



▶ **Démonter et remonter un pneu**

Bec et ongles

Certains refusent le démonte-pneu, d'autres refusent d'épouser la jante quand ils ne s'amuse pas à pincer la chambre à air ! Ces petits jeux stupides entre pneus facétieux, nous laissent souvent les doigts meurtris et les ongles abîmés.

Crevasion inopinée et au mauvais endroit ou simple précaution avant de partir en voyage, démonter ou remonter un pneu est une opération à laquelle tout cycliste est un jour confronté. Elle ne nécessite aucun savoir-faire particulier mais est parfois délicate,

notamment lorsqu'il s'agit d'équiper son vélo de pneus neufs. Voici donc un mode opératoire pour les deux opérations, avec quelques astuces et, pour terminer, un produit miracle ou presque !

Bernard Lescudé

Démontage

1/ Dévisser la valve et dégonfler complètement la chambre à air. Repousser la valve vers l'intérieur du pneu. Bien décoller le talon du pneu de la jante en le pinçant tout au long de sa circonférence.



2/ En un endroit quelconque, sauf à la valve, écarter le pneu du bord de la jante et introduire le premier démonte-pneu, puis les deux suivants à 5 cm d'intervalle environ. Basculer les démonte-pneus vers le bas, le pneu sort de la jante, puis tirer sur la partie du pneu maintenant libre afin de le libérer complètement. Extraire la chambre à air.



3/ Retirer complètement le pneu en faisant passer l'autre partie par-dessus la jante.



Astuce

Pour faciliter l'introduction des démonte-pneus et après avoir décollé le talon, tenir la jante verticalement. Des deux mains, en partant du haut, faire glisser les deux pouces vers le bas en appuyant fortement sur le pneu et en le tirant vers le bas. Cette

opération a pour but de faire descendre le pneu sur le fond de la jante et, en bout de course, de libérer un petit espace pour pouvoir introduire les démonte-pneus. Dans certains cas, l'espace est assez grand pour faire basculer le pneu sur la jante et se passer des démonte-pneus.



À savoir

Dans certains cas, les pneus sont difficiles à monter sur une jante donnée et il faut bien des efforts pour venir à bout de la dernière partie du montage. Ceci est dû aux normes jantes/pneus. En principe, les jantes et les pneus ont en commun leur diamètre. Celui de la jante est mesuré sous les crochets qui maintiennent le talon du pneu, celui du pneu

est celui des tringles, au talon du pneu. Les normes prévoient qu'il peut exister une tolérance haute ou une tolérance basse pour pneu et jante. Si d'aventure votre jante est en tolérance haute (diamètre légèrement supérieur à la norme) et votre pneu en tolérance basse (diamètre légèrement inférieur à la norme), il sera difficile de les faire cohabiter ! Insistez, ils sont, malgré tout, faits pour s'entendre !

Dans le cas contraire, le pneu rentre (trop) facilement dans la jante et semble y flotter. Lors du gonflage, tout se mettra en place. Enfin, sachez qu'il existe un produit vendu dans le commerce sous forme d'aérosol. Pulvérisé à l'endroit délicat, il facilite le glissement pneu/jante et devient inoffensif après quelques minutes.

Easy Fit, de Schwalbe.



Changement du fond de jante

En principe, tout changement du pneu devait être accompagné du changement du fond de jante. Celui-ci est indispensable car il protège la chambre de la jante et notamment des trous des rayons. Le fond de jante se caractérise par deux dimensions : la circonférence de la jante et, surtout, sa largeur. Trop large, le fond de jante débordera sur les flancs et gênera la mise en place du pneu ; trop étroit, il pourra glisser et pincer la chambