



Continental Tire North America  
PLT Replacement Business Unit  
Customer Service  
(800) 847-3349

November 17, 2005

## Product Service Information Bulletin PSIB 05 – 01

### Tire Repair for Passenger Car and Light Truck Tires



**Safety warning:** Serious injury or death may result from a tire disablement, such as by tread-belt separation and/or detachment, that is caused by failing to observe the following safety and maintenance information.

During its service life, a tire undergoes a variety of different usage conditions and can be damaged in many different ways. This damage can result from punctures, impacts, cuts, etc.. Tire damage can reduce a tire's structural integrity by, for example:

- Air loss resulting in underinflated service conditions which lead to internal structural damage;
- Direct damage to tire components such as rubber and plies;
- Exposure of internal materials to the outside environment and resulting degradation; and/or
- Exposure of internal materials to pressurized air (Intra-carcass pressurization).

For these reasons, tires should be regularly inspected by the consumer. An inspection of the tires should also be incorporated during routine vehicle maintenance procedures. If tire damage is suspected or found, it should be carefully assessed by a trained tire specialist immediately.

A consumer should never repair a damaged tire. Only a trained tire specialist who can base his/her assessment on a thorough and comprehensive inspection of the specific tire can determine whether an individual tire is suitable for repair or should be removed from service. This assessment should also take into account the complete service life history of the tire including inflation, load, operating conditions, etc.. If the tire specialist decides to repair the tire, then he should strictly follow all appropriate national tire industry repair standards regarding the inspection process and repair procedures. Continental is not responsible for the specialist's decisions or the repaired tire. Continental advises that a repair to one of its tires invalidates the manufacturer's warranty.

**SSR TIRES:** Even a trained tire specialist may be unable to recognize internal structural damage to a Self Supporting Runflat (SSR) tire resulting from having been driven in an under inflated or zero pressure condition. Such damage may not be visible on the surface of the inner liner or sidewall making it impossible to determine the tire suitability for repair or reuse. Continental does not recommend any repair to or reuse of Continental SSR tires.



A consumer should never repair a damaged tire. Only a trained tire specialist who can base his/her assessment on a thorough and comprehensive inspection of the specific tire can determine whether an individual tire is suitable for repair or should be removed from service.

National tire industry standards for the U.S. and Canada are defined and published by the Rubber Manufacturers Association (RMA). The RMA sets out these standards in a wallchart which can be located at [www.rma.org](http://www.rma.org). Extracts from the RMA wallchart are as follows:



**WARNING: Improperly repaired tires can fail while in service, such as by tread-belt separation and/or detachment, which may result in an accident causing serious injury and/or death.**

- ONLY SPECIALLY TRAINED PERSONNEL USING THE PROPER TOOLS AND PROCEDURES SHOULD REPAIR TIRES.
- NEVER repair tires worn to the tire's treadwear indicators or to 2/32" remaining tread depth in any area of the tread.
- NEVER perform a tire repair without removing the tire from the rim/wheel assembly for internal inspection. (DO NOT perform an outside-in tire repair or on-the-wheel repair). It is essential that only a specially trained person remove any tire from the wheel when it has been damaged or is losing air. A thorough inspection for any internal damage can then be made.
- NEVER use only a plug or NEVER use only a patch to repair a puncture. The injury must be completely filled with a suitable vulcanizing material or rubber stem and a patch must be applied to the inner liner to prevent air loss.
- NEVER repair a tire that has an existing, improper repair (non-RMA repair); the tire must be scrapped.
- NEVER substitute an inner tube for a proper repair or to remedy an improper repair.
- NEVER invert radial tires. (Avoid excessive spreading of the tire or tire beads.)
- NEVER buff the tire inner liner too deep, exposing the tire casing body (ply) cords. If this type of damage occurs, during buffing, the tire must be scrapped.

PUNCTURE INJURY LIMITS 1/4" (6mm): Passenger and Light Truck tires (through Load Range E)



This graphic indicates that puncture repairs are limited to the tread area as generally depicted in the graphic.

DO NOT make repairs where the injury damage extends into the shoulder/belt edge area OR where the injury extends at an angle into the shoulder area.

If there is any question that the injury extends into the shoulder/belt edge area, then the tire must be scrapped.

**Source: RMA PRP-PLTT 1005; Status: October 2005**

For more information, a complete overview about the applicable standards and latest updates please contact:

[Rubber Manufacturers Association: http://www.rma.org](http://www.rma.org)

**Bulletin d'information sur les produits PSIB PSIB 05 – 01**

**Réparation de pneus tourisme et camionnette**



Avis : Ne pas respecter les conseils de sécurité et d'entretien qui suivent peut occasionner une défaillance du pneu comme la séparation et / ou le détachement de la chape, pouvant causer des blessures graves ou mortelles.

