

Il est dangereux de gonfler un pneu qui n'est pas fixé en place. S'il éclate, il pourrait être projeté en l'air avec une force explosive, ce qui peut causer des blessures graves ou la mort. Ne gonflez jamais un pneu qui n'est pas solidement fixé au véhicule ou à une monteuse de pneus.

- Vérifiez la pression d'air des pneus, y compris le pneu de secours, tous les mois et avant de parcourir de longs trajets ou de transporter une charge supplémentaire. Assurez-vous d'utiliser un manomètre exact.

- Vérifiez la pression d'air quand les pneus sont « froids », c'est-à-dire quand le véhicule a été immobilisé pendant au moins trois heures ou s'il n'a pas parcouru plus de 1,6 km (1 mille) à vitesse modérée.
- Ne libérez jamais d'air d'un pneu chaud pour obtenir la pression recommandée à froid. La conduite normale cause l'échauffement des pneus et l'augmentation de la pression d'air. Si vous libérez de l'air quand les pneus sont chauds, vous risquez de dangereusement sous-gonfler vos pneus.
- Si vous devez ajouter de l'air quand les pneus sont chauds, ajoutez 4 lb/po² (28 kPa) à la pression d'air recommandée pour des pneus froids. Vérifiez à nouveau la pression de gonflage lorsque les pneus sont froids.
- Si vos pneus perdent plus de 2 lb/po² (14 kPa) par mois, le pneu, la valve ou la jante sont peut-être endommagés. Consultez un professionnel qualifié pour une inspection des pneus.
- Utilisez les capuchons de valve pour garder les obus de valve exempts de débris et pour protéger les pneus contre les fuites d'air.

CONSEILS POUR UN CHARGEMENT SÉCURITAIRE

MISE EN GARDE

Il est dangereux de conduire un véhicule sur des pneus surchargés. La surcharge entraîne une accumulation excessive de chaleur dans les pneus et des dommages à la structure interne du pneu, ce qui peut provoquer une défaillance soudaine de pneu, et causer des blessures graves ou mortelles, même après que la surcharge eut été retirée. Consultez l'étiquette apposée sur votre véhicule, l'étiquette de certification et le manuel du propriétaire pour connaître les limites de charge du véhicule.

- Assurez-vous que tous les pneus, y compris le pneu de secours, aient toujours la pression d'air recommandée par le constructeur du véhicule.
- Vérifiez la pression d'air des pneus mensuellement et avant de parcourir de longs trajets ou de transporter une charge supplémentaire.
- Assurez-vous de ne jamais excéder l'indice de charge maximale inscrit sur le flanc du pneu.
- Assurez-vous de ne jamais excéder le poids nominal brut du véhicule (PNBV) ou le poids technique maximal sous essieu avant et arrière de votre véhicule.
- Consultez le manuel du propriétaire pour connaître les recommandations sur le chargement et autres directives particulières (telles que pour les remorques/remorquages et les équipements de déneigement)

DOMMAGES AUX PNEUS, INSPECTION ET DURÉE DE VIE UTILE

La vérification et l'entretien des pneus sont des facteurs qui influent sur la performance de ceux-ci et leur vie utile. Au fil du temps et de l'usage, l'état d'un pneu peut changer, puisqu'il est soumis aux conditions de la route et de l'environnement, aux avaries telles que des perforations ou à d'autres facteurs externes.

MISE EN GARDE

Il est dangereux de conduire sur des pneus endommagés. Cela pourrait provoquer une défaillance soudaine du pneu et causer de graves blessures ou la mort. Faites inspecter périodiquement vos pneus par un professionnel qualifié dans l'entretien des pneus.

Vous devriez avoir vos pneus à l'oeil et les inspecter régulièrement tout au cours de leur vie utile, ainsi que les faire évaluer par un professionnel qualifié de façon périodique lors des mises au point, des changements d'huile et des permutations de pneus. En particulier, prenez note des conseils ci-dessous pour déceler tout dommage :

- Après avoir frappé quelque chose d'inhabituel sur la route, demandez à un professionnel qualifié dans l'entretien des pneus de démonter le pneu et de l'inspecter à la recherche de dommages. Un pneu ne présentera peut-être pas de signes visibles de dommage. Pourtant, le pneu risque de subir une défaillance soudaine sans avertissement, un jour, une semaine ou même des mois plus tard.
- Inspectez les pneus à la recherche de coupures, de fissures, de fentes ou de ruptures intérieures dans la bande de roulement et dans les flancs. Des bosses peuvent indiquer une séparation dans la carcasse du pneu. Si vous décelez un dommage ou si vous avez un doute sur l'état du pneu, faites-le inspecter par un professionnel qualifié. Il sera peut-être nécessaire de l'enlever de la jante pour procéder à une inspection complète.
- Inspectez vos pneus pour vérifier la profondeur de sculpture. Quand le pneu est usé jusqu'à ce que les indicateurs d'usure intégrés à la bande de roulement indiquent une profondeur de sculpture de 2/32 de pouce (1,6 mm) ou moins, ou si le câblé ou la toile du pneu est visible, le pneu est dangereusement usé et doit être remplacé immédiatement.
- Inspectez vos pneus à la recherche d'usure irrégulière. De l'usure sur un côté de la bande de roulement ou des méplats dans la bande de roulement peuvent dénoter un problème avec le pneu ou le véhicule. Consultez un professionnel qualifié dans l'entretien des pneus.
- Inspectez également les jantes. Une jante courbée ou fissurée doit être remplacée.
- N'oubliez pas de vérifier le pneu de secours.

La durée de vie utile du pneu

Assurez-vous de continuer à faire inspecter vos pneus, y compris le pneu de secours, après 5 années d'utilisation pour vérifier s'ils sont toujours en état de servir. Peu importe l'état du pneu ou la profondeur d'usure de la bande de roulement, on recommande que des pneus de plus de dix ans soient mis au rebut et remplacés par des pneus neufs. **N'OUBLIEZ PAS DE VÉRIFIER ÉGALEMENT LES PNEUS DE SECOURS DE PLEINE DIMENSION OU À USAGE TEMPORAIRE.** Un pneu de secours vieux de dix ans peut avoir l'air neuf, mais il devrait être remplacé. Consultez la prochaine section intitulée *Date de fabrication*.

La période de dix ans suivant la date de fabrication n'est pas un indicateur de la vie utile réelle d'un pneu quel qu'il soit. Certains pneus devront être remplacés avant dix ans en raison de dommages subis tels que des perforations, des dommages par choc, le gonflage inapproprié, la surcharge, l'usure de la bande de roulement ou toute autre condition liée à l'utilisation ou à la mauvaise utilisation

du pneu. Si un pneu devenu inutilisable en raison de l'usure avancée ou de tout autre dommage ou condition d'utilisation, il doit être remplacé, et ce, sans égard à sa date de fabrication ou de mise en service.

Le constructeur automobile peut prendre en considération les caractéristiques de performance du véhicule lorsqu'il fait des recommandations sur les pneus de remplacement. Consultez le manuel du propriétaire du véhicule pour toute information sur la durée de vie et le remplacement des pneus et suivez les recommandations du constructeur de votre véhicule.

