

REPAIRABILITY: DETERMINATION & QUALIFICATION

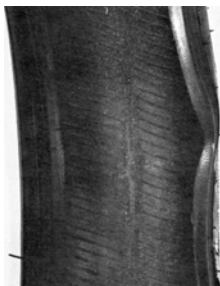
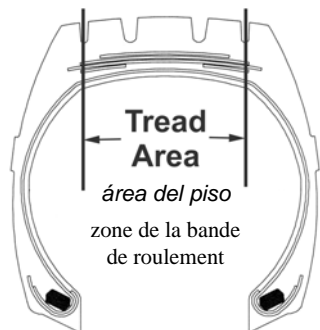
Before demounting the tire, carefully inspect the tire for weathering cracks, potential bead damage, sidewall damage, distortion, cord damage, and tread depth to determine the repairability of the tire. The first step of repairing is always a careful diagnosis.

For a repair to be permitted:

- there must be more than 2/32" of tread remaining all the way around the tire with no exposed steel cables.
- the injury must be within the tread area of the tire and must be no larger than 1/4" in diameter.
- the beads of the tire must be in good crack or cut-free condition.
- there cannot be weathering cracks or damage to the tire body.
- there must be no run-flat damage to the tire innerliner.

If you are presented with a tire by a customer that does not fall within these guidelines, explain to him or her that the tire cannot be repaired and explain why. Other types of injuries may be repairable but must be done only in a full service tire facility having heat curing equipment and special training and technology.

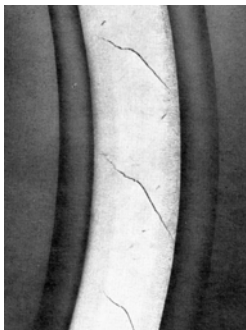
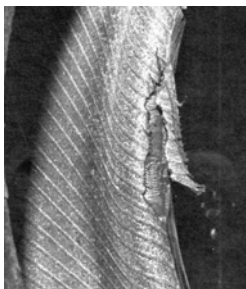
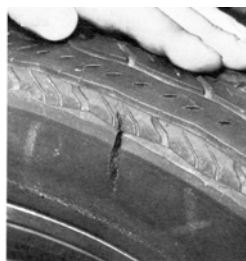
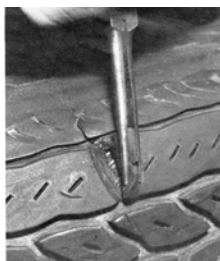
If you have any doubts about the repairability of the tire, do not proceed with the repair. Explain to the customer that the repair potentially would not be safe.



NON-REPAIRABLE CONDITIONS

CONDICIONES NO REPARABLES

CONDITIONS NON-RÉPARABLES



REPARABILIDAD: DETERMINACION Y CALIFICACION

Antes de desmontar la llanta, inspecciónela cuidadosamente para buscar cuarteadas, daño en las cejas, daño en los costados, distorsiones, daño de cuerdas y que tenga suficiente remanente el piso. Este primer paso para reparar llantas implica un cuidadoso diagnóstico.

Para que una reparación sea permitida:

- Debe de haber más de 2/32" de remanente de piso alrededor de toda la llanta y no tener expuesto alambres de acero.
- La herida debe de estar dentro del área del piso y no debe de ser mayor a 1/4" de diámetro.
- Las cejas de la llanta deben de estar libres de cualquier cortada o con pocas cuarteadas.
- No debe de haber ninguna cuarteadura o daño en el cuerpo de la llanta.
- No debe de haber daño por rodamiento de baja presión en el innerliner parte interna del piso de la llanta.

Si un cliente le presenta una llanta que no cumple con esta guía, explíquelo a el o a ella que la llanta no puede ser reparada. Otros tipos de heridas pueden ser reparables, pero solo deben de hacerse en una instalación de servicio que ofrezca personal capacitado más todo el equipo y tecnología necesaria para hacer reparaciones en caliente.

COMMENT DÉTERMINER SI LE PNEU EST RÉPARABLE — QUALIFICATION

Avant de démonter le pneu, inspectez-le soigneusement pour voir s'il y a des craquelures dues aux intempéries, des dommages potentiels aux talons, des dommages aux flancs, une déformation, des dommages à la toile et mesurez l'épaisseur de la bande de roulement pour déterminer si le pneu peut être réparé. La première étape de réparation implique toujours un diagnostic prudent.

Pour qu'une réparation soit permise:

- il doit y avoir plus de 2/32 po de bande de roulement restant tout autour du pneu sans qu'aucun câble d'acier ne soit exposé.
- La crevaison doit être dans la zone de la bande de roulement du pneu et sa largeur ne doit pas excéder 1/4 po de diamètre.
- Les talons du pneu doivent être en bonne condition et ne comporter ni coupures, ni craquelures.
- il ne doit pas y avoir des craquelures dues aux intempéries ni de dommages sur la carcasse du pneu.
- il ne doit pas y avoir des dommages à la gomme intérieure du pneu, causés par le roulement à plat.

