



Technologies de Rechapage Michelin inc.
Garantie limitée canadienne
et garantie de carcasse X One^{MD}

SOMMAIRE

	Page		Page
GARANTIE LIMITÉE NATIONALE TECHNOLOGIES DE RECHAPAGE MICHELIN^{MD}		Combinaison de pneus.....	9
Ce qui est couvert et pour combien de temps.....	2	Modifier les pneus	9
Ce qui n'est pas couvert.....	2	Rechapages et réparations	9
Comment sont calculés les coûts de remplacement.....	3	Entreposage.....	10
Ce que le client doit faire	4	Recommandations d'installation.....	11
Conditions et exclusions.....	4	Préparation des roues et jantes	13
RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ ET D'ENTRETIEN		GARANTIE DE LA CARCASSE MICHELIN^{MD} X ONE^{MD}	14
Avertissement	5	INFORMATION SPÉCIFIQUE AU PNEU MICHELIN^{MD} X ONE^{MD}	
Vérifier les pressions de gonflage à froid.....	5	Entretien de la pression de gonflage	15
Inspecter ses pneus	6	Tenue de route du véhicule.....	15
Indicateurs d'usure.....	7	Techniques en cas de perte d'air rapide	15
Conduite à grande vitesse	7	INFORMATION SUR LE SERVICE AUX CONSOMMATEURS MICHELIN^{MD} ..	16
Alignement des roues, parallélisme et équilibrage.	8		
Ne pas surcharger	8		

GARANTIE LIMITÉE NATIONALE TECHNOLOGIES DE RECHAPAGE MICHELIN^{MD}

CE QUI EST COUVERT ET POUR COMBIEN DE TEMPS

Tout pneu rechapé ou réparé produit par un franchisé des Technologies de rechapage Michelin, inc. (MRT) (ci-après désigné détaillant MRT), qu'il s'agisse de la carcasse du client ou d'une carcasse du détaillant MRT, qui porte le numéro DOT* valide du code de l'usine, est garanti contre les défauts de main-d'œuvre et de matières premières pour la durée de vie utile de la bande de roulement. À ce moment expirent toutes les garanties expresse ou tacite. La vie utile de la bande de roulement se définit par l'usure jusqu'à une profondeur de sculpture de 4/32^e po. La date d'achat est documentée par la facture de rechapage ou de réparation. Si aucune preuve d'achat n'est disponible, la couverture de garantie sera basée sur la date DOT de rechapage/réparation.

*DOT – Département des transports

CE QUI N'EST PAS COUVERT

- blessure par risques routiers (c.-à-d. coupure, renflement, abrasion, dommage par impact ou perforation, qu'elle soit réparable ou non);
- montage incorrect ou inadéquat, non-équilibre pneu/roue, réparation inappropriée;
- sous-gonflage, surgonflage, frottement sur bordure de rue, entretien inapproprié, négligence ou autre abus;
- usure rapide ou inégale résultant d'une irrégularité mécanique au véhicule, tel un dommage au véhicule ou un mauvais réglage du parallélisme des roues;
- accident, feu, corrosion chimique, modification du pneu ou vandalisme;
- les carcasses classées et marquées «NA» (non ajustable) près du code DOT de rechapage par le détaillant MRT.
- toute carcasse de pneu conçue de telle sorte que les techniques d'inspection ou l'équipement des MRT soient inefficaces n'est pas couverte par cette garantie. Toute autre couverture concernant la main-d'œuvre et les matières premières demeure.

COMMENT SONT CALCULÉS LES COÛTS DE REMPLACEMENT

Un pneu rechapé ou réparé dans l'usine* d'un détaillant 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. Le client paie le coût de l'installation, de l'équilibrage et de tout autre service requis ainsi que les taxes applicables.

Lorsque la bande de roulement est usée de plus de 10 % et jusqu'à 4/32^e po. restants, le crédit sera accordé au prorata pour le rechapage et la carcasse (aucun crédit de carcasse ou de réparation n'est accordé après 25 % d'usure de la bande), en se basant sur le prix actuel payé indiqué sur la facture**. Le détaillant MRT déterminera les coûts en multipliant le pourcentage du crédit selon la formule ci-après par le prix original de la facture. Le client paie le coût de l'installation, de l'équilibrage et de tout autre service requis ainsi que les taxes applicables.

*Le pneu rechapé doit être marqué du code DOT d'identification de l'usine.