DATE DE FABRICATION

La date de fabrication du pneu est déterminée par le numéro d'identification (DOT) du pneu, aussi appelé code ou numéro de série DOT, qui se trouve sur au moins un flanc du pneu près de la roue. Il est parfois nécessaire de regarder sur les deux côtés du pneu pour obtenir le numéro de série en entier. Pour plus d'information sur les numéros de série DOT, veuillez consulter la section *Lettrage sur le flanc du pneu* de ce manuel.

Pneus fabriqués depuis 2000 : Les quatre (4) derniers chiffres du numéro de série évoquent la semaine et l'année de production. Dans l'exemple ci-dessous, le pneu a été fabriqué la 18^e semaine de l'an 2000. Un pneu dont le numéro de série finit par 2406 aurait été fabriqué la 24^e semaine de 2006.



Pneus fabriqués avant 2000 : Les trois (3) derniers chiffres du numéro de série évoquent la semaine et l'année de production. Par exemple, un pneu dont le numéro de série se termine par les chiffres 329 a été fabriqué la 32^e semaine de l'an 1999, mais peut aussi avoir été fabriqué en 1989. En cas de doute, consultez un professionnel qualifié dans l'entretien des pneus.

RÉPARATION DE PNEUS

MISE EN GARDE

Il est dangereux de conduire sur un pneu mal réparé. Une mauvaise réparation rend le pneu non sécuritaire et risque de l'endommager davantage. Celui-ci peut subir une défaillance soudaine et causer de graves blessures corporelles ou la mort. Par souci de sécurité, confiez le pneu à un professionnel qualifié pour qu'il effectue une inspection complète et la réparation du pneu en conformité avec les normes de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc (RAC).

Bien que ce manuel ne contienne pas de façon exhaustive les procédures et recommandations pour la réparation des pneus, prenez note qu'une réparation appropriée englobe ce qui suit :

- ✓ **Le pneu doit être démonté de la roue pour une inspection complète des faces tant intérieures qu'extérieures du pneu.** Les dommages sont parfois seulement visibles à l'intérieur.

- ✓ Pour qu'une perforation du pneu puisse être réparée, celle-ci doit couvrir moins de 6 mm (¼ po) et se trouver à l'intérieur de la zone de la bande de roulement illustrée ci-contre; ceci pour s'assurer de la durabilité du pneu et de la réparation.



- ✓ Un emplâtre est alors appliqué sur l'intérieur du pneu et le trou de la perforation est comblé par une cheville/tige d'obturation, ceci permettant de bien sceller l'intérieur du pneu pour éviter les fuites d'air et la contamination des ceintures en acier et autres plis par les éléments extérieurs, tels que l'eau.

**EMPLÂTRE +
CHEVILLE/TIGE**

**EMPLÂTRE
SEULEMENT**

**CHEVILLE/TIGE
SEULEMENT**

Notes supplémentaires à propos de la réparation des pneus :

- Les pneus ayant subi des perforations ou autres dommages ne sont pas toujours réparables et doivent être remplacés. Un pneu ne doit JAMAIS être réparé s'il présente les conditions suivantes :
 - Le pneu est usé, à un endroit ou à un autre, jusqu'aux indicateurs intégrés à la bande de roulement ou jusqu'à ce qu'il reste 2/32 de pouce (1,6 millimètre) de profondeur de sculpture.
 - Le pneu a subi une perforation de plus de 6 mm (¼ po).
 - Le pneu est perforé ou endommagé hors de la zone réparable (telle que démontrée par l'illustration).
 - Le pneu a déjà subi une mauvaise réparation antérieurement.
- Toute réparation de pneu effectuée sans enlever le pneu de la jante est inadéquate. Le pneu doit être démonté de la jante et doit être inspecté à l'intérieur afin de déceler tout dommage qui n'est pas visible sur la face extérieure.
- L'utilisation de chevilles/tiges ou d'un emplâtre seulement ne constitue pas une réparation sécuritaire. Un emplâtre doit être appliqué sur la face intérieure du pneu et le trou de la perforation doit être comblé par une cheville/tige d'obturation appropriée, ceci permettant de bien sceller l'intérieur du pneu pour éviter les fuites d'air et la contamination des ceintures en acier et autres plis.
- N'utilisez JAMAIS une chambre à air comme substitut d'une réparation adéquate ou pour pallier une réparation inadéquate.
- Les chambres à air, tout comme les pneus, doivent être réparées seulement par un professionnel qualifié.
- Certains constructeurs automobiles déconseillent l'utilisation de pneus qui ont subi des réparations. Avant d'utiliser un pneu qui a été réparé, vérifiez votre manuel du propriétaire du véhicule ou auprès de l'équipementier.

INFORMEZ-VOUS sur la façon dont sera réparé votre pneu et INSISTEZ toujours sur une réparation dans les règles de l'art.

Réparation d'urgence avec des produits scellants ou d'obturation temporaire :

Les réparations effectuées d'urgence avec des produits de scellement ou d'obturation temporaire injectés dans le pneu par bombe aérosol ou par tube ne sont pas réputées des réparations valables et annulent la garantie limitée sur le pneu. Un pneu ainsi réparé doit être remplacé aussitôt que possible par un professionnel qualifié dans l'entretien des pneus.

MISE EN GARDE

Avant de faire réparer un pneu, signalez l'utilisation antérieure d'un aérosol de scellement pour gonfler ou sceller le pneu, le cas échéant. Ces aérosols peuvent contenir un gaz très volatil. L'obus de valve doit toujours être tiré dehors, loin des sources de chaleur excessive, d'une flamme ou d'étincelles et le pneu doit être complètement dégonflé avant de l'enlever de la jante pour le réparer.

Indice de vitesse : L'indice de vitesse d'un pneu est annulé si le pneu est réparé, rechapé, endommagé, s'il fait l'objet d'un usage abusif ou si on en modifie l'état initial. Il doit alors être traité comme un pneu sans indice de vitesse. Consultez la section *Indices de vitesse des pneus* de ce manuel.

La réparation inadéquate d'un pneu rend la garantie limitée nulle et non avenue. Voyez les détails de la garantie dans le *Manuel de garantie* faisant l'objet d'une publication séparée.

Pneus RFT (dotés de la technologie de roulage à plat) :

D'autres recommandations s'ajoutent à celles énoncées ci-dessus en ce qui a trait à la réparation des pneus RFT; voir la section *Pneus dotés de la technologie de roulage à plat RFT* de ce manuel.

MONTAGE DES PNEUS ET AUTRES SERVICES

MISE EN GARDE

Il peut être dangereux d'enlever un pneu d'une jante et de le reposer. Tenter de monter des pneus sans les outils ou les méthodes appropriés peut provoquer une explosion des pneus et causer des blessures graves ou mortelles. Il s'agit d'un travail à confier exclusivement à un professionnel qualifié dans l'entretien des pneus. Ne jamais exécuter les procédures d'entretien des pneus sans une formation, les outils et l'équipement appropriés.