Si un client ou une cliente vous présente un pneu qui ne correspond pas à ces directives, expliquez-lui que le pneu ne peut pas être réparé et montrez-lui pourquoi. D'autres types de crevaisons peuvent être réparables mais doivent être réalisés seulement dans une installation de service complet pour pneus disposant d'un équipement de traitement à chaud et une formation et une technologie spéciales.

Si vous avez des doutes quant à la possibilité de réparation d'un pneu, n'effectuez pas la réparation. Expliquez au client ou à la cliente que cette réparation pourrait causer un risque.

REPAIR DIAGNOSIS

1. Carefully remove the wheel from the vehicle.
2. Inflate the tire to the manufacturer's recommended operating pressure (found on the sidewall of the tire).
3. Immerse the tire in a test tank to find the damaging leak. In some cases there may be a high pressure leak (one which has its greatest effect when under full load of vehicle) and it may be necessary to use leak detector to find the damaging object. Be certain to inspect for the possibility of more than one leak.
4. Mark the injury with the special tire crayon.

EXAMINATION

(If the tire has been determined to be repairable)

5. Demount the tire from the wheel and place it on the floor in front of you.
6. Using a tire crayon, mark the location of the injury on the outside and on the inside of the tire.
7. Remove the object causing the injury and carefully probe the injury to make sure it is 1/4" or less in diameter (if greater than 1/4" in diameter, do not proceed with the repair).
8. Using a probe, push it into the injury from the outside of the tire until the probe extends 1/4" to 1/2" through the innerliner. Be careful not to create a new hole.
9. With the probe extending through the injury channel and the injury at the 12 o'clock position, place the Patch-Plug Gauge across the tread next to the probe, with the center of the gauge placed at the center point of the injury.
10. If the shaft of the probe is within the gray area, the Patch-Plug Combo may be used. If the shaft of the probe is within the red area, a two-piece repair is required (separate patch and insert).
11. Place the tire on a spreader with the injury in the 4 or 8 o'clock position. Do NOT spread the beads too far, as this will distort the final repair.



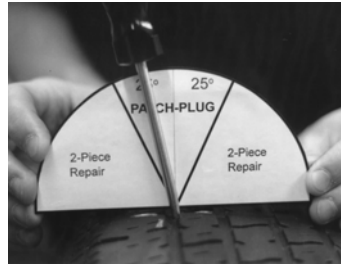
3



4



7



9



11

DIAGNOSTICO DE REPARACION

1. Retire cuidadosamente el rin y la llanta del vehículo.
2. Infle la llanta hasta la presión recomendada por el fabricante (encontrado a un costado de la llanta).
3. Sumerja la llanta en un tanque de prueba para localizar la fuga de aire. En algunos casos puede haber una fuga de alta presión (cuando la fuga solo se presenta una vez que la llanta este soportando el peso completo del vehículo), entonces será necesario usar un detector de fugas para localizar el sitio del daño.
4. Marque la herida con un crayón para llantas.

INSPECCION

(Si se ha determinado que la llanta es reparable)

5. Desmonte la llanta del rin y colóquela en el piso frente a usted.
6. Utilizando el crayón para llantas, marque, por dentro y fuera de la llanta, el lugar de la herida.
7. Remueva el objeto causante de la herida y cuidadosamente utilice una lesna para asegurarse de que la herida mida 1/4" de diámetro o menos (si es mayor a 1/4" de diámetro, no proceda con la reparación).
8. Utilizando una lesna, empújela desde afuera de la llanta hasta que la lesna se extienda de 1/4" hasta 1/2" a través del innerliner. DIBUJO (cubierta de goma interior). Tenga mucho cuidado de no crear un nuevo hoyo.
9. Con la lesna colocada a través del canal de la herida en la posición de las 12 horas, coloque el medidor Patch-Plug Parche/ Tapón en el piso de la llanta junto a la lesna, con el centro del medidor colocado en el punto central de la herida.
10. Si el eje de la lesna esta dentro de la zona gris, se podrá usar un Patch-Plug Parche/ Tapón combinado. Si el eje de la lesna esta dentro de la zona roja, se requerirá una reparación de dos pasos (inserción y parche separados).
11. Coloque la llanta en un abridor con la herida en la posición de las 4 u 8 horas. NO abra las cejas demasiado, pues esto distorsionara la reparación final.