**Si la facture d'achat n'est pas disponible, le détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD} qui procède à l'ajustement devrait contacter le détaillant MRT producteur pour tenter d'obtenir le prix du rechapage et de la carcasse au moment de l'achat et l'informer qu'une réclamation de garantie est imminente.

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

S'il ne reste plus de profondeur de sculpture mesurable, le crédit émis sera donné au prorata du prix actuel d'achat** pour le rechapage et la carcasse, ou pour le rechapage seulement, en se basant sur le nombre de semaines d'utilisation selon le tableau qui suit. Le client paie le coût de l'installation, de l'équilibrage et de tout autre service requis ainsi que les taxes applicables.

Date selon le DOT du rechapage	Pourcentage de crédit
0-17 semaines	100 % rechapage et carcasse
18-34 semaines	75 % rechapage et carcasse
35-52 semaines	50 % rechapage seulement
53-70 semaines	25 % rechapage seulement
Après 70 semaines	0 %

Note: Veuillez en référer à la page 15 pour l'information spécifique à la garantie de carcasse du MICHELIN^{MD} X One^{MD}.

Si le prix d'achat ne peut être obtenu, le détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD} qui procède à l'ajustement peut calculer le montant du crédit sur garantie. Le prix du pneu dans le catalogue actuel des prix suggérés aux flottes des Technologies de Rechapage MICHELIN^{MD} est multiplié par le pourcentage d'ajustement pour déterminer le montant du crédit du rechapage, et la valeur actuelle de la carcasse est multipliée par le même pourcentage pour déterminer le montant du crédit pour la carcasse (sans objet après 25 % d'usure de la bande). Le total des 2 nombres donne le crédit total à émettre.

CE QUE LE CLIENT DOIT FAIRE

Lorsqu'un client fait une réclamation sous les modalités de cette garantie, il doit présenter le pneu rechapé/réparé à un détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD}.

Si le véhicule sur lequel les pneus sont installés se trouve dans un rayon de 250 km du détaillant producteur ayant procédé au rechapage/réparation ou d'un point de service du détaillant producteur, le pneu doit lui être présenté pour la considération de garantie.

CONDITIONS ET EXCLUSIONS

Cette garantie tient lieu de toute autre garantie, explicite ou implicite, y compris sans limitation, des 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 détaillants MRT, qui comprend une garantie et des provisions d'ajustement comme partie intégrale de ce programme.

Cette garantie ne fournit pas de compensation pour le temps perdu, la perte d'utilisation du véhicule, les inconvénients ou les dommages corrélatifs. Certaines provinces peuvent ne pas permettre l'exclusion ou la limitation des dommages imprévus ou corrélatifs, alors les limitations ou exclusions ci-dessus peuvent ne pas s'appliquer à vous. Cette garantie donne au client des droits légaux spécifiques, et vous pouvez avoir d'autres droits qui varient d'une province à l'autre. Cette garantie n'est valide que pour le bénéficiaire exclusif de l'acheteur original et n'est pas transférable.

Cette garantie ne s'applique qu'au Canada.

RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ ET D'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 sérieuses ou la mort.

CONDUIRE SUR UN PNEU QUI N'A PAS UNE PRESSION D'AIR ADÉQUATE EST DANGEREUX.

Tout pneu qui roule en situation de sous-gonflage s'échauffe de façon excessive, pouvant causer sa destruction soudaine. Pour les pneus de remplacement, la bonne pression de gonflage vous sera fournie par votre détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD}. Sinon référez-vous à l'affichette du véhicule. L'affichette indique la pression d'air minimale qui doit être maintenue. Toutefois, n'excédez jamais la pression d'air maximale que peut supporter le pneu ou la roue sur laquelle il est installé.

AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE, VÉRIFIEZ LA PRESSION D'AIR À FROID DE TOUS VOS PNEUS, Y COMPRIS LE PNEU DE SECOURS.

Ne pas maintenir une pression de gonflage adéquate peut provoquer une tenue de route erronée et causer une usure rapide et irrégulière du pneu, une destruction soudaine de celui-ci, une perte de contrôle du véhicule et des blessures sérieuses. Voilà pourquoi les pressions d'air doivent être vérifiées au moins une fois par semaine et toujours avant de partir pour un long parcours. Les pressions d'air doivent être vérifiées lorsque les pneus sont froids; en d'autres mots, avant d'avoir roulé. Le moment idéal pour vérifier les pneus est tôt le matin. Rouler, même sur une courte distance, chauffe les pneus et augmente la pression d'air.