Ce manuel ne se veut pas un manuel de formation ni un énoncé des procédures de montage et de démontage, d'équilibrage, de permutation ou de réparation des pneus. Veuillez laisser ces tâches à des professionnels qualifiés dans l'entretien des pneus. Pour votre sécurité et celle des autres :

- Tenez-vous toujours à bonne distance de toute opération de montage de pneu. Ceci est particulièrement important lorsque le technicien gonfle le pneu. Si le pneu est mal monté, il peut éclater avec une force explosive et causer de graves blessures corporelles ou la mort.
- Le pneu doit correspondre à la largeur et au diamètre de la jante. Par exemple, lorsque vous montez des pneus d'un diamètre de 16 pouces, utilisez seulement des jantes d'un diamètre de 16 pouces. Des pneus radiaux ne doivent être montés que sur des jantes approuvées pour des pneus radiaux.
- La jante doit être exempte de fissures, de bosses, d'ébréchures et de rouille. Le pneu doit être exempt de dommages aux talons, de coupures et de perforations.
- Ne jamais gonfler un pneu à une pression dépassant 40 livres par pouce carré (276 kPa) pour reposer les talons. Soyez absolument certain que les talons reposent complètement sur la jante avant de régler la pression de gonflage au niveau recommandé pour le véhicule.

- Ne mettez jamais de substances inflammables dans les ensembles pneu/jante. Ne tentez jamais de mettre une substance inflammable dans un ensemble pneu/jante et de l'allumer pour reposer les talons.
- Vous devez vous tenir à une bonne distance de l'aire de travail lors de l'équilibrage dynamique de pneus, montés sur le véhicule ou non.

PNEUS HAUTE PERFORMANCE OU À FAIBLE RAPPORT D'ASPECT

Plusieurs véhicules sont vendus chaussés de pneus haute performance ou à rapport d'aspect bas en équipement d'origine. Généralement, ces pneus procurent au véhicule une tenue de route optimale, mais il est possible que leur conception ait demandé certains compromis techniques.

- Les pneus à faible rapport d'aspect, dont les flancs sont de hauteur réduite, sont plus susceptibles de bris causés par les nids-de-poule, les avaries routières et autres facteurs tels que les bordures de trottoir, et cela est vrai également pour les jantes. Par conséquent, il est important d'avoir une conduite prudente et de respecter et de maintenir la pression d'air et les limites de charge recommandées. Consultez les sections *Gonflage des pneus* et *Dommages aux pneus, inspection et durée de vie utile* de ce manuel.
- Certaines voitures sport ou autres véhicules de performance, y inclus les berlines et les camionnettes ou VUS, peuvent être à l'origine équipés de pneus haute performance dont le rendement est optimisé par température chaude et dont l'adhérence peut être réduite par température hivernale. Le constructeur automobile peut dans ce cas recommander des pneus d'hiver conçus expressément pour la conduite hivernale ou en saison froide. Consultez la section *Pneus d'hiver*, qui suit immédiatement celle-ci.
- Les pneus haute performance peuvent également s'user plus rapidement, avoir une portée plus ferme et un roulement moins silencieux.

Consultez le manuel du propriétaire et l'information sur les pneus de l'étiquette apposée sur le véhicule, ou un professionnel qualifié, pour connaître en détail les spécifications relatives à ces types de pneus.

PNEUS D'HIVER

MISE EN GARDE

La conduite hivernale présente des défis particuliers pour la mobilité des véhicules. L'utilisation de pneus d'hiver, de crampons et de chaînes, bien qu'elle permette d'améliorer l'adhérence sur la neige et la glace, requiert une prudence particulière relativement au freinage, aux virages et à la vitesse. Il est important de conduire avec prudence non seulement sur la neige et la glace, mais aussi sur les chaussées sèches ou mouillées.

En hiver, le contrôle et la manœuvre sécuritaire du véhicule en cas de freinage et dans les virages sont particulièrement tributaires du comportement des pneus arrière. Il est donc préférable de chausser le véhicule de pneus d'hiver aux quatre roues. Certains véhicules sont assortis de recommandations spécifiques concernant l'utilisation de pneus d'hiver; consultez le manuel du propriétaire et l'information sur les pneus de l'étiquette apposée sur le véhicule.

- Sur tout véhicule, si on doit poser des pneus d'hiver à l'essieu avant, on doit également en poser à l'essieu arrière pour des raisons de sécurité, qu'il s'agisse d'un véhicule de tourisme ou d'une camionnette, et que le véhicule soit de traction avant, de traction intégrale ou à quatre roues motrices.
- Sur tout véhicule, si on doit poser des pneus d'hiver à l'essieu arrière, il est recommandé d'en poser également à l'essieu avant.
- Il est généralement acceptable de poser des pneus conçus pour la conduite hivernale qui ont un indice de vitesse inférieur à celui des pneus d'origine; toutefois, la vitesse de conduite doit être réduite en conséquence. Tous les pneus d'hiver installés sur le véhicule doivent présenter le même indice de vitesse. Voir la section *Indices de vitesse des pneus* de ce manuel.
- Les pneus d'hiver utilisés sous des températures chaudes peuvent s'user plus rapidement.
- Les mêmes recommandations s'appliquent aux pneus d'hiver à crampons; consultez un professionnel qualifié pour connaître les restrictions saisonnières.

CONDUITE À HAUTE VITESSE

MISE EN GARDE

La conduite à haute vitesse est dangereuse et peut causer un accident, ainsi que de graves blessures corporelles ou la mort.

- Quelles que soient les capacités de vitesse et de tenue de route de votre véhicule et de ses pneus, une perte de maîtrise du véhicule peut être le résultat d'un excès de la vitesse maximale permise par la loi ou des conditions de circulation, des conditions météorologiques, de l'état du véhicule ou de l'état de la route.
- La conduite à haute vitesse doit être laissée aux conducteurs professionnels qui se servent du véhicule dans des conditions contrôlées.
- Aucun pneu, peu importe sa conception ou son indice de vitesse, n'a une capacité illimitée de vitesse, et une défaillance soudaine de pneu peut se produire si les limites sont dépassées. Voir la section *Indices de vitesse des pneus* de ce manuel.

Reportez-vous au manuel du propriétaire du véhicule pour connaître les recommandations sur la pression de gonflage des pneus pour la conduite à haute vitesse.

INDICES DE VITESSE DES PNEUS

Les pneus portant une lettre désignant l'« indice (ou code) de vitesse » indiquent par là leur capacité de vitesse selon les essais de laboratoire normalisés. Ce système d'indices de vitesse est conçu pour vous permettre de comparer les capacités de vitesse des pneus. Lorsque vous remplacez des pneus, suivez les recommandations du constructeur automobile, le cas échéant, concernant l'utilisation des pneus à indice de vitesse.

- Pour éviter de réduire la capacité de vitesse du véhicule, remplacez un pneu à indice de vitesse seulement par un autre pneu ayant au moins le même indice de vitesse. N'oubliez pas que c'est la « vitesse maximale » du pneu « le plus lent » sur la voiture qui détermine la limite de vitesse de pointe du pneu sans risque de défaillance.