DIAGNOSTIC DE RÉPARATION

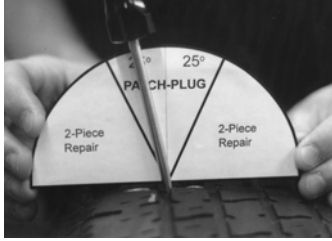
1. Retirez soigneusement la roue du véhicule.
2. Gonflez le pneu à la pression de fonctionnement recommandée par le fabricant (qui se trouve sur le flanc du pneu).
3. Immergez le pneu dans un réservoir d'essai pour trouver la fuite. Dans certains cas, il peut y avoir une fuite à haute pression (une qui est surtout présente sous le poids complet du véhicule) et vous pourriez avoir besoin d'utiliser un détecteur de fuites pour trouver l'objet du dommage. N'oubliez pas d'inspecter la possibilité de plus d'une fuite.
4. Marquez l'endroit de la fuite avec un crayon spécial pour pneus.

EXAMEN

(Si le pneu est considéré comme réparable)

5. Démontez le pneu de la roue et placez-le sur le plancher devant vous.
6. En utilisant un crayon pour pneu, marquez l'emplacement de la crevaison à l'extérieur et à l'intérieur du pneu.
7. Retirez l'objet qui a causé la crevaison et sondez soigneusement la crevaison pour vous assurer qu'elle ne mesure pas plus de 1/4 po de diamètre (si la crevaison a plus de 1/4 po de diamètre, n'effectuez pas la réparation).
8. En utilisant une sonde, poussez-la dans la crevaison depuis l'extérieur du pneu jusqu'à ce que la sonde dépasse de 1/4 po à 1/2 po de l'autre côté de la gomme intérieure. Faites attention de ne pas créer un nouveau trou.
9. Alors que la sonde dépasse dans le passage de la crevaison et que la crevaison se trouve à la position de 12 heures, placez l'indicateur de cheville de réparation à travers la bande de roulement, à côté de la sonde, le centre de l'indicateur étant placé au point central de la crevaison.
10. Si l'axe de la sonde se trouve dans la zone grise, il est possible d'utiliser une cheville de réparation combinée. Si l'axe de la sonde se trouve dans la zone rouge, une réparation en deux pièces est nécessaire (emplâtre et insertion séparées).
11. Placez le pneu sur un dispositif d'écartement des flancs de pneus, la crevaison se trouvant à la position 4 ou 8 heures. N'écartez PAS trop les talons, sinon cela déformera la réparation finale.

PATCH - PLUG COMBO REPAIR PROCEDURES

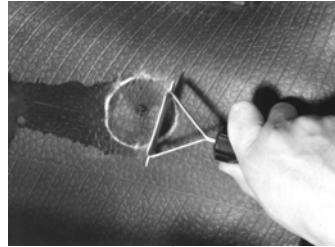


INJURY PREPARATION

1. Center the patch head over the injury on the inside of the tire and outline an area 1/4" larger than the patch to define the area to be mechanically buffed.
2. Using liquid buffer/cleaner and an innerliner scraper, thoroughly clean the outlined area, removing all mold lubricants, dirt, and debris.
3. Using a low speed buffer, mechanically buff the outlined area to an even velvety textured finish. Be careful not to buff through the innerliner and expose the fabric portion of the tire.
- 4a. Using a low speed buffer and a 1/4" carbide burr, clear and prepare the injury **channel** by drilling it 3 times from the inside of the tire,
- 4b. and then by drilling 3 times from the outside of the tire. This will clear away any frayed or rusted cables, and prepares the channel to receive the vulcanizing gum carried by the stem portion of the patch-plug unit. Vacuum away any buffing debris.
5. Using a cement dipped probe, coat the wall of the injury channel with chemical vulcanizing cement. Using the brush applicator, apply cement to the prepared area of the innerliner in a stippling motion. **Allow the cement to dry thoroughly before installing the repair unit.**



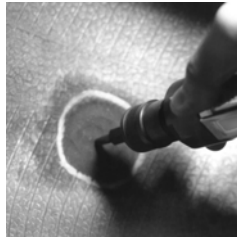
1



2



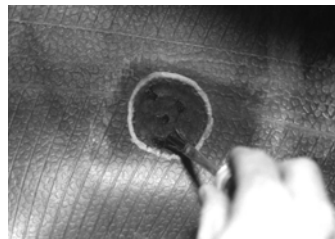
3



4a

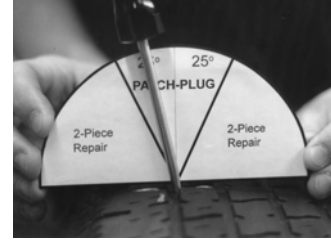


4b



5

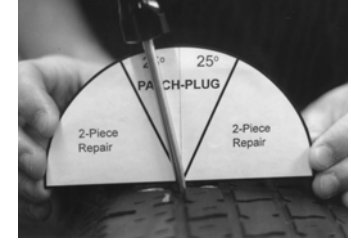
PROCEDIMIENTO PARA REPARACION CON PATCH-PLUG COMBINADO