N'enlevez jamais d'air d'un pneu chaud. Enlever de l'air d'un pneu chaud pourrait entraîner une situation de sous-gonflage. Servez-vous d'une jauge à pneu précise pour vérifier les pressions d'air. Ne permettez jamais à des enfants de gonfler ou de dégonfler des pneus.

Lors de la vérification, si l'un de vos pneus a perdu quatre psi ou plus, recherchez des signes de perforation, de fuite par la valve ou d'un dommage à la roue qui a pu être la cause de la perte de pression.

Tout pneu soupçonné d'avoir roulé à plat ou d'avoir roulé avec une pression d'air très basse (moins de 80 % de la pression normale d'opération) ne doit pas être gonflé à nouveau sans subir une inspection complète et minutieuse. En pareil cas, visitez un détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD}.

CHAQUE JOUR, INSPECTEZ VOS PNEUS; SI VOUS VOYEZ UN DOMMAGE À VOS PNEUS OU À VOS ROUES, VISITEZ IMMÉDIATEMENT UN DÉTAILLANT DE PNEUS POIDS LOURD MICHELIN^{MD}

Risques routiers

Les nids-de-poule, les bordures de trottoir, les éclats de verre, les pièces de métal, les débris de bois et tout autre objet du même genre peuvent endommager un pneu et devraient être évités en toute sécurité. Un contact inévitable avec de tels obstacles routiers doit être suivi d'une inspection soignée du pneu. Si vous voyez un dommage à vos pneus ou à vos roues, remplacez-les par un pneu/roue de secours et visitez immédiatement un détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD} pour obtenir un avis.

Inspection

Examinez toujours vos pneus pour y déceler des bosses, des craquelures, des coupures, des perforations et toute usure anormale, particulièrement sur les rebords de la bande de roulement, qui pourrait être causée par un mauvais réglage du train avant ou un sous-gonflage du pneu. Si vous découvrez un de ces dommages, le pneu doit être inspecté dès que possible par un détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD}. Utiliser un pneu endommagé peut causer une perte de pression d'air rapide et la destruction soudaine du pneu. La perte du contrôle d'un véhicule lorsqu'un ou plusieurs pneus perdent soudainement leur pression d'air peut mener à un accident. Tous les pneus s'useront plus rapidement lorsqu'utilisés à vitesses élevées tout comme en virages serrés, lors de départs rapides, d'arrêts brusques, de roulages fréquents sur des surfaces en mauvaise condition ou en utilisation hors route. Les surfaces avec des trous et des roches ou autres objets peuvent endommager les pneus et dérégler le train avant du véhicule. Lorsque vous roulez sur de telles surfaces, conduisez prudemment et lentement, et avant de reprendre la route à vitesse normale ou d'autoroute, examinez vos pneus pour tout dommage telles des coupures, des bosses, des perforations, 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 1,6 mm (2/32^e de po). À ce stade, les pneus doivent être remplacés. Il est dangereux de rouler avec des pneus usés au-delà de cette limite. (Certaines juridictions peuvent exiger que les pneus poids lourd montés sur les essieux avant ne roulent jamais avec moins de 3,1 mm [4/32^e de po] de profondeur de sculpture restante.)

LA CONDUITE À GRANDE VITESSE PEUT ÊTRE DANGEREUSE

Il est particulièrement important que vos pneus soient correctement gonflés. Cependant, à grande vitesse, même avec des pneus correctement gonflés, il est plus difficile d'éviter les obstacles imprévus, et les pneus sont plus vulnérables aux chocs qu'à vitesse plus basse. De surcroît, la conduite à vitesses élevées réduit le temps de réaction pour éviter les accidents et conduire votre véhicule à un arrêt sécuritaire.

Si vous voyez un dommage à vos pneus ou à vos roues, visitez immédiatement un détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD}.

La vitesse maximale à laquelle les pneus poids lourd MICHELIN^{MD} peuvent rouler est indiquée dans le manuel d'information technique du pneu poids lourd MICHELIN^{MD}. Cette vitesse varie selon le type de pneu et dépend des conditions d'utilisation. Consultez un détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD} pour vous aider à déterminer la vitesse maximale recommandée pour votre type d'utilisation.