- L'indice de vitesse d'un pneu est annulé si le pneu est réparé, rechapé, endommagé, s'il fait l'objet d'un usage abusif ou si on en modifie l'état initial. Il doit alors être traité comme un pneu sans indice de vitesse.
- Les pneus sans indice de vitesse sont conçus pour la conduite normale de véhicules de tourisme ou de camionnettes et ne doivent jamais être utilisés pour la conduite à haute vitesse.
- Pour les pneus d'hiver conçus expressément pour la conduite en saison froide, il est généralement acceptable de poser des pneus dont l'indice de vitesse est inférieur à celui des pneus d'origine; toutefois, la vitesse de conduite doit être réduite en conséquence. Tous les pneus d'hiver installés sur le véhicule doivent présenter le même indice de vitesse. Pour certains véhicules, des recommandations spécifiques s'appliquent à l'utilisation de pneus d'hiver. Consultez le manuel du propriétaire du véhicule et l'étiquette apposée sur le véhicule. Voir la section *Pneus d'hiver* de ce manuel.

Ces indices de vitesse se fondent sur des essais en laboratoire effectués dans des conditions particulières contrôlées. Bien que ces essais se rapportent aux performances routières, n'oubliez pas que les conditions de conduite dans la vie réelle sont rarement identiques aux conditions d'essai. La capacité de vitesse réelle du pneu peut être moindre que sa vitesse nominale, étant donné qu'elle est influencée par des facteurs tels que la pression de gonflage, la charge, l'état du pneu (y compris des dommages), l'usure, l'état du véhicule (y compris le réglage de la géométrie), les conditions de conduite et la durée pendant laquelle la haute vitesse est soutenue. Reportez-vous au tableau suivant pour comparer les indices de vitesse des pneus. Rappel : Peu importe l'indice de vitesse du pneu, les conducteurs doivent respecter les limites de vitesse prescrites et adapter leur conduite en fonction de l'affluence routière, de leur véhicule, de la météo et des conditions de la route.

Indice de vitesse	Vitesse maximale*	
	km/h	mi/h
M	130	81
Q	160	99
R	170	106
S	180	112
T	190	118
U	200	124
H	210	130
V	240	149
Z**	>240	>149
W	270	168
Y	300	186
(Y)***	>300	>186

L'indice de vitesse du pneu apparaît sur le flanc du pneu, ainsi que sa dimension. Exemples :

P275/40ZR17 max. > de 240 km/h (149 mi/h)****
 P275/40R17 93 W max. = 270 km/h (168 mi/h)
 P275/40ZR17 93 W max. = 270 km/h (168 mi/h)
 P275/40ZR17 93 Y max. = 300 km/h (186 mi/h)
 P275/40ZR17 93 (Y) max. > 300 km/h (186 mi/h)****

* Fondé sur des essais normalisés en laboratoire reliés directement aux vitesses sur l'autoroute. La vitesse et les performances réelles des

pneus sont en fonction de facteurs tels que la pression de gonflage, la charge, l'état des pneus, l'usure et les conditions de conduite.

** Tout pneu ayant une capacité de vitesse maximale de plus de 240 km/h (149 mi/h) peut, à la discrétion du fabricant, inclure un « Z » dans la désignation de la dimension (p. ex. P275/40ZR17).

*** Les pneus ayant une capacité de vitesse maximale de plus de 300 km/h (186 mi/h) doivent afficher un « Y » entre parenthèses (tel que démontré ci-haut) dans la désignation du service.

**** Consultez le fabricant des pneus pour en savoir davantage sur la capacité de vitesse maximale.

PATINAGE DES PNEUS

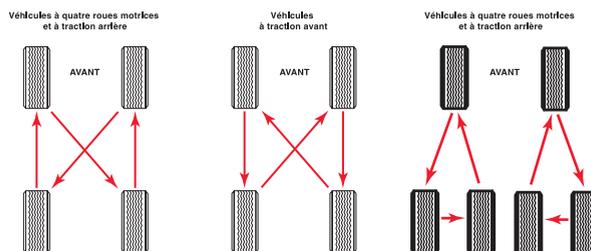
MISE EN GARDE

Il peut être dangereux de faire patiner un pneu pour dégager un véhicule enlisé dans la boue, la glace, la neige ou l'herbe mouillée. Un pneu qui patine à plus de 55 km/h (35 mi/h) selon le compteur de vitesse peut, en quelques secondes, atteindre une vitesse capable de le désintégrer avec une force explosive. Dans certaines conditions, un pneu peut patiner à une vitesse qui est deux fois celle indiquée sur le compteur de vitesse. Cela pourrait causer de graves blessures corporelles ou la mort à un spectateur ou à un occupant. Ne faites jamais patiner un pneu à une vitesse supérieure à 55 km/h (35 mi/h) au compteur de vitesse.

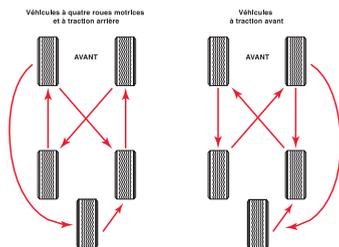
PERMUTATION DES PNEUS RADIAUX

La permutation des pneus a pour but de minimiser l'usure irrégulière causée par le maintien d'un pneu dans un seul sens de rotation et une seule position pendant une période prolongée. Permutez les pneus selon les recommandations du constructeur du véhicule ou tous les 8 000 kilomètres (5 000 milles). La pression de chacun des pneus doit être vérifiée après la permutation et réglée selon la recommandation du constructeur du véhicule pour le nouvel emplacement du pneu sur le véhicule. Si des signes d'usure irrégulière sont présents, on doit vérifier le réglage de la géométrie.

Pour les véhicules munis d'un pneu de secours « à usage temporaire », suivez la configuration de permutation recommandée par le constructeur du véhicule; si elle n'est pas fournie, vous pouvez utiliser ce qui suit :



Si votre pneu de secours est de même dimension, type et indice de charge que les pneus routiers, celui-ci doit être inclus dans le processus de permutation des pneus. Pour les véhicules munis de tels pneus de secours, les configurations de permutation ci-dessous peuvent être appliquées :



Note :

- N'incluez jamais un pneu de secours à usage temporaire dans la permutation.
- Les pneus avec dessins de sculpture unidirectionnels doivent être permutés de l'avant à l'arrière seulement, de façon à ne pas modifier le sens de la rotation; cela peut requérir de démonter et de remonter les pneus.
- Une attention spéciale doit être portée aux véhicules munis d'un système de surveillance de la pression des pneus (TPMS). La permutation peut interférer avec le système; consultez le manuel du propriétaire ou un professionnel qualifié.
- Certains véhicules peuvent avoir des pneus de différentes dimensions à l'avant et à l'arrière, ce qui restreint la permutation. Vérifiez et respectez les recommandations du constructeur du véhicule concernant la permutation.
- Pour inclure un pneu de secours de pleine dimension dans le cycle de permutation dans le cas de véhicules à roues arrière jumelées, consultez le manuel du propriétaire du véhicule pour la procédure recommandée ou vérifiez auprès du constructeur du véhicule.

REMPACEMENT DES PNEUS ET MONTAGE MIXTE

MISE EN GARDE

Il est dangereux de conduire un véhicule avec une mauvaise combinaison de pneus. Cela pourrait nuire gravement aux caractéristiques de tenue de route du véhicule et provoquer un accident pouvant causer de graves blessures ou la mort. Consultez le manuel du propriétaire du véhicule, l'étiquette d'information apposée sur le véhicule ou un professionnel qualifié pour le remplacement approprié du pneu.