PREPARACION DE LA HERIDA

1. Centre la cabeza del parche sobre la herida al interior de la llanta y marque un área 1/4" más grande que el parche para definir la zona que será tratada mecánicamente.
2. Usando un líquido de raspado/limpiado y un rastrillo para innerliner, limpie cuidadosamente el área marcada, removiendo grasa, tierra y escorias.
3. Utilizando un raspador de baja velocidad, frote el área marcada hasta obtener una superficie lisa y aterciopelada. Sea cuidadoso de no raspar a través del innerliner y exponer el material de la llanta.
- 4a. Usando el raspador de baja velocidad y un cortador de carburo de 1/4", limpie y prepare el canal de la herida taladrándola 3 veces desde el interior de la llanta y después 3
- 4b. veces desde el exterior de la llanta. Esto limpiara cualquier alambre oxidado o quemado y preparara el canal para recibir la goma vulcanizadora que lleva el tallo del Patch-Plug. aspire o retire cualquier residuo sobrante.
5. Con la ayuda de una lesna recubierta de cemento, recubra las paredes del canal de la herida usando el cemento químico vulcanizador. Utilice una brocha o aplicador para recubrir el área marcada del innerliner. **Permita que el cemento se seque completamente antes de instalar la unidad de reparación.**

PROCÉDURES DE RÉPARATION AVEC COMBINÉ EMBLÂTRE – CHEVILLE



PRÉPARATION DE LA ZONE DE CREVAISON

1. Centrez l'emplâtre au-dessus de la crevaison, à l'intérieur du pneu et délimitez une zone de 1/4 po plus grande que l'emplâtre afin de définir l'endroit à frotter mécaniquement.
2. En utilisant un frotteur/nettoyeur liquide et un grattoir de gomme intérieure, nettoyez soigneusement la zone délimitée, en retirant tout produit démolant, saleté et débris.
3. À l'aide d'une meule à basse vitesse, frottez mécaniquement la zone délimitée pour obtenir un fini texturé, velouté et uniforme. Faites attention à ne pas frotter à travers la gomme intérieure et à ne pas exposer la portion en toile du pneu.
- 4a. À l'aide d'une meule à basse vitesse et d'une fraise rotative au carbure de 1/4 po, dégagez et préparez le **passage** de la crevaison en le perçant à 3 reprises depuis l'intérieur du pneu
- 4b. puis en le perçant à 3 reprises à partir de l'extérieur du pneu. Ceci permettra de retirer tout câble rouillé ou affiloché et à préparer le passage pour recevoir la gomme de vulcanisation portée par la portion tige de l'ensemble cheville – emplâtre. Aspirez tous les débris de meulage.
5. À l'aide d'une sonde trempée dans de la dissolution, enduisez les parois du passage de crevaison avec une dissolution vulcanisante chimique. Appliquez également une mince couche de dissolution vulcanisante chimique sur la zone préparée de la gomme intérieure à l'aide d'un applicateur à brosse, en tapotant. **Laissez la dissolution sécher complètement avant d'installer l'ensemble de réparation.**

PATCH - PLUG COMBO REPAIR PROCEDURES (continued)

REPAIR UNIT APPLICATION

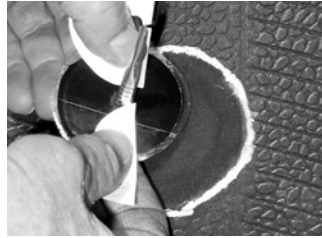
6. Remove the protective covering from the patch and stem portions of the repair unit.
7. **Do NOT touch the gum surfaces of the patch or stem!**
8. Place a drop of cement at the mouth of the injury channel on the inside of the tire. **DO NOT PUDDLE!** This lubricates the plug portion of the repair unit as it is pulled through the injury channel.
9. Insert the lead wire into the injury channel from the inside of the tire.
10. Pull it steadily from the outside of the tire with a pair of pliers until the patch is seated. Do not dimple the patch by pulling too far.
11. Using a roller stitcher, stitch the patch down firmly to the innerliner by working from the center outward.
12. Keeping the stem in a relaxed position, cut the stem about 1/8" above the tread surface. Do not pull the stem while cutting.

FINISHING THE REPAIR

13. Remount and inflate the tire following industry standard recommended procedures.
14. Retest the tire for leaks using the test tank. If no leaks are detected, the tire is ready to be put back into service.



