

P.P. 2067 CHAUMONT

MONSIEUR  
FURRER HENRI

2067 CHAUMONT

& Snow, pneu boue et neige. TWI = emplacement des indicateurs d'usure 1,6 mm.

#### Et pour terminer, quelques trucs à savoir

Les ingénieurs Michelin préconisent de **mettre les meilleurs pneus à l'arrière**, même pour une voiture à traction avant. En cas d'aquaplaning, les pneus usés (à l'avant) perdront un court instant le pouvoir de guider mais le véhicule poursuivra plus ou moins sa ligne droite. Par contre, si le véhicule se dérobe à l'arrière parce que les pneus sont usés, le conducteur aura bien plus de peine à maîtriser le dérapage / Les valves sont en caoutchouc et se détériorent aussi. **Elles ne devraient pas avoir une durée de vie plus longue que le pneu** / Il est inutile de dégonfler vos pneus si vous êtes pris dans la neige. En dégonflant, vous augmentez l'empreinte au sol et vous diminuez la pression sur la route, ce qui est encore plus néfaste / Stockage des pneus sans jantes, les aligner verticalement et les tourner tous les mois. Avec jantes, les suspendre ou les empiler. Dans de bonnes conditions de stockage, les ingénieurs Michelin disent qu'un pneu peut être gardé 10 ans, sauf pour la roue de secours. Il est plus prudent des les utiliser avant. Les pneus portent une **date de construction**. Elle est résumée par 3 chiffres, exemple : "394". 39 = 39ème semaine. 4 = 1994. Le pneu a donc été fabriqué la 39ème semaine de 1994. Dès le 1.1.1990, une triangle supplémentaire indique que le pneu a été fabriqué dans la décennie 90.

Pneus Service Chaumont



LE CHAUMONNIER

## EDITO

Encore une fois, je vous parle de politique, non pas parce que j'ai une passion pour elle, mais la politique est nécessaire et nous en sommes responsables par le choix que nous avons, qui est celui de voter. De voter pour un candidat, un parti, une idée etc. Prochainement nous serons appelés pour élire nos autorités cantonales. Notre Chaumonnaire Mme Béatrice Hirschy se présente à ces élections, et c'est pour nous Chaumonniers, une chance que d'avoir une candidate, qui de part son esprit d'ouverture, son engagement et son esprit critique, fera sans nul doute, le meilleur porte parole dont Chaumont a besoin. Mais c'est surtout une énorme chance que de trouver une personne de caractère, disposée à mettre son temps à disposition d'une communauté. Alors le 19 et 20 avril, tous aux urnes.

*C.-A. Polier*

**JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ D'INTÉRÊT PUBLIC DE CHAUMONT**

Paraissant 4 fois par an

1<sup>er</sup> trimestre 1997

No. 72

Publié par : SIP, case postale 26, 2067 Chaumont

Imprimé à Chaumont par Bernard Jacot, La Crétée

Rédacteur resp.: C.-A. Polier, 2067 Chaumont, tél. 032 / 753.84.16 fax. 032 / 753.05.32

## FAMILLE RYSER (Correctif)

Une confusion s'est glissée dans l'article consacré à Monsieur Victor Ryser dans le dernier No du Chaumonnier. C'est en effet en 1851 et non en 1921 que la famille Ryser est venue à Chaumont, soit environ à la même époque que la famille Schertenleib.

Avec mes excuses.

*André Ratzé*

## SIPAT

Conformément à ce qui a été annoncé, la SIPAT a eu des contacts avec les quatre communes concernées. Les plans ont été déposés à l'Etat qui est en train de les étudier, donc le dossier suit son évolution normalement.

*SIPAT*

## COEUR MIXTE

Les 15 et 16 février 1997, à l'occasion de l'Exposition : " Les artistes " à la coudre, plusieurs personnes de Chaumont ont participé tout le week-end comme exposant, un groupe de patchwork, des peintures et des sculptures. Le tout était magnifique. Le dimanche 16 février 1997, le coeur mixte a participé avec joie à l'espace musical, qui s'est déroulé au temple dès 14h30. Ce fut l'occasion d'entendre des musiciens professionnels très applaudis. Le coeur mixte serait ravi d'accueillir d'autres chanteurs et chanteuses. C' est un plaisir de se retrouver fin octobre à mi-décembre pour préparer des chants en vue de la fête de Noël des enfants. Il suffit d'avoir envie de chanter, de rire et de partager de bons moments avec d'autres personnes. Il n'y a pas d'examen d'entrée et le solfège n'est pas obligatoire.