À moins d'une indication contraire de la part du constructeur automobile, les pneus routiers doivent tous être de même dimension, type et indice de vitesse. Ne montez jamais des pneus de dimensions différentes sur un essieu, sauf dans le cas des pneus de secours à usage temporaire (consultez la section suivante *Votre pneu de secours*).

S'il est nécessaire de remplacer un ou plusieurs pneus, rappelez-vous que la pose d'une paire de nouveaux pneus sur un essieu ou de nouveaux pneus aux quatre roues optimise le rendement de votre véhicule et prévient les dérèglements mécaniques ou électroniques des systèmes du véhicule (train de transmission, freins antiblocage, antipatinage à l'accélération).

Remplacement de moins de quatre pneus : Que votre véhicule soit à traction avant ou arrière ou à quatre roues motrices, si vos pneus arrière ont une perte d'adhérence provoquée par l'aquaplanage sur la chaussée mouillée, une condition de survirage et de dérapage

peut s'ensuivre et mener à une perte de contrôle du véhicule, particulièrement dans un tournant. En règle générale, des pneus neufs en position arrière peuvent éviter une telle situation. Des pneus neufs procurent une meilleure résistance à l'aquaplanage en raison de la pleine profondeur de leur sculpture. Pour faire un remplacement partiel des pneus, suivez ces quelques conseils :

- Deux pneus neufs devraient être montés sur l'essieu arrière.
- Un pneu neuf devrait être jumelé à un autre pneu dont la sculpture de la bande de roulement restante est la plus profonde, et la paire de pneus ainsi constituée devrait être installée sur l'essieu arrière.

Pneus d'hiver : Consultez la section *Pneus d'hiver* de ce manuel.

Indice de vitesse : Consultez la section *Indices de vitesse des pneus* de ce manuel.

Pneus de traction intégrale ou à quatre roues motrices :

Certains constructeurs automobiles ont des recommandations particulières pour le remplacement des pneus montés sur des véhicules de traction intégrale ou à quatre roues motrices, y compris celle de remplacer plus d'un pneu ou, dans certains cas, tous les quatre pneus. Veuillez consulter le manuel du propriétaire ou vous informer auprès du constructeur de votre véhicule.

Des recommandations autres ou supplémentaires peuvent s'appliquer à certains véhicules. Veuillez toujours vous reporter aux recommandations du constructeur du véhicule relatives au remplacement et à la pose des pneus. Consultez le manuel du propriétaire ou l'étiquette d'information apposée sur le véhicule.

VOTRE PNEU DE SECOURS

Consultez le manuel du propriétaire du véhicule pour les recommandations sur le pneu de secours. Votre voiture est peut-être équipée d'un pneu de secours à usage temporaire. La dimension et la construction de ce pneu de secours peuvent différer de celles des autres pneus sur votre véhicule.

MISE EN GARDE

Vérifiez la pression de gonflage avant l'utilisation. L'utilisation d'un pneu de secours dont la pression de gonflage est inadéquate peut causer de graves blessures ou la mort. Consultez la section *Gonflage des pneus* du présent manuel.

MISE EN GARDE

Il peut être dangereux de monter votre pneu de secours à usage temporaire sur une jante qui n'est pas conçue spécialement pour le pneu de secours ou de monter un autre type de pneu sur la jante conçue pour votre pneu de secours. Cela pourrait nuire gravement aux caractéristiques de tenue de route de votre véhicule et provoquer un accident pouvant causer de graves blessures ou la mort. Consultez le manuel du propriétaire du véhicule pour l'utilisation appropriée des pneus de secours à usage temporaire.

Le pneu de secours dans votre véhicule est conçu pour être utilisé au besoin. Le porte-pneu de secours n'est pas conçu pour être utilisé pour l'entreposage à long terme, sauf pour les pneus de secours à usage temporaire. Veuillez vous reporter à la section *Permutation des pneus radiaux* pour la façon de procéder pour inclure un pneu de secours de même dimension, type et indice de charge qu'un pneu routier dans la configuration de permutation des pneus.

Le pneu de secours devrait être inclus dans les inspections de pneu régulières et les vérifications de la pression de gonflage. De plus, il devrait être remplacé au dixième anniversaire de la date de fabrication, peu importe l'état du pneu ou la profondeur de sculpture qu'il présente. Pour plus de renseignements, consultez la section *Dommage aux pneus, inspection et durée de vie utile* de ce manuel.

ENTREPOSAGE DES PNEUS

Les pneus doivent être entreposés à l'intérieur dans un endroit frais et sec où l'eau ne s'accumulera pas dans les pneus. Ils doivent être placés à l'écart des génératrices et des moteurs électriques ainsi que des sources de chaleur telles que des tuyaux chauds. Les surfaces d'entreposage doivent être propres et exemptes de graisse, d'essence ou d'autres substances susceptibles de détériorer le caoutchouc.

MISE EN GARDE

Un entreposage inadéquat peut causer des dommages aux pneus qui ne sont pas toujours visibles et qui peuvent causer de graves blessures ou la mort.

Le pneu de secours dans votre véhicule est conçu pour être utilisé au besoin. Le porte-pneu de secours n'est pas conçu pour être utilisé pour l'entreposage à long terme, sauf pour les pneus de secours à usage temporaire. Veuillez vous reporter aux sections *Votre pneu de secours* et *Permutation des pneus radiaux* pour plus d'information.

SATISFACTION DU CLIENT À L'ÉGARD DU SERVICE D'ENTRETIEN DES PNEUS

Des services d'entretien normal des pneus et de garantie limitée sont offerts partout au Canada. Pour de plus amples renseignements, veuillez visiter le site www.bridgestonetire.ca ou appeler le service technique :

1 800 267-1318.

Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'entretien et de la réparation des pneus de voitures et de camionnettes en écrivant à :

Association canadienne du pneu et du caoutchouc
A19-260 Holiday Inn Drive
Cambridge, Ontario, N3C 4E8
www.tracanada.ca

ENREGISTREMENT DES PNEUS

L'enregistrement des pneus est une mesure de sécurité importante, car elle permet au fabricant de vous aviser en cas de rappel. Lorsque vous achèterez des pneus de remplacement chez un détaillant de pneus, on vous remettra sans doute une carte d'enregistrement sur laquelle sont notés les numéros de série du pneu. Assurez-vous d'inscrire vos nom et adresse sur cette carte et de la poster dans les plus brefs délais. Vous n'avez pas besoin d'enregistrer les pneus qui sont montés en équipement d'origine sur un véhicule neuf, car le fabricant de pneus et le constructeur du véhicule s'en occupent pour vous.



PNEUS DOTÉS DE LA TECHNOLOGIE DE ROULAGE À PLAT RFT
(Run Flat Technology)

Si votre véhicule est chaussé de pneus roulage à plat (pneus RFT) de marque Bridgestone ou Firestone, cette rubrique vous concerne puisqu'elle traite des questions d'entretien et de sécurité spécifiques à ces pneus, lesquelles s'ajoutent aux autres questions dont traite ce manuel.

Qu'est-ce que la technologie de roulage à plat RFT?