6



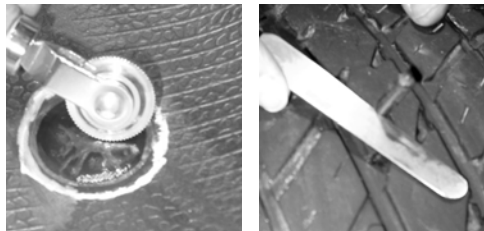
7



9



10



11

12

PROCEDIMIENTO DE RAPARACION CON PATCH-PLUG COMBINADO (continuación)

APLICACION DE LA UNIDAD DE REPARACION

6. *Remueva la cubierta protectora del parche y el tallo de la unidad de reparación.*
7. *No toque las superficies del parche y vástago.*
8. *Ponga una gota de cemento en la boca del canal de la herida desde el interior de la llanta. NO REVUELVA! Esto lubricara el Plug de la unidad de reparación mientras es jalada desde el otro extremo del canal de la herida.*
9. *Inserte el alambre de plomo en el canal de la herida desde el interior de la llanta.*
10. *Jale lentamente desde el exterior de la llanta con un par de pinzas hasta que el parche este colocado. No deforme el parche jalando demasiado fuerte.*
11. *Utilizando un rodillo-stitcher, carretilla presione el parche firmemente al innerliner DIBUJO empezando desde el centro hacia fuera.*
12. *Manteniendo el tallo en una posición relajada, corte el tallo de 1/8" por encima del piso de la llanta. No jale el tallo mientras este cortando.*

TERMINADO DE LA REPARACION

13. *Monte la llanta al rin e infle la llanta usando las recomendaciones y estándares del fabricante.*
14. *Busque fugas en la llanta utilizando el tanque con agua. Si no se detectan fugas, la llanta esta lista para ser usada una vez más.*

PROCÉDURES DE RÉPARATION AVEC COMBINÉ EMBLÂTRE-CHEVILLE (suite)

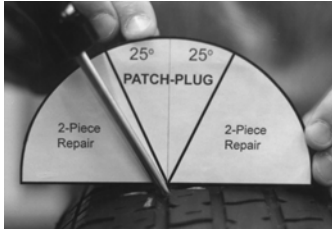
APPLICATION DE L'ENSEMBLE DE RÉPARATION

6. Retirez la couverture protectrice des portions emblâtre et tige de l'ensemble de réparation.
7. **Ne touchez PAS aux surfaces gommées de l'emblâtre ou de la tige.**
8. Placez une goutte de dissolution à l'embouchure du passage de crevaison, à l'intérieur du pneu. **NE FORMEZ PAS DE FLAQUE!** Ceci lubrifie la portion cheville de l'ensemble de réparation alors qu'elle pénètre à l'intérieur du trou.
9. Insérez la broche d'entraînement dans le passage de la crevaison
10. Depuis l'intérieur du pneu et tirez régulièrement dessus à partir de l'extérieur du pneu à l'aide d'une paire de pinces jusqu'à ce que l'emblâtre soit bien assis. Ne créez pas une dépression sur l'emblâtre en tirant trop fort.
11. En utilisant un rouleau, collez fermement l'emblâtre sur la gomme intérieure, en travaillant depuis le centre vers l'extérieur.
12. En gardant la tige dans une position non tendue, la couper à environ 1/8 po au-dessus de la surface de la bande de roulement. Ne tirez pas sur la tige en la coupant.

FINITION DE LA RÉPARATION

13. Remontez et gonflez le pneu en suivant les procédures recommandées normalement dans l'industrie.
14. Refaites un test pour les fuites en utilisant un réservoir d'essai. Si aucune fuite n'est décelée, le pneu est prêt à être remis en service.

TWO-PIECE REPAIR PROCEDURES (Lead-Wire Insert & Patch)



INJURY PREPARATION

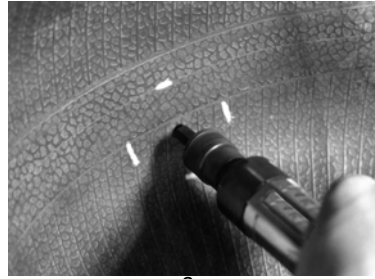
1. Clean the area of the innerliner around the injury with liquid buffer/cleaner and an innerliner scraper.
- 2a. Using a low speed buffer and a 1/4" carbide burr, clear and prepare the injury **channel** by drilling it 3 times from the inside and then by 2b. drilling 3 times from the outside of the tire. This will clear away any frayed or rusted cables. Vacuum away any buffing debris.
3. Using a cement dipped probe, coat the wall of the injury channel with chemical vulcanizing cement.

INSTALLATION OF THE LEAD-WIRE INSERT

4. Place a drop of cement on the inserting end of the lead wire insert.
- 5a. Insert the lead-wire into the injury channel from the inside of the tire and pull it from the outside of the tire with a pair of pliers until 5b. the body of the insert is centered in the injury channel.
6. Using a flexible skiving knife, cut the insert just above the innerliner of the tire.

APPLICATION OF THE PATCH

7. Center the patch over the injury on the inside of the tire and outline an area 1/4" larger than the patch to define the area to be mechanically buffed.