Nous recherchons aussi un directeur ou une directrice bénévole pour nous accompagner durant ces deux mois de répétitions. Si cela vous intéresse, vous pouvez vous adresser à Isabelle Grandjean au No 753 23 87 ou à toute personne faisant partie du coeur mixte. Merci et à bientôt.

*Isabelle Grandjean*

## NUMA GYGER

La chapelle de Chaumont était nettement trop étroite le 15 janvier dernier pour contenir toutes les personnes désireuses de rendre un dernier hommage à Numa Gyger.

Ce chaumonnier dans l'âme incarnait la robustesse mais aussi la gentillesse. C'était un pur produit de la terre et il répétait lui-même « il faut travailler jusqu'à la dernière » . Il est mort effectivement dans sa 78 ème année, après une dernière journée de travail. Numa Gyger est né le 28 novembre 1919 et il est arrivé à Chaumont alors qu'il avait 3 ans. Il a fait ses écoles sur le hameau puis a repris le domaine de son père. En 1946, il a épousé Mina née Martin et trois enfants ont vu le jour, Gilbert, Charly et Raymond. Malgré les périodes dures de l'après-guerre, le couple a su élever la famille dans l'amour et l'harmonie. En 1983, il a cédé le domaine au dernier fils. Numa Gyger n'a pas baissé les bras pour autant. Il s'est installé une menuiserie et a continué son activité de forestier. Tous les jours et jusqu'à ses dernières heures, il a encore secondé son fils au domaine. Numa Gyger était un de ces hommes qu'il est toujours agréable de rencontrer et il n'avait vraiment aucun ennemi. Les jeunes et les moins jeunes passaient chez lui, souvent simplement pour lui dire bonjour. Il y avait toujours son large sourire et ses habituelles boutades. Par exemple, lorsqu'on lui demandait des nouvelles de son état de santé, il répondait volontiers « le docteur m'a dit qu'il allait bien ! » Le 12 janvier au petit matin, Chaumont a perdu un figure de marque et un homme de bien.

## NUMA GYGER

## Parlons un peu pneus.

Les pneumatiques ne sont pas de négligeables boudins de caoutchouc. Bien au contraire, ce sont des éléments de haute technologie auxquels nous faisons totale confiance tous les jours en prenant place, par exemple, dans notre véhicule. Les efforts de recherche technique pour la construction d'un pneu sont impressionnants. Dans les bureaux des manufacturiers, on se bat au plus haut niveau pour l'amélioration constante du pneu, que ce soit pour la résistance à l'usure, le confort, la tenue de route et bien d'autres facteurs. Cette recherche très poussée permet aujourd'hui de prétendre qu'il n'y a pratiquement plus de mauvais pneus. Il y a simplement des pneus de performances différentes. Le pneu miracle à tous points de vue n'existe pas. Il faut savoir que les marquages bien visibles sur les pneus permettent au consommateur de mieux connaître le produit mais le sujet n'intéresse apparemment pas particulièrement les conducteurs. Les indications qui vont suivre vous donneront un aperçu utile sur les performances de vos pneumatiques.

### De quoi est fait un pneu :

Le pneu est un produit composite comportant, au départ, près de 200 matériaux élémentaires différents. Le pneu tourisme est fabriqué sur la base d'une quinzaine de produits semi-finis. Les éléments principaux sont bien sûr le caoutchouc naturel et le caoutchouc synthétique tirés respectivement de "l'arbre à caoutchouc" (hévéa) et du pétrole. On y trouve aussi une part importante de "noir de carbone" puis différents éléments additionnels, tringles d'acier, câbles d'acier, câblés textiles, rayon, polyester, Nylon, kevlar, gommes diverses, etc. La dernière étape de la fabrication est la vulcanisation sous pression et à haute température. Tous les ans, les chercheurs sortent de nouveaux profils, toujours plus performants.

### Que dit la loi

Avant de continuer, parcourons un peu les textes légaux suisses et en particulier l'OETV (Ordonnance sur les exigences techniques requises des véhicules routiers, du 19.6.1995). Saisissons ceci au passage : "...les roues doivent être munies de pneus à élasticité semblable, dont la capacité de charge est suffisante et qui se prêtent aux jantes.... les pneus doivent convenir à la vitesse maximale possible du véhicule... tous les pneus seront de même conception, radiaux ou diagonaux...

les pneus doivent présenter un profil d'au moins 1,6 mm... la charge, indice de vitesse combinaison jante/pneu, circonférence de roulement seront conformes à la technique actuelle, notamment selon les dispositions de l'ECE et de l'ETRTO...". Les dispositions ECE (Commission économique pour l'Europe) et ETRTO (Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante) sont des normes internationales et la Suisse s'est totalement alignée en 1995. C'est dans cette vaste nomenclature que figurent tous les détails de la construction du pneumatique, de l'uniformisation et de la technique. Les spécialistes en pneumatiques devraient être en possession de cette documentation.

### Première chose à savoir pour le consommateur :

En premier lieu, le consommateur devrait connaître les performances de sa voiture, à savoir la **Vitesse maximale selon le constructeur** ("...vitesse maximale possible du véhicule..." selon le terminologie de l'OETV). C'est à partir de là que votre garagiste monte des pneus conformes. Vous ne pouvez pas vous baser sur le compteur de vitesse. Pour connaître la **Vitesse maximale selon le constructeur** il faut vous adresser au garagiste ou à l'agence. Vous la trouvez parfois aussi dans le manuel de bord de votre voiture et dans diverses revues professionnelles. Le Service cantonal des automobiles est le plus à même de vous renseigner. Pour faciliter les recherches, prenez le permis de circulation et indiquez ce qui figure sous le chiffre 19 (genre de véhicule), 21 (marque et type) et 24 (homologation). Quant aux **dimensions de vos pneumatiques** (ainsi que l'indice de charge et la lettre de vitesse), vous les trouvez souvent sans aide dans le manuel de bord de votre voiture, dans le cadre des portières (étiquette collée) ou dans la cache du bouchon d'essence.

Comme le dit la loi, vos pneumatiques doivent donc convenir à la "vitesse maximale possible du véhicule". En hiver (dans les "**conditions hivernales**" selon la loi), il y a cependant exception. Là, il est permis de monter des pneus dont l'indice de vitesse est inférieur. Les pneus d'hiver portent obligatoirement l'indication M+S (Mud & Snow, boue et neige). Notez enfin qu'en été ("**lorsque les conditions ne sont pas hivernales**" selon la loi), vous ne pouvez rouler avec des pneus d'hiver que s'ils sont conçus pour la vitesse maximale possible de votre voiture, ce qui est tout de même assez rare. En clair, cela veut dire que sur la plupart des voitures il n'est plus possible de finir les pneus neige en été. Quant aux pneus à clous, ils ne peuvent être utilisés que du 1er novembre au 30 avril.

Les indices de vitesse et de charge sont conformes au droit international et figurent dans les textes légaux. En ce qui vous concerne, reprenez simplement ces quelques lettres; **Q=160 kmh maximum. R=170 kmh. S=180 kmh. T= 190 kmh. U=200 kmh. H=210 kmh. V=240 kmh. W=270 kmh. Y=300 kmh.** Il existe, en plus, une particularité souvent inconnue avec les pneus marqués "VR" et "ZR". VR garantit une vitesse de 210 kmh mais peut aller plus haut. ZR garantit une vitesse de 240 kmh mais peut aller plus haut. Pour connaître les performances exactes (charge et vitesse), il faut consulter le fabricant. C'est un système transitoire. Certains fabricants ajoutent les indices conventionnels utilisés aujourd'hui (exemple 205/55 ZR15 87 W). La table officielle des **Indices de charge par pneu (LI Load Index)** est importante aussi. C'est un code numérique associé à la charge maximum qu'un pneu peut supporter. Vous pouvez le consulter chez votre garagiste. A la construction, les pneus sont généralement conçus pour répondre bien au-delà du poids qu'ils devront supporter. Il faut cependant porter une attention particulière à l'indice de charge avec certains véhicules (camionnettes, bus, camping, etc.) sur lesquels il faut monter des pneus renforcés. Il y a là une responsabilité certaine. Les prix des pneus varient considérablement selon l'indice de vitesse/charge. C'est là que les amateurs de voitures puissantes découvrent parfois de mauvaises surprises.