Les pneus dotés de la technologie de roulage à plat RFT sont des pneus spéciaux à flancs renforcés qui utilisent des composantes expressément conçues pour supporter temporairement le véhicule en cas de perte de pression d'air, causée par une perforation, par exemple. Cela permet au conducteur de se rendre à un endroit sécuritaire et approprié pour changer son pneu (s'il est muni d'un pneu de secours) ou pour le faire inspecter en vue de le réparer ou de le remplacer. Par ailleurs, certaines restrictions s'appliquent sur l'utilisation du pneu roulage à plat et à basse pression, selon la conception spécifique du pneu. Comme tous les autres pneus, les pneus roulage à plat doivent être suffisamment gonflés et entretenus de façon appropriée. Peu importe la conception et la qualité, aucun pneu n'est indestructible.

À quoi reconnaît-on un pneu de roulage à plat RFT? Le logo RFT ci-dessus est moulé sur le flanc des pneus Bridgestone et Firestone, près de la jante.

PRESSION DE GONFLAGE DU PNEU RFT

À l'instar de n'importe quel autre pneu, le pneu RFT doit être suffisamment gonflé pour être sécuritaire et pour atteindre son rendement et sa durée de vie optimaux. Vérifiez la pression de gonflage tous les mois et avant d'entreprendre de longs trajets ou de transporter une charge supplémentaire. Pour ce faire, utilisez un manomètre exact après vous être assuré que les pneus sont froids. Suivez les recommandations du constructeur automobile sur la pression de gonflage contenues dans le manuel du propriétaire du véhicule ou apparaissant sur l'étiquette apposée sur le véhicule. N'oubliez pas de vérifier le pneu de secours, le cas échéant. Voir la section *Gonflage des pneus* de ce manuel.

SYSTÈME TPMS DE SURVEILLANCE DE LA PRESSION DES PNEUS

L'utilisation des pneus RFT est jumelée à l'utilisation d'un système (TPMS) de surveillance de la pression des pneus. Parce que ces pneus, même dépressurisés, roulent en apparence normalement, un système de surveillance est essentiel pour vous alerter de la perte de pression. Une fois avisé, suivez les indications énoncées dans le manuel du propriétaire et consultez la section ci-dessous intitulée *Utilisation des pneus roulage à plat ou à basse pression*.

Le constructeur du véhicule ou du système TPMS peut conseiller la vérification périodique du système TPMS afin de s'assurer de son bon fonctionnement. De plus, le remplacement du capteur de pression ou de certaines composantes, ou une

reprogrammation du système pourrait s'avérer nécessaire lors de l'entretien d'un pneu. Pour toute question concernant le fonctionnement du système TPMS et son entretien, veuillez consulter le manuel du propriétaire de votre véhicule, le constructeur automobile ou un détaillant agréé Bridgestone ou Firestone de pneus roulage à plat.

UTILISATION DES PNEUS ROULAGE À PLAT OU À BASSE PRESSION

MISE EN GARDE

L'utilisation inappropriée des pneus roulage à plat ou à basse pression peut être la cause d'accidents ou de défaillances du pneu risquant de causer des blessures ou la mort. Lisez et suivez les directives ci-dessous ainsi que toute autre recommandation d'entretien et de sécurité énoncée dans ce manuel.

Directives générales

- Les systèmes de surveillance de la pression des pneus ne se fondent pas tous sur les mêmes critères pour donner l'alerte d'une dépressurisation de pneu. Consultez le manuel du propriétaire du véhicule pour plus de détails sur le système de surveillance de la pression des pneus. **Dès que le système signale qu'un pneu est en perte de pression, le processus de fonctionnement en roulage à plat s'enclenche.** Durant ce mode transitoire, procédez comme suit :
- **Réduisez la vitesse tout en demeurant prudent et en ne compromettant pas votre sécurité, et n'excédez pas 80 km/h (50 mi/h).** Plus la vitesse est grande, plus la distance que peut franchir le pneu est courte.
- **Dans la mesure du possible, évitez d'accélérer ou de ralentir brusquement et de faire des manœuvres de virage.** Évitez les nids-de-poule et autres anfractuosités ou aspérités de la chaussée. La conduite prudente prévient les dommages au pneu, à la jante et au véhicule.
- **Rendez-vous aussitôt que possible vers un lieu approprié et sécuritaire pour effectuer le changement du pneu.** Prenez note de la distance parcourue sur l'odomètre, car celle-ci ne doit pas dépasser certaines limites. Voir la section suivante *Distance maximale que vous pouvez parcourir*.
- **Si la voiture se met à vibrer ou que la maniabilité devient plus difficile, arrêtez-vous dès que vous le pouvez tout en demeurant prudent et en ne compromettant pas votre sécurité.** Le pneu peut être sur le point de défaillir. Relâchez l'accélérateur et réduisez tranquillement la vitesse. Le pneu doit être remplacé avant de se remettre en route.
- **Si vous tirez une remorque, arrêtez-vous dès que possible tout en demeurant prudent et en ne compromettant pas votre sécurité.** La conduite dans ces conditions est potentiellement dangereuse. Si possible, détachez la remorque et suivez les directives ci-dessus. Ne continuez pas de tirer la remorque tant que la réparation ou le remplacement n'a pas été effectué(e).
- **Ne touchez pas un pneu qui vient tout juste de rouler à plat ou à basse pression : il peut être très chaud.** Attendez qu'il refroidisse avant de le manutentionner.

DISTANCE MAXIMALE QUE VOUS POUVEZ PARCOURIR

Les pneus roulage à plat (RFT) peuvent parcourir jusqu'à 80 km (50 milles) de distance à une vitesse maximale de 80 km/h (50 mi/h) lorsqu'ils roulent à plat ou à basse pression. Toutefois, cette distance peut être inférieure (ou supérieure) selon l'utilisation qui est faite du véhicule et les conditions particulières dans lesquelles il est utilisé.

Les facteurs qui influencent la distance que peuvent supporter des pneus en situation de roulage à plat ou de basse pression incluent la vitesse du véhicule, la charge transportée, sa conduite, le degré de perte de pression de gonflage et de dommages au pneu, quels qu'ils soient, ainsi que la température ambiante. Pour maximiser la distance parcourue d'un pneu quand il fonctionne en roulage à plat ou à basse pression :

- Réduisez le plus possible et à un niveau sécuritaire la vitesse de votre véhicule. N'excédez pas 80 km/h (50 mi/h).
- Évitez d'accélérer ou de freiner brusquement, et négociez les virages de manière sécuritaire et raisonnable. Évitez les nids-de-poule et autres avaries routières.

Les charges plus importantes d'un véhicule (comme avoir plusieurs passagers ou transporter plus de poids) et une température ambiante élevée réduisent la distance qu'il est possible de parcourir lorsque les pneus RFT roulent à plat ou à basse pression.

Remarques :

- Si une distance limite est précisée sur le flanc du pneu RFT en cas de roulage à plat ou de basse pression, veillez à ne pas excéder cette distance.
- La distance limite qu'un véhicule peut parcourir correspond spécifiquement à la distance que peuvent parcourir les pneus RFT lorsqu'ils fonctionnent en roulage à plat ou à basse pression.
- Pour connaître les spécifications des pneus RFT d'origine applicables aux véhicules qui étaient équipés de tels pneus à l'origine et la distance maximale que vous pouvez parcourir en situation de roulage à plat ou à basse pression, veuillez consulter le manuel du propriétaire.