2a



2b



5a



5b



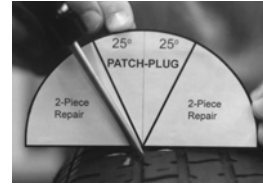
6



7

PROCEDIMIENTOS DE REPARACION CON DOS PIEZAS

(Inserción de alambre de plomo y parche)



PREPARACION DE LA HERIDA

1. Limpie el área del innerliner alrededor de la herida con un líquido de raspado/limpiado y un rastrillo de innerliner.
- 2a. Usando el raspador de baja velocidad y un cortador de carburo de 1/4", limpie y prepare el canal de la herida taladrádola 3 veces desde el interior de la llanta y después 3 2b. veces desde el exterior de la llanta. Esto limpiara cualquier alambre oxidado o quemado y preparara el canal para recibir la goma vulcanizadora que lleva el tallo del Patch-Plug. aspire cualquier residuo sobrante.
3. Con la ayuda de una lesna recubierta de cemento, recubra las paredes del canal de la herida usando el cemento químico vulcanizador. Permita que el cemento se seque completamente antes de instalar la unidad de reparación.

INSTALACION DE LA INSERCIÓN DE PLOMO

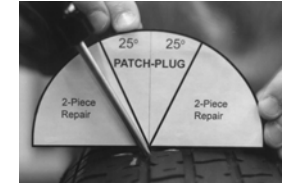
4. Coloque una gota de cemento en la punta de la inserción de plomo.
- 5a. Inserte el alambre de plomo en el canal de la herida desde el interior de la llanta, y jálalo desde el exterior de la llanta con unas pinzas 5b. hasta que el cuerpo de la inserción este centrado en el canal de la herida.
6. Utilizando un cuchillo flexible, corte la inserción justo al ras del innerliner de la llanta.

APLICACION DEL PARCHÉ

7. Centre el parche sobre la herida al interior de la llanta y marque un área 1/4" más grande que el parche para definir la zona que será tratada mecánicamente.

PROCÉDURES DE RÉPARATION EN DEUX PIÈCES

(Insertion avec broche pour enfilet et emplâtre)



PRÉPARATION DE LA ZONE DE CREVAISON

1. Nettoyez la zone de la gomme intérieure autour de la partie où s'est produite la crevaison en utilisant un nettoyeur/frotteur liquide et un grattoir de gomme intérieure.
- 2a. À l'aide d'une meule à basse vitesse et d'une fraise rotative au carbure de 1/4 po, dégagez et préparez le **passage** de la crevaison en le percent à 3 reprises depuis l'intérieur du pneu 2b. puis en le percent à 3 reprises à partir de l'extérieur du pneu. Ceci permettra de retirer tout câble rouillé ou effiloché. Aspirez tous les débris de meulage.
3. À l'aide d'une sonde trempée dans de la dissolution, enduisez les parois du passage de crevaison avec une dissolution vulcanisante chimique.

INSTALLATION DE L'INSERTION AVEC BROCHE POUR ENFILER

4. Placez une goutte de dissolution sur l'extrémité à insérer de l'insertion en broche pour enfiler.
- 5a. Insérez la broche pour enfiler dans le trou de la crevaison depuis l'intérieur du pneu et tirez sur la broche depuis l'extérieur du pneu à l'aide 5b. d'une paire de pinces, jusqu'à ce que le corps de l'insertion soit centré dans le trou de la crevaison.
6. À l'aide d'un couteau flexible, coupez l'insertion juste au-dessus de la gomme intérieure du pneu.

APPLICATION DE L'EMPLÂTRE

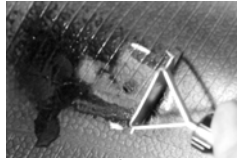
7. Centrez l'emplâtre au-dessus de la zone de crevaison à l'intérieur du pneu et soulignez une zone 1/4 po plus large que l'emplâtre pour définir l'endroit qui doit être frotté mécaniquement.

**TWO-PIECE
REPAIR PROCEDURES (continued)**
(Lead-Wire Insert & Patch)

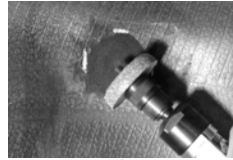
8. Using liquid buffer/cleaner and an innerliner scraper, thoroughly clean the outlined area, removing all mold lubricants, dirt, and debris.
9. Using a low speed buffer, mechanically buff the outlined area to an even velvety textured finish. Be careful not to buff through the innerliner and expose the fabric portion of the tire. Vacuum away any buffing debris.
10. Apply a thin coat of chemical vulcanizing cement to the prepared area of the innerliner using the brush applicator in a stippling motion. *Allow the cement to dry thoroughly before installing the repair unit.*
11. Remove the protective backing from the patch.
12. Place it on the innerliner centered over the insert.
13. Press out any trapped air.
14. Using a roller stitcher, stitch the patch down firmly to the innerliner by working from the center outward.