Dépasser la vitesse maximale recommandée fera surchauffer les pneus. Cette chaleur excessive peut également les endommager, causer leur destruction soudaine et occasionner un accident. La perte du contrôle d'un véhicule lorsqu'un ou plusieurs pneus perdent soudainement leur pression d'air peut mener à un accident, à des dommages matériels et à des blessures corporelles. Dans tous les cas, il vaut mieux s'en tenir à des vitesses raisonnables dictées par les conditions de la route et les limites prescrites par la loi.

LE RÉGLAGE DU TRAIN AVANT, LE PARALLÉLISME DES ESSIEUX ET L'ÉQUILIBRAGE SONT IMPORTANTS POUR LA SÉCURITÉ ET L'OBTENTION DU KILOMÉTRAGE MAXIMAL DE VOS PNEUS; VÉRIFIEZ LA FAÇON DONT VOS PNEUS S'USENT AU MOINS UNE FOIS PAR MOIS.

Si vos pneus s'usent de façon irrégulière, telle l'épaule intérieure du pneu qui s'use plus rapidement que le reste de la bande de roulement, il est possible que le réglage du train avant de votre véhicule soit faussé. Non seulement cette condition affecte-t-elle la longévité de vos pneus, mais elle peut également nuire au comportement de votre véhicule, ce qui peut être dangereux. Si vous constatez une usure irrégulière, faites immédiatement vérifier le réglage du train avant et le parallélisme des essieux. Vérifiez également si la pression de vos pneus est adéquate. Des pneus qui ont roulé en sous-gonflage démontreront plus d'usure aux épaules qu'au centre de la bande. Des pneus qui ont roulé en surgonflage démontreront plus d'usure au centre de la bande qu'aux épaules.

Pour une durée et un rendement optimaux du pneu, le réglage du train avant des camions montés sur des pneus poids lourd MICHELIN^{MD} devrait être conforme aux recommandations

du constructeur du véhicule. Il est recommandé d'équilibrer dynamiquement les ensembles pneus/roues. Des pneus et des roues qui ne sont pas équilibrés peuvent provoquer des difficultés de direction, une conduite cahoteuse et une usure irrégulière du pneu.

NE PAS SURCHARGER UN PNEU; IL EST DANGEREUX DE ROULER SUR TOUT PNEU SURCHARGÉ

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. Dans le cas des pneus jumelés, si un des deux pneus roule en sous-gonflage ou à plat, l'autre pneu devient alors en situation de sévère surcharge, laquelle pourrait être cause de défaillance du pneu. Rouler en « boitillant » est illégal et ne doit jamais être tenté.

COMBINAISON DE PNEUS

Camions à quatre roues

Pour obtenir le meilleur rendement, il est recommandé que des pneus de mêmes types et dimensions soient utilisés aux quatre positions. Si seulement deux pneus poids lourd MICHELIN^{MD} de construction radiale sont installés avec deux pneus à nappes croisées, les pneus de construction radiale doivent être installés sur l'essieu arrière.

Avant de combiner différents types de pneus sur tout véhicule de toute configuration, assurez-vous de vérifier les recommandations du constructeur du véhicule dans le manuel du propriétaire. Il est particulièrement important de vérifier les recommandations du constructeur du véhicule lorsqu'il s'agit de combiner, de trouver des équivalents ou de remplacer les pneus sur des véhicules à 4 roues motrices, puisqu'ils peuvent nécessiter une attention spéciale.

Camions avec plus de quatre positions de roues

Pour obtenir le meilleur rendement, il est fortement recommandé que des pneus à carcasse radiale et des pneus à nappes croisées ne soient pas jumelés ensemble.

MODIFIER LES PNEUS

Ne faites pas ou ne permettez pas que soient faites des modifications à vos pneus. Les modifications peuvent nuire au rendement adéquat du pneu, entraînant un dommage qui pourrait être cause d'accidents. Les pneus devenus inutilisables à cause de modifications tel, mais sans s'y limiter, le meulage, l'ajout de liquides scellants ou d'équilibrage, ou encore l'utilisation de produits nettoyants contenant des distillats de pétrole, sont exclus à des fins de couverture sous garantie.

UN RECHAPAGE INCORRECT OU UNE RÉPARATION MAL FAITE SONT DANGEREUX ET PEUVENT CAUSER LA DESTRUCTION DU PNEU, DES DOMMAGES MATÉRIELS ET DES BLESSURES

Le rechapage et la réparation des pneus poids lourd MICHELIN^{MD} ne doivent être effectués que par du personnel qualifié disposant de l'équipement adéquat et suivant les procédures contenues dans les manuels MICHELIN^{MD} de réparation et rechapage. Lorsqu'un pneu MICHELIN^{MD} est perforé, faites démonter le pneu et faites-le examiner à fond par un détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD} pour y déceler tout dommage qui aurait pu survenir.