Si vous n'êtes pas certain de la distance qu'un pneu RFT peut parcourir, n'excédez pas 80 km (50 milles) si ce pneu est affaibli ou si sa pression est basse. Afin de réduire les dommages causés au pneu, veuillez les faire inspecter par un spécialiste de pneus dès que possible.

SERVICE SPÉCIALISÉ et RÉPARATION

Centres agréés Bridgestone ou Firestone de service d'entretien des pneus RFT

En raison de la technologie de pointe et de la conception des pneus RFT et de la nécessité qu'ils soient assortis d'un système de surveillance de la pression des pneus (TPMS), seuls des professionnels qualifiés dans l'entretien de pneus qui possèdent la formation et l'équipement appropriés devraient procéder à l'entretien des pneus RFT. L'utilisation d'un équipement de montage de pneus RFT inadéquat, par exemple, peut endommager ces derniers au point de ne pas pouvoir les réparer. C'est pourquoi il est recommandé de ne faire appel qu'à des détaillants agréés de pneus Bridgestone ou Firestone pour l'entretien et le remplacement de vos pneus.

Visitez Bridgestonetire.ca afin de trouver le détaillant Bridgestone ou Firestone le plus près de chez vous.

Inspection des pneus après le roulage à plat ou à basse pression

Après une situation de roulage à plat ou à basse pression, ou toute autre situation de roulage sur un pneu endommagé ou en mauvais état, il est très important de faire faire une vérification complète du pneu aussitôt que possible.

Permutation

Consultez le manuel du propriétaire pour les indications sur la permutation des pneus ou permutez les pneus tous les 8 000 kilomètres (5 000 milles) (voir *Permutation des pneus radiaux*). Dans certains cas, on doit reprogrammer le système TPMS après une permutation de pneus.

Remplacement de pneus RFT

Ne remplacez pas un pneu RFT par un pneu classique ou ne faites pas une installation combinée de pneus RFT et de pneus classiques, sauf en cas d'urgence et sur une base temporaire. Les pneus classiques ne possèdent pas la capacité de rouler à plat et ne tiennent pas la route comme les pneus RFT. Si in extremis on a recours à un pneu classique de manière temporaire, assurez-vous que sa dimension, sa capacité de charge, sa pression de gonflage et son indice de vitesse remplissent les exigences relatives au véhicule. Remplacez ce pneu par un pneu RFT aussitôt que possible.

Domages au pneu RFT et réparation

Peu importe sa conception ou sa qualité, aucun pneu n'est indestructible. Un pneu RFT peut devenir inutilisable suivant une perforation ou toute autre avarie routière de même que par suite d'une utilisation inappropriée à basse pression. Certaines perforations peuvent être réparées sous certaines conditions et suivant une façon de faire précise et prescrite. Une réparation inappropriée est non sécuritaire et annulera la garantie limitée.

Certains facteurs influent sur la possibilité de réparer un pneu qui a roulé à plat ou dépressurisé, comme la vitesse, la charge et la manœuvre; la perte d'air subie et la température ambiante. À tout événement, l'étendue et le site de perforation ou de dommage sont également des facteurs déterminants..

Le pneu RFT ne peut être réparé dans les circonstances suivantes :

- Il a été utilisé avec une pression de gonflage de moins de 15 lb/po² (100 kPa).
- Il y a présence d'abrasion, ou autre dommage, sur la face extérieure de la semelle, sur le flanc ou le talon du pneu.
- Il y a présence d'abrasion, de craquelures ou de séparation sur la face intérieure du pneu.
- Il y a présence de toute condition ou dommage qui rend un pneu classique impossible à réparer.

Un professionnel qualifié dans l'entretien des pneus doit effectuer une inspection minutieuse et complète de votre pneu afin de déterminer s'il peut être réparé ou non. Les dommages causés au pneu ne sont pas toujours visibles de l'extérieur; c'est pourquoi le pneu doit être retiré complètement de la roue afin de pouvoir être dûment examiné. Pour plus de renseignements, veuillez consulter la section *Réparation de pneus* du présent manuel.

Remarque : Certains constructeurs automobiles déconseillent l'utilisation de pneus réparés. Une telle recommandation s'applique également aux pneus RFT. L'utilisation de pneus RFT considérés irréparables peut causer des dommages au véhicule, des blessures et même la mort. Consultez le manuel du propriétaire ou contactez le constructeur du véhicule avant d'utiliser un pneu réparé sur celui-ci.

INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

LETTRAGE SUR LE FLANC DU PNEU

Lire les renseignements inscrits sur le flanc du pneu peut être instructif. Les illustrations suivantes montrent les renseignements types inscrits sur le flanc des pneus pour véhicules de tourisme (illustration 3) et camionnettes (illustration 4).

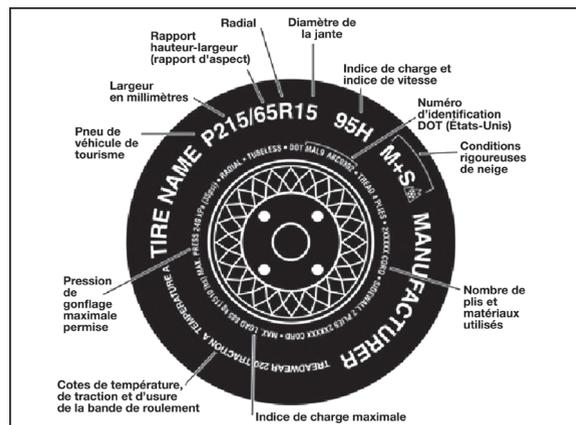


Illustration 3 :
Inscriptions types d'un pneu tourisme

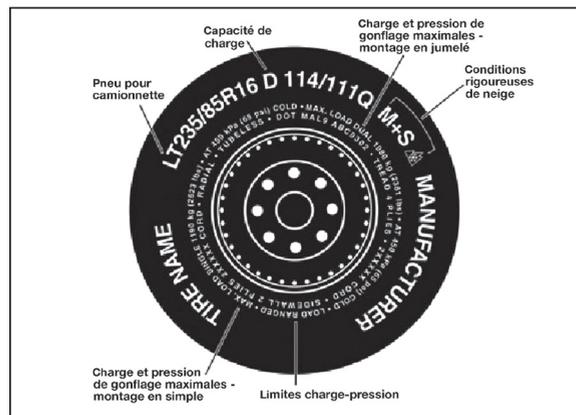
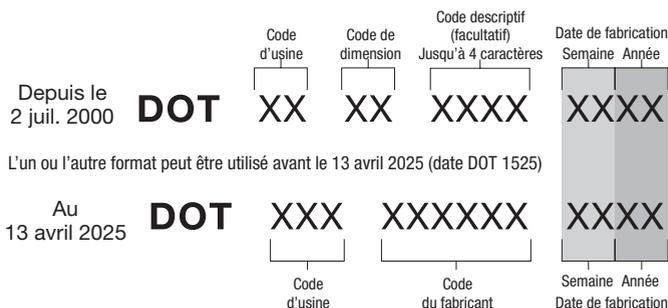


