Que faire en cas de CREVAISON ?

Au guidon de votre petite reine, vous avez l'impression de « rouler sur du chewing-gum » ; vous commencez à ressentir très fortement les aspérités de la route et le contrôle du vélo devient incertain.
En jetant un œil vous vous apercevez que l'un des pneus est presque « à plat » : c'est la CREVAISON !
(Pour couronner le tout il pleut, vous roulez sur un axe fréquenté et vous êtes pressé(e)…si,si!
C'est souvent ainsi que la maudite crevaison arrive !!!

RESTONS ZEN ET EN SÉCURITÉ ET DANS QUELQUES MINUTES C'EST RÉGLÉ

IL FAUT

1 TROUVER UN ENDROIT ADAPTÉ A UNE RÉPARATION EFFICACE

Choisir un emplacement le plus sécurisé possible (éviter de rester au bord de la route ou pire : dans un virage !!)
Privilégier le calme et une bonne visibilité (éviter les zones ventées et bruyantes)
Un banc, un tronc d'arbre au sol ou un muret sont utiles pour poser les outils et le vélo plutôt que dans l'herbe où le risque de perdre les petits objets est grand.

2 RÉPARER

Commencer par préparer le nécessaire de réparation pendant que les mains sont propres et enfiler les gants (en vinyl de préférence, ils sont plus solides et la préhension est meilleure. Achetés dans un magasin de bricolage).

Sur place, il est bien évidemment préférable d'utiliser une chambre à air de remplacement : la réparation est facilitée. Celle-ci peut être neuve ou avoir été réparée chez soi à la rustine.

Il est très utile de savoir réparer à la rustine en cas de crevaisons multiples (on n'emporte généralement qu'une seule chambre à air de rechange). Pour les déplacement de plusieurs jours, cela évite l'encombrement occasionné par le stockage de plusieurs chambres à air, transportées généralement pour rien.

Les outils nécessaires

Des démonte-pneus. Un kit de réparation comprenant au moins une rustine, de la colle et du papier abrasif. Une pompe. Des gants en vinyl. Un stylo bille.

Si vous réparez chez vous une chambre que vous avez conservée lors de la dernière crevaison, une bassine remplie d'eau peur s'avérer utile pour repérer la position du trou sur la chambre à air. Un peu de talc facilite le remontage et la durée de vie de la chambre.

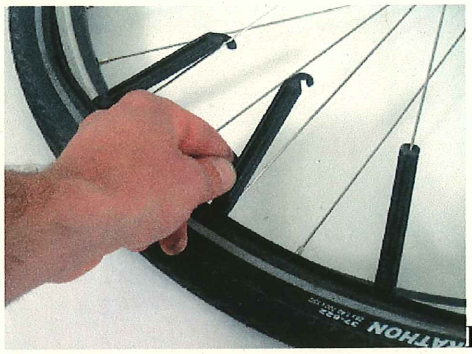
Il faut ensuite sortir la roue en libérant l'étrier de frein et en mettant le plus grand développement (le plus grand plateau à l'avant et la plus petite couronne à l'arrière) sil s'agit de la roue arrière pour un remontage facilité.

Avant de commencer, s'assurer que la chambre à air est bien vide et ne contient plus d'air. Pour cela, dévisser l'embout de la valve et appuyer dessus.

Insérer un premier démonte-pneu entre le pneu et la jante en s'assurant d'être dans l'alignement d'un rayon. (Utiliser de préférence les démontes-pneu en résine afin de ne pas endommager la jante et le pneu)

Appuyer sur le démonte-pneu pour sortir le pneu de la jante et dès que c'est possible, crocher le démonte-pneu au rayon

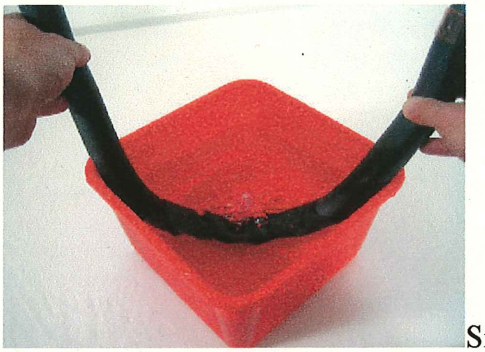
Placer un deuxième démonte-pneu face au rayon suivant et appuyer à nouveau pour continuer à dégager le pneu. Crocher le démonte-pneu au rayon