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 et peuvent causer plus de dommages au pneu et entraîner une rupture de celui-ci.

ENTREPOSAGE

Les pneus contiennent des cires et des produits émoullients pour protéger leurs surfaces extérieures de l'ozone et des craquelures causées par les conditions climatiques. Lorsque le pneu roule et fléchit, les émoullients montent à la surface continuellement de façon à renouveler cette protection tout au long de l'usage normal du pneu. En conséquence, lorsque les pneus sont laissés à l'extérieur sans rouler pour des périodes de temps prolongées (un mois ou plus), leurs surfaces sèchent et deviennent plus susceptibles de subir des craquelures causées par les conditions climatiques et l'ozone; de plus, il y a risque de méplat pour la carcasse. Des problèmes sérieux peuvent se produire lors du montage des pneus avec chambre à air si de l'eau reste coincée entre l'enveloppe et la chambre à air. À cause de la pression, le liquide peut passer au travers de la gomme intérieure et atteindre les câbles de la carcasse.

Pour ces raisons, les pneus doivent toujours être entreposés à l'intérieur dans un endroit frais, sec et propre. Les pneus entreposés autrement pourraient vieillir prématurément et subir une défaillance soudaine.

Lorsque les pneus sont entreposés, assurez-vous qu'ils sont loin d'une source de chaleur ou d'ozone, tels que des conduits de chauffage ou des génératrices d'électricité. Il faut s'assurer qu'ils reposent sur des surfaces parfaitement propres, sans aucune trace de graisse, d'essence ou d'autres substances pouvant endommager le caoutchouc. (Les pneus exposés à ces matériaux durant l'entreposage ou le roulage pourraient subir une rupture soudaine.)

SUIVEZ CES RECOMMANDATIONS DE MONTAGE POUR PRÉVENIR LA DESTRUCTION DU PNEU, LES DOMMAGES MATÉRIELS ET LES BLESSURES

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 les considérations suivantes:

Le montage et le démontage des pneus comportent des dangers et devraient être effectués par un personnel spécialement formé et bien outillé travaillant selon les procédures établies par l'Association des fabricants du caoutchouc (RMA). Les pneus doivent être installés sur des roues de dimensions et types adéquats qui sont propres et en bonne condition. Les roues ou composantes de jantes tordues, écaillées ou rouillées peuvent endommager le pneu ou encore causer un accident. Toutes les composantes des roues doivent être appareillées (c.-à-d. les rebords de jante, les cerceaux de fermeture, la base de la jante, etc.). Assurez-vous de vérifier les spécifications des fabricants de roues. 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 MICHELIN^{MD} AVEC CHAMBRE À AIR

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; alors, si une vieille chambre à air est à nouveau utilisée, il est 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} X^{MD}, pourrait causer leur rupture et des dommages au pneu.

FLAPS: Installez toujours un flap MICHELIN^{MD} neuf lorsque vous installez un pneu neuf. Après un court temps 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 d'antigel, de silicone ou de lubrifiant à base de pétrole. Ne laissez pas le lubrifiant couler et s'accumuler à l'intérieur du pneu.

CAGE DE SÉCURITÉ : Servez-vous toujours d'une cage de sécurité ou de tout autre dispositif de retenue lorsque vous gonflez un pneu poids lourd. Avant de l'utiliser, consultez le guide de l'utilisateur fourni par le constructeur de la cage ou du dispositif de retenue. Assurez-vous que la cage soit assez large pour contenir des pneus à taille basse lorsque vous gonflez des pneus MICHELIN^{MD} X One^{MD}. Ne soyez jamais au-dessus du pneu ou devant la valve lorsque vous gonflez. Utilisez un pistolet de gonflage avec manomètre et tenez-vous sur le côté. Avant le gonflage final, examinez l'ensemble avec soin pour déceler les signes de faiblesse ou les irrégularités.