FINISHING THE REPAIR

15. Keeping the lead-wire insert in a relaxed position, cut the stem about 1/8" above the tread surface. Do not pull the stem while cutting.
16. Remount and inflate the tire following industry recommended procedures.
17. Retest the tire for leaks using the test tank. If no leaks are detected, the tire is ready to be put back into service.



8



9



11



12



13



14



15



17

**PROCEDIMIENTOS DE REPARACION
CON DOS PIEZAS (continuación)**
(Inserción de alambre de plomo y parche)

8. Usando un líquido de raspado/limpiado y un rastrillo para innerliner, limpie detalladamente el área marcada, removiendo grasa, tierra y escorias.
9. Utilizando un raspador de baja velocidad, frote mecánicamente el área marcada hasta obtener un acabado parejo y aterciopelado. Sea cuidadoso de no raspar a través del innerliner y exponer el material de la llanta. Aspire cualquier escombros sobrante.
10. Aplique una delgada capa de cemento químico vulcanizador al área marcada del innerliner. Utilice una brocha o aplicador para recubrir el área marcada del innerliner. *Permita que el cemento se seque completamente antes de instalar la unidad de reparación.*
11. Remueva el plástico protector del parche
12. Colóquelo centrado en la inserción sobre el innerliner.
13. Presiónelo para sacar el aire atrapado.
14. Utilizando un rodillo-stitcher carretilla, presione el parche firmemente al innerliner empezando desde el centro hacia fuera.

FINALIZANDO LA REPARACION

15. Manteniendo la incerción de alambre de plomo en una posición relajada, corte el tallo cerca de 1/8" por encima del piso de la llanta. No jale el tallo mientras este cortando.
16. Monte e infle la llanta siguiendo las recomendaciones del fabricante.
17. Pruebe la llanta por fugas usando el tanque de pruebas. Si no se detectan fugas, la llanta esta lista para ser usada una vez más.

**PROCÉDURES DE RÉPARATION EN
DEUX PIÈCES (suite)**
(Insertion avec broche pour enfileur et emplâtre)

8. À l'aide d'un nettoyeur/frotteur liquide et d'un grattoir de gomme intérieure, nettoyez soigneusement la zone indiquée, en retirant tout produit de démoulage, saleté et débris.
9. À l'aide d'une meule à basse vitesse, frottez mécaniquement la zone marquée pour obtenir un fini texturé velouté uniforme. Faites attention à ne pas frotter toute l'épaisseur de la gomme intérieure et à ne pas exposer la portion de toile du pneu. Utilisez un aspirateur pour enlever les débris du meulage.
10. Appliquez une mince couche de dissolution vulcanisante chimique sur la zone préparée de la gomme intérieure en utilisant un applicateur à brosse en tapotant. *Laissez la dissolution sécher complètement avant d'installer l'ensemble de la réparation.*
11. Retirez le renfort de protection de l'emplâtre.
12. Placez l'emplâtre sur la gomme intérieure en le centrant sur l'insertion.
13. Appuyez bien pour faire sortir toutes les bulles d'air.
14. À l'aide d'un rouleau, collez fermement l'emplâtre sur la gomme intérieur.

FINITION DE LA RÉPARATION

15. En gardant non tendue l'insertion de broche pour enfileur, découpez la tige à environ 1/8 po au-dessus de la surface de la bande de roulement. Ne tirez pas sur la tige en coupant.
16. Remontez et gonflez le pneu en suivant les procédures recommandées par les normes de l'industrie.
17. Revérifiez le pneu pour voir s'il n'y a pas d'autres fuites en utilisant le réservoir de test. Si aucune fuite n'est décelée, le pneu est prêt à être remis en service.

MOUNTING PRECAUTIONS

Courtesy of the Rubber Manufacturers Association

WARNING

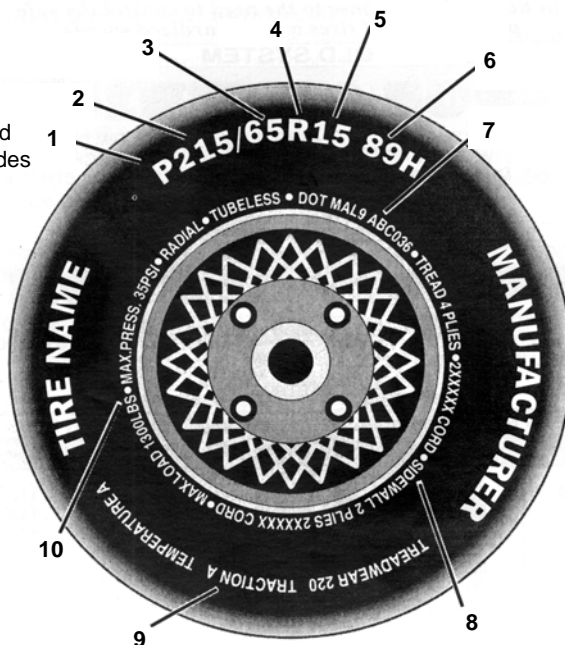
NEVER inflate beyond 40 pounds pressure to seat beads.