 Refaire l'opération avec un troisième démonte-pneu, ce qui devrait libérer le deuxième démonte-pneu

Une fois le premier flanc du pneu sorti, séparer complètement le pneu de la jante

Sortir la chambre à air du pneu. Si la chambre à air est vieille il est possible qu'elle colle dans le pneu. Tirer dessus

Pour faciliter la recherche du trou à réparer, gonfler la chambre à près de deux fois son volume. L'air en s'échappant nous aidera à trouver le trou (passer la chambre a air gonflée à proximité de la joue)

 Si le trou est petit, il peut s'avérer difficile à trouver. Dans ce cas, plonger la chambre à air gonflée dans de l'eau et repérer le trou grâce aux bulles produites par l'air. Ne pas oublier de sécher la chambre avant d'y coller la rustine.

Tracer un repère en croix à l'aide du stylo bille pour bien situer le ou les perforations.

Poncer la chambre à air pour faciliter l'adhérence de la rustine jusqu'à ce que la zone d'encollage soit matte et dépourvue de toute aspérité.

Appliquer une mince couche de colle sur une surface un peu plus grande que la rustine. Bien étaler cette colle et veiller à ce qu'elle soit devenue matte avant de coller la rustine (environ 2 à 3mn de séchage)

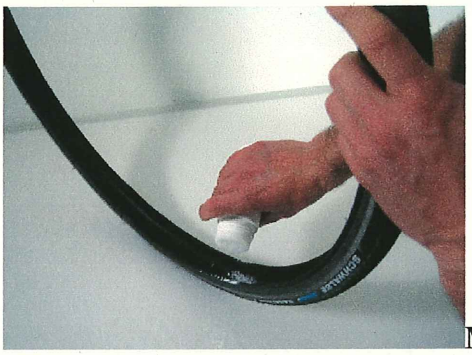
Retirer le film d'aluminium de la rustine. Celle-ci doit rester collée sur le film plastique transparent. Attention à ne pas toucher le côté encollé avec les doigts

Coller la rustine en veillant à bien recouvrir le trou à réparer. Appuyer fermement sur la rustine pour en augmenter l'adhésion (appliquer une pression à répétition en raclant du centre de la rustine vers les bords extérieurs avec les ongles des pouces comme pour encoller une affiche ou du papier peint)

Une fois la rustine bien en place et collée, retirer délicatement le film plastique. Saupoudrer un peu de talc ou à défaut un peu de poussière très fine sur la rustine et autour sur la partie « tachée » par la colle, pour éviter que cette partie n'adhère au pneu.

Avant de commencer à remettre la chambre à air en place, contrôler la jante pour s'assurer qu'il n'y a rien de pointu ou de tranchant qui puisse blesser la chambre à air

Contrôler aussi soigneusement l'intérieur et l'extérieur du pneu pour s'assurer qu'il ne reste rien qui puisse blesser la chambre à air réparée.


Mettre une bonne dose de talc dans le pneu. Ainsi la durée de vie de la chambre à air est augmentée et sa mise en place dans le pneu est facilitée.

Remettre un flanc du pneu en place sur la jante puis y glisser la chambre à air légèrement gonflée en commençant par mettre la valve dans son trou. **Attention à ne pas pincer la chambre entre le pneu et la jante** ou c'est la crevaison par pincement assurée… Veiller à respecter le sens de rotation du pneu qui, si il y en a un, est indiqué sur son flanc

Une fois la chambre à air bien en place, commencer à remettre le deuxième flanc du pneu dans la jante en appuyant avec les pouces

Certains pneus sont assez libres pour qu'on puisse les mettre en place à la main et sans outils, mais d'autres non (les pneus à tringles souples sont souvent plus difficiles à installer) . Pour ceux-ci, s'aider d'un ou de plusieurs démonte-pneu en veillant à ne pas pincer la chambre.

Il ne reste plus qu'à remonter la roue en vérifiant quelle est bien centrée. Verrouiller l'étrier de frein, gonfler la chambre à la pression recommandée sur le flanc du pneu, verrouiller la valve et ranger son matériel pour repartir.