Illustration 4 :
Inscriptions types d'un pneu pour camionnette

Dimension du pneu, indice de charge et indice de vitesse

Exemples :	Dimension du pneu	Indice de charge	Indice de vitesse	Capacité de charge
Illustration 3	P215/65R15	95	H	–
Illustration 4	LT235/85R16	114/111	Q	D

Numéro d'identification du pneu et symbole DOT : Le symbole DOT certifie que le pneu est conforme aux normes de sécurité en vigueur de Transport Canada pour les véhicules automobiles (pour les pneus). À la suite du symbole DOT apparaît le numéro d'identification du pneu, également connu sous le nom de numéro ou code de série. Le n° ou code DOT est écrit en entier sur au moins un des flancs, près du talon. Voyez l'infographie ci-dessous :



Notez que la dernière portion du numéro d'identification, soit la date de fabrication, demeure inchangée, utilisant le même format pour indiquer la semaine et l'année de fabrication. (Pour les pneus fabriqués avant 2000, il n'y a qu'un seul chiffre pour indiquer l'année.)

Date de fabrication Exemples	Explication
025	= 2 ^e semaine de 1995 (possiblement 1985 ou 1975)
2608	= 26 ^e semaine de 2008
3314	= 33 ^e semaine de 2014
1525	= 15 ^e semaine de 2025

Le symbole DOT et le numéro d'identification du pneu se trouvent sur au moins un flanc près de la jante.

Charge maximale et pression de gonflage : La charge maximale et la pression de gonflage maximale sont indiquées en mesures métriques et impériales sur chacun des flancs. Par exemple :

MAX LOAD 685 kg (1510 lbs) AT 240 kPa (35 psi) MAX PRESS

Note : Les valeurs sur la charge et la pression maximales permises qui apparaissent sur le flanc du pneu ne s'appliquent qu'au pneu. Il ne faut jamais tenir pour acquis que ces valeurs sont recommandées pour la capacité de charge et la pression de gonflage des pneus de votre véhicule. Consultez les sections *Gonflage des pneus*, *Conseils pour le gonflage sécuritaire des pneus* et *Conseils pour un chargement sécuritaire* de ce manuel.

Nombre de plis et matériaux : Le nombre réel de plis des flancs et de la bande de roulement et le(s) nom(s) générique(s) du ou des matériaux du câblé sont inscrits sur au moins un flanc. Par exemple :

TREAD 2 PLY POLYESTER + 2 STEEL
SIDEWALL 2 PLY POLYESTER

Radial : Les pneus radiaux à plis porteront l'inscription « radial » sur au moins un flanc. Un « R » inséré dans la désignation de la dimension du pneu indique également une construction à plis radiale.

« **Tubeless** » ou « **tube type** » : Le pneu doit porter la mention « tubeless » (sans chambre à air) ou « tube type » (à chambre à air séparée), selon le cas, sur au moins un flanc.

CLASSEMENT UTQG (UNIFORM TIRE QUALITY GRADING)

Le classement uniforme de qualité des pneus (« UTQG ») vise à vous aider à faire un choix éclairé à l'achat de pneus pour véhicules de tourisme en fournissant des renseignements indiquant les performances du pneu relativement à l'usure de la bande de roulement, à l'adhérence lors de freinage en ligne droite sur la chaussée mouillée et à la résistance à la température. Outre ce classement, tous les pneus pour véhicules de tourisme doivent se conformer aux prescriptions de sécurité fédérales.

Usure de la bande de roulement

La cote d'usure de la bande de roulement est une valeur comparative attribuée selon le taux d'usure du pneu obtenu dans le cadre d'essais effectués dans des conditions contrôlées sur une piste d'essai gouvernementale. Par exemple, un pneu ayant une cote de 150 s'utilisera une fois et demie (1½) moins vite sur une piste d'essai gouvernementale qu'un pneu ayant la cote 100. Les performances relatives des pneus dépendent toutefois des conditions réelles d'utilisation et peuvent différer sensiblement selon les habitudes de conduite, l'entretien effectué, les conditions routières et le climat.

Adhérence

Les cotes d'adhérence, de la plus élevée à la moins élevée, sont AA, A, B et C et elles représentent la capacité du pneu d'immobiliser le véhicule sur une chaussée mouillée d'après des essais effectués dans des conditions contrôlées sur une piste d'essai gouvernementale revêtue d'asphalte et de béton. Mise en garde : La cote d'adhérence attribuée aux pneus se fonde sur des essais d'adhérence lors de freinage en ligne droite et ne comprend pas l'adhérence en situations d'accélération, de virage, d'aquaplanage ou de conditions d'adhérence maximale.

Température

Les cotes de température sont A (la plus élevée), B et C et elles représentent la capacité du pneu de résister à la chaleur générée et de dissiper celle-ci dans les conditions contrôlées d'un laboratoire intérieur, sur une jante d'essai. Une température élevée soutenue peut causer la détérioration du matériau du pneu et réduire la durée du pneu, et une température excessive peut entraîner une défaillance soudaine du pneu. La cote C correspond au niveau de performance auquel tous les pneus pour véhicules de tourisme doivent se conformer en vertu de la Federal Motor Vehicle Safety Standards No. 109. Les cotes B et A représentent des niveaux de performance plus élevés sur la jante d'essai en laboratoire que le minimum requis par la loi. Mise en garde : La cote de température est établie pour un pneu qui est bien gonflé et qui n'est pas surchargé. La vitesse excessive, le sous-gonflement ou la surcharge peuvent, ensemble ou séparément, causer une accumulation de chaleur et une défaillance du pneu.



Marché du pneu de remplacement –
Pneus pour véhicules de tourisme et camionnettes



Félicitations! Vous venez d'acheter des pneus de qualité auprès d'un détaillant de pneus de marque BRIDGESTONE, FIRESTONE ou d'une des MARQUES ASSOCIÉES (désigné le DÉTAILLANT dans cette section du manuel). La présente garantie limitée couvre les pneus neufs pour véhicules de tourisme et camionnettes des marques BRIDGESTONE, FIRESTONE et FUZION.

Les modalités et conditions de la présente garantie limitée peuvent être consultées en ligne à <https://www.bridgestonetire.ca/fr/customer-care/tire-warranties>

Vous pouvez de plus en obtenir gratuitement une version imprimée en appelant au 1 800 267-1318 ou en envoyant une demande écrite, indiquant votre adresse de retour, par courrier de première classe à l'adresse suivante :
201 Bridgestone Parkway, Suite B, Lebanon, TN 37909, USA.

Identification du client, du véhicule et du pneu

Nom du client

Adresse

Ville, province, code postal

N° de facture

Date de l'achat

Année du
véhicule

Marque du
véhicule

Modèle du
véhicule

Kilométrage
de départ

Marque de pneu

- BRIDGESTONE** **Firestone**
 FUZION

Information sur les produits

Dimension du pneu :

Indice de vitesse :

Type de pneu :

Garantie de kilométrage :

Numéros de série

1. _____ 4. _____
2. _____ 5. _____
3. _____ 6. _____

Certificat de garantie de kilométrage

Le détaillant doit estampiller pour valider