BOUCHONS DE VALVE : Pour éviter les fuites, il est essentiel que toutes les valves soient munies de bouchons de valve en métal pour sceller la pression d'air; ils sont le sceau PRIMAIRE de la valve pour éviter les fuites. Après le montage, vérifiez les ensembles pour déceler les fuites. 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 JUMELÉS : Les diamètres des pneus jumelés ne doivent pas différer de plus de ¼ po. Un jumelage inadéquat fera porter au pneu de plus grand diamètre une part disproportionnée de la charge, ce qui pourrait causer une rupture soudaine du pneu, des dommages matériels et des blessures. Un entraxe de pneus adéquat doit être fourni afin de prévenir le frottement des pneus ensemble et de permettre une nécessaire circulation d'air. Consultez le manuel technique du pneu poids lourd MICHELIN^{MD} ou visitez un détaillant de pneus poids lourd MICHELIN^{MD} pour de l'information sur l'entraxe de pneu minimum requis pour un ensemble pneu/roue particulier.

PRÉPARATION DES ROUES ET 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 de roue et de dimension. Les composantes pneu et roue doivent être en bonne condition et être propres.

Le manquement à l'une des mises en garde contenues dans ce manuel du propriétaire peut mener à un comportement erratique du véhicule ou à des dommages au pneu, pouvant causer un accident.

Certaines juridictions peuvent interdire l'utilisation de pneus recreusés, rechapés ou remoulés sur l'essieu avant des autobus. Consultez les autorités locales.

Le choix de la bande de rechapage devrait toujours être fait en considérant la conception de l'application originale d'utilisation et la cote de vitesse de la carcasse comme publiées dans le manuel de données techniques du fabricant du pneu. Il est généralement non recommandé d'appliquer des bandes prévues pour un service plus rigoureux ou des vitesses plus élevées que la conception originale de la carcasse ou qui impliquent une vitesse plus élevée que la cote de vitesse originale de la carcasse.

GARANTIE DE LA CARCASSE MICHELIN^{MD} X ONE^{MD}

Depuis le 1^{er} février 2011, chez les Technologies de Rechapage Michelin inc. (MRT), nous sommes heureux de vous offrir une extension de la couverture de garantie applicable aux carcasses de pneus MICHELIN^{MD} X One^{MD} rechapés au travers du réseau de franchisés MRT.

En évaluant les montants de crédits payables pour un pneu MICHELIN^{MD} X One^{MD} rechapé ou réparé chez un franchisé MRT par le procédé de rechapage MRT lorsqu'il n'y a aucune profondeur de sculpture restante, les crédits seront appliqués aux carcasses et aux rechapages durant les 70 premières semaines d'utilisation. La structure du prorata historique d'utilisation continuera de s'appliquer. La carcasse sera garantie à 100 % pour les 70 semaines complètes.

Date du DOT du rechapage	Pourcentage de crédit
0-17 semaines	100 % rechapage et 100 % carcasse
18-34 semaines	75 % rechapage et 100 % carcasse
35-52 semaines	50 % rechapage et 100 % carcasse
53-70 semaines	25 % rechapage et 100 % carcasse
Après 70 semaines	0 %

INFORMATION SPÉCIFIQUE AU PNEU MICHELIN^{MD} X ONE^{MD}

Tous les chauffeurs de véhicules équipés des pneus MICHELIN^{MD} X One^{MD} doivent être avisés de ce qui suit:

Entretien de la pression d'air

Les chauffeurs ont témoigné qu'un pneu MICHELIN^{MD} X One^{MD} sous-gonflé sera probablement plus facile à détecter d'un simple coup d'œil 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 MICHELIN^{MD} X One^{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 manquement à 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 MICHELIN^{MD} X One^{MD} peut donner l'impression d'un

camion beaucoup plus stable en comparaison avec les pneus jumelés traditionnels. La plupart des montes MICHELIN^{MD} X One^{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 MICHELIN^{MD} X One^{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. Ne pas le faire pourrait être la cause d'un renversement du véhicule.

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 MICHELIN^{MD} X One^{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.

Agir autrement pourrait causer des dommages irréparables au pneu, à la roue, aux composantes de l'essieu et au véhicule.

Chaque fois que vous constatez des dommages à vos pneus ou à vos roues, contactez dès que possible votre détaillant local de pneus poids lourd MICHELIN^{MD} listé dans l'outil de localisation d'un détaillant que vous trouverez sur le site www.michelintruck.com.

Si vous avez des doutes sur l'état de vos pneus ou de vos jantes, ou pour plus de renseignements, appelez le service à la clientèle au numéro suivant: 1 866 622-2306.

Ou encore, écrivez à :
Relations Consommateurs Michelin / Michelin Consumer Care
P.O. Box 19001
Greenville, SC 29602-9001

©2014 MAN(C)I. Tous droits réservés. MWW41268F (C12313 – 09/14)