### Si vous montez vous-mêmes vos roues

La technologie actuelle présente de plus en plus de pneus particuliers sur le marché et il faut retenir quelques éléments importants. Il y a des pneus qui exigent un sens de rotation (**pneus directionnels**). Là, vous observerez une flèche sur le flanc, accompagnée normalement de l'indication "Rotation". Sur les roues motrices, la flèche doit tourner impérativement dans le sens logique de marche avant. Il y a quelques exceptions dans certains types de pneus où, pour uniformiser l'usure, on conseille de faire tourner les flèches à l'envers sur les roues non motrices. D'autre part, nous trouvons de plus en plus de **pneus asymétriques** (profils décalés). Pour ces pneus, il faut observer le flanc intérieur ou extérieur. Généralement, ils sont marqués "In Side" ou "Out Side".

### Que devez-vous savoir lire sur les pneus

De nombreuses indications figurent sur le flanc de vos pneus. La plupart n'intéressent que les professionnels mais sachez au moins ce que veulent dire ces quelques exemples : **185/70 R 13 86 T. 185** = largeur du

pneu en millimètres. **70** = rapport de hauteur du pneu (en terme technique, ce chiffre se nomme Rapport nominal d'aspect H/S). Il détermine en fait la forme du pneu (taille large, taille basse, taille ultra-basse) en combinant la hauteur du flanc avec la largeur de la section du pneu. Le chiffre 70 signifie que la hauteur du pneu est environ 70% de sa largeur. On appelle cela **Série**. Pour les véhicules tourisme, 4 x 4 et camionnette, vous trouvez des pneus de série 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75 et 80. En fait, le système H/S est un peu plus complexe mais il est inutile de s'y arrêter plus longuement. **R** = le pneu est de construction radiale. **13** = Le diamètre intérieur (diamètre au talon) du pneu est de 13 pouces (et va bien sûr correspondre à une jante de 13 pouces). **86** = charge maximum par pneu selon l'indice (86 = 530 kg). **T** = code de vitesse (T = maximum 190 kmh). Les dimensions tourisme arrivent à uniformisation mais il n'en est pas de même pour tous les pneus. Dans l'agriculture, par exemple, on utilise encore souvent d'anciens systèmes de mesures. Dans d'autres domaines, le système est encore différent.

### Autre langage utile

**TUBE TYPE** = pneu avec chambre à air. **TUBELESS** = pneu sans chambre à air. Il faut éviter de mettre une chambre à air dans un pneu Tubeless (risque élevé de dégradation et d'échauffement). De plus, on risque d'enfermer des poches d'air entre le pneu et la chambre à air. Dans les pneus taille basse à indice de vitesse élevé, il faut vraiment s'interdire cette pratique. Il n'existe d'ailleurs pas de chambre à air pour ces catégories là. Si on ne peut pas réparer la crevaison d'un pneu taille basse, il faut le changer. **RADIAL** = technique de construction se rapportant avant tout à la disposition des nappes. **DIAGONAL** = ancienne technique de construction se rapportant avant tout à la disposition des nappes. **DOT** = La mention DOT (Department of transportation) atteste que le pneu est conforme à la réglementation des USA. A noter que le Canada, l'Australie et les USA exigent davantage d'indications sur les pneus que les autres pays. Chez nous, l'abréviation "dot" est devenue un mot utilisé par les professionnels pour désigner l'ensemble des indications figurant sur les pneus. **REGOMME** (ou rechapé ou recyclé) = collage ou coulage d'une nouvelle bande de roulement. **PR** = ancien système en disparition, mentionnant le renforcement du pneu (ply rating). **REINFORCED** = pneu renforcé. **DA** = pneu ayant un défaut d'aspect (utilisable). **194 R 14 C** = la lettre C indique pneu camionnette (ou commercial). **M + S** = Mud