NEVER stand, lean or reach over the assembly during inflation.

Inspect both sides of the tire to be sure that the beads are evenly seated. If tire is mounted on a machine that does not have a positive lock-down device to hold the wheel, inflation should be done in a safety cage or other restraining device. If both beads are not properly seated when pressure reaches 40 psi, completely deflate the assembly, reposition the tire and/or tube on the rim, relubricate and reinflate. Inflating beyond 40 psi air pressure when trying to seat the beads is a DANGEROUS PRACTICE that may break the tire bead (or even the rim) with explosive force, possibly resulting in serious injury or death. After the beads are fully seated, pressure may be increased above 40 psi to operating pressures, not to exceed the maximum pressure molded on the tire sidewall.

HOW TO READ A TIRE SIDEWALL

1. Passenger car tire
2. Width of tire in millimeters
3. Ratio of height to width (aspect ratio)
4. Radial
5. Diameter of wheel in inches
6. Load index & speed symbol
7. U.S. DOT safety standard code
8. Tire ply composition and materials used
9. Treadwear, traction & temperature grades
10. Maximum cold inflation & load limit



PRECAUCIONES SOBRE MONTAJE

Cortesía de Rubber Manufacturers Association

ADVERTENCIA

NUNCA infle a más de 40 libras para sellar cejas.

NUNCA se pare, recarque o incline durante el inflado de la llanta.

Inspeccione los dos costados de la llanta y verifique que están bien sentados. Si la llanta es montada en una máquina que no tiene los seguros para sostener el rin (aro), el inflado debe hacerse en una jaula de seguridad. Si las dos cejas no están apropiadamente sentadas cuando la presión llega a 40 libras, desínflala, remuévala, lubrique y vuelva a inflar. Inflar la llanta mas de 40 libras de presión para tratar de sellar las cejas es un mal hábito, esto puede ocasionar la ruptura de las cejas o del rin con una fuerza explosiva, y puede causar serios daños físicos o hasta la muerte. Después de que las cejas están correctamente sentadas, la presión puede incrementar debajo de 40 psi o a la presión de operación, nunca se exceda de lo recomendado.

COMO LEER EL COSTADO DE LAS LLANTAS

1. Llanta para autos de pasajeros
2. Ancho de la llanta en milímetros
3. Rango de altura y ancho
4. Radial
5. Diámetro de rin (aro) en pulgadas
6. Rango de carga y velocidad
7. Código de estandar de seguridad del US Dot
8. Tipos de cuerdas y materiales utilizados
9. Rangos de banda de rodamiento (piso) rendimiento, temperatura y traccion.
10. Maximos de inflado y carga en frio.

PRÉCAUTIONS DE MONTAGE

Une gracleuseté de l'Association des fabricants de caoutchouc

MISE EN GARDE

NE JAMAIS gonfler un pneu au-delà de 40 livres de pression pour asseoir les talons.

NE JAMAIS se tenir debout ou se pencher ou saisir l'ensemble pneu et roue durant le gonflage.

Inspectez les deux côtés du pneu pour s'assurer que les talons sont assis uniformément. Si un pneu est monté sur une machine qui n'a pas de dispositif de verrouillage positif pour maintenir la roue, le gonflage devrait être effectué dans une cage de sécurité ou autre dispositif de retenue. Si les deux talons ne sont pas convenablement assis lorsque la pression atteint 40 psi (lb/po²), dégonflez complètement l'ensemble, remettez en place le pneu et/ou la chambre à air sur la jante, relubrifiez et regonflez. Un gonflage au-delà de 40 psi de pression d'air lorsque l'on essaie d'asseoir les talons est une PRATIQUE DANGEREUSE qui peut briser un talon de pneu (ou même la jante) avec une force explosive et entraîner des blessures graves ou même la mort. Une fois les talons convenablement assis, la pression peut être augmentée au-delà 40 psi jusqu'aux pressions d'utilisation. Ne dépassez jamais le maximum moulé sur le flanc du pneu.

COMMENT LIRE LE FLANC D'UN PNEU

1. Pneu de voiture de tourisme
2. Largeur du pneu en millimètres
3. Ratio de hauteur/largeur (rapport de forme)
4. Radial
5. Diamètre de la roue en pouces
6. Indice de charge et symbole de vitesse
7. Code de norme de sécurité U.S. DOT
8. Composition des plis du pneu et matériaux utilisés
9. Catégorie d'usure de traction et température de bande de roulement
10. Limite de charge et gonflage max. à froid