



Règles essentielles d'utilisation des pneumatiques moto

Comment bien utiliser vos pneus ?

Pour une plus grande sécurité d'utilisation, voici les points à ne pas négliger :

- 1 - Rodage
- 2 - Mise en température
- 3 - Comportement lié aux accessoires
- 4 - Gonflage
- 5 - Contrôle
- 6 - Usure
- 7 - Réparation
- 8 - Dépannage de secours

1 - Rodage

Une période de rodage (prise d'angle), d'une centaine de kilomètres, est à respecter après le montage de pneumatiques neufs.

2 - Mise en température

A chaque utilisation de la moto, il est nécessaire de parcourir quelques kilomètres à vitesse modérée afin d'amener les pneus à température de fonctionnement et leur procurer ainsi une adhérence optimale.

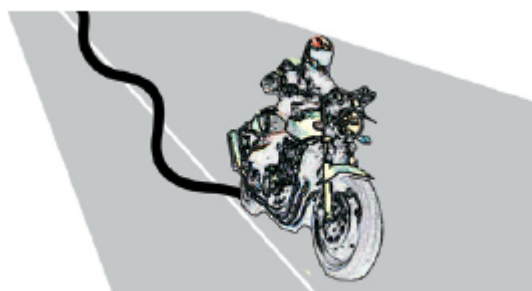
3 - Comportement lié aux accessoires



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Certains accessoires (sacoques, coffres arrières...) peuvent détériorer la stabilité à moyenne et à haute vitesse (phénomène de louvoisement....).

Le louvoisement est un mouvement ondulatoire, d'amplitude variable, intervenant en ligne droite ou en courbe et pouvant débuter dès 130 Km/h.



4 -Gonflage

Un gonflage correct est **essentiel pour la sécurité**, le confort et la longévité des pneumatiques.

Le respect des pressions de gonflage préconisées par les constructeurs contribue largement au bon comportement du véhicule. C'est un facteur important de la tenue de route en ligne droite et en virage, même à vitesse modérée et lors des freinages.

Un pneu perd progressivement de l'air. **Il est raisonnable de contrôler sa pression tous les 15 jours à « froid ».**

Si la vérification des pressions s'effectue en cours de route, elle se fait sur « pneus chauds ». Or au roulage la pression augmente.



Il ne faut donc jamais dégonfler un pneu qui vient de rouler.

En cas de pression inférieure à la pression préconisée, il est indispensable de faire l'appoint.

Il faut considérer que, pour être correcte, la pression peut être supérieure de 0,3 bar à



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

celle préconisée à froid.

Après contrôle, ne pas oublier de remettre le bouchon de valve qui assure l'étanchéité en complément de l'obus de valve.

5 - Contrôle

Les pneumatiques doivent être examinés régulièrement car leur forme d'usure peut traduire un gonflage incorrect, une surcharge ou un mauvais réglage mécanique.



Un pneumatique ayant été utilisé en sous gonflage ou en surcharge prolongés, peut présenter des dégradations irréversibles susceptibles d'avoir des conséquences graves, même si le pneu a été ramené par la suite à une pression de gonflage correcte.

Il est conseillé de **vérifier régulièrement les pneumatiques** en apportant un soin particulier à l'examen :

- **de la bande de roulement** pour déceler la présence de corps étrangers, de coupures, de détériorations localisées ou d'usures irrégulières ;
- **des flancs** pour détecter les blessures par chocs (trottoir, nid de poule,...), les coupures, les craquelures ou les déformations anormales ;
- **de la zone d'accrochage jante/talon** pour constater des traces de frottements ou de détérioration de la jante.

En cas de doute, une vérification interne et externe du pneumatique par un spécialiste s'impose dans les meilleurs délais.

6 - Usure

Pensez à contrôler régulièrement l'usure des pneumatiques.

La bande de roulement assure en grande partie l'adhérence du pneu à la route. Au fur et à



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

mesure de l'usure, sa capacité à évacuer l'eau diminue : il faut donc réduire sa vitesse sur sol mouillé.

Vérifiez visuellement la hauteur de gomme de la bande de roulement qui ne doit pas être inférieure à 1 millimètre.

Le point 9.2 de l'arrêté du 30 septembre 1997, qui modifie l'article 9 de l'arrêté du 29 juillet 1970, définit ainsi la profondeur minimum légale de sculpture pour les pneumatiques moto :

« 9.2. Sur les véhicules autres () que ceux visés au point 9.1 ci-dessus, la profondeur de rainures mesurée en quatre points répartis uniformément sur la circonférence du pneumatique ne doit **pas être inférieure à 1 millimètre** pour plus d'un point sur quatre ».*

(*) Au sens de l'article R. 311-1 du Code de la Route, les « motocyclettes » sont classées dans la catégorie des véhicules auxquels s'appliquent le point 9.2 ci-dessus.

7 - Réparation

En cas de crevaison, **seul un spécialiste** saura effectuer les examens internes et externes nécessaires et décider de l'éventuelle réparation du pneumatique.

A noter que la réparation est faite sous l'entière responsabilité du spécialiste qui l'a effectuée.

8 - Dépannage de secours

L'utilisation d'une bombe anti-crevaison doit être considérée comme un moyen de dépannage permettant de rejoindre, à une vitesse modérée, un spécialiste du pneumatique moto.