Au cours de sa vie, un pneu peut être utilisé dans plusieurs différentes conditions et peut être endommagé de plusieurs façons. Le dommage peut être le résultat d'une perforation, d'un choc, d'une coupure, etc. Un dommage au pneu peut diminuer son intégrité structurale et se manifester par :

- Perte d'air causée par une pression de gonflage inadéquate créant des dommages structuraux;
- Dommage direct aux composantes du pneu tels qu'au caoutchouc et aux plis;
- Exposition des matériaux internes à l'environnement externe et déformations subséquentes; et/ou
- Exposition des matériaux internes à l'air sous pression (pressurisation inter carcasse).

C'est pourquoi les pneus doivent être inspectés régulièrement par le consommateur. Une inspection des pneus devrait aussi avoir lieu durant l'entretien régulier du véhicule. Si on suspecte que les pneus peuvent avoir été endommagés ou si des dommages sont découverts, on doit consulter un spécialiste des pneus immédiatement.

Un consommateur ne doit pas réparer un pneu endommagé. Seule une personne compétente, suite à une inspection détaillée du pneu en question, peut décider si un pneu peut être réparé ou enlevé de la route. Cette évaluation doit tenir compte de l'historique du pneu, incluant la pression de gonflage, la charge, les conditions d'opération, etc. Si la personne compétente décide de réparer le pneu il est important que cette dernière suive attentivement les standards de réparations et d'inspection établis par l'industrie du pneu. Continental n'accepte aucune responsabilité quant aux décisions du spécialiste, ni pour le pneu réparé. Continental désire préciser qu'un pneu réparé n'est plus éligible à la garantie du manufacturier.

**PNEUS SSR :** Même un spécialiste des pneus peut ne pas reconnaître des dommages à la structure d'un pneu pouvant rouler à plat (SSR) résultant d'une conduite avec une pression de gonflage inadéquate ou sans pression. Ces dommages ne sont pas toujours visibles sur la surface interne ou sur le flanc ce qui rend difficile la décision de réparer ou de réutiliser le pneu SSR. Continental ne recommande pas la réparation ou la réutilisation des pneus Continental SSR.

Un consommateur ne doit pas réparer un pneu endommagé. Seule une personne compétente, suite à une inspection détaillée du pneu en question, peut décider si un pneu peut être réparé ou enlevé de la route.

Les standards pour l'industrie du pneu pour le Canada et les États-Unis sont établis et publiés par l'Association des manufacturiers de caoutchouc (RMA). Ces standards sont décrits sur un tableau mural disponible sur le site Internet [www.rma.org](http://www.rma.org). Des extraits de ce tableau suivent :



**AVIS : Un pneu mal réparé peut provoquer une défaillance soudaine du pneu comme la séparation et / ou le détachement de la chape pouvant occasionner un accident grave ou mortel.**

- SEULE UNE PERSONNE COMPÉTENTE UTILISANT LES OUTILS ET SUIVANT LES RECOMMANDATIONS ADÉQUATES DEVIENDRAIT RÉPARER UN PNEU.
- NE JAMAIS réparer un pneu lorsque les indicateurs d'usure sont visibles ou lorsque l'épaisseur résiduelle de la chape est de 1,6 mm (2/32 po) à un endroit quelconque de la chape.
- NE JAMAIS réparer un pneu sans avoir démonté le pneu de la jante pour effectuer une inspection interne. NE JAMAIS réparer un pneu de l'extérieur vers l'intérieur ou lorsque le pneu est monté sur la roue. Il est essentiel que seule une personne compétente démonte un pneu lorsque ce dernier a été endommagé ou perd de l'air. Une inspection complète pour identifier les dommages internes peut avoir lieu par la suite.
- NE JAMAIS utiliser un bouchon et NE JAMAIS utiliser une bande adhésive pour réparer une perforation. Le trou doit être complètement rempli avec un matériau vulcanisant ou une tige en caoutchouc et une bande adhésive doit être appliquée sur la membrane interne pour prévenir la perte d'air.
- NE JAMAIS réparer un pneu ayant déjà été réparé incorrectement (non conforme à la RMA) : le pneu doit être détruit.
- NE JAMAIS utiliser une chambre à air pour remplacer une bonne réparation ou pour corriger une réparation inadéquate.
- NE JAMAIS inverser des pneus radiaux. Il faut éviter d'étendre le pneu ou les talons du pneu.
- NE JAMAIS polir excessivement le revêtement interne de la carcasse du pneu et révéler les câbles (plis). Si ce type de dommages se produit durant le polissage, le pneu doit être détruit.

LIMITE DE PERFORATION de 6 mm ou ¼ de po : pneus tourisme et camionnette (jusqu'à indice de charge « E »)



Cette illustration indique que la région pouvant être réparée est limitée à la chape tel qu'illustré.

NE PAS réparer si les dommages affectent l'épaulement/l'extérieur de la ceinture OU si les dommages s'étendent à un angle atteignant l'épaulement.

En cas de doute si les dommages s'étendent jusqu'à l'épaulement on doit détruire le pneu.

Source : RMA PRP-PLTT 1005; Status: October 2005

Pour de plus amples renseignements, un aperçu complet des standards et les mises à jour les plus récentes, veuillez contacter la RMA à l'adresse Internet : <http://www.rma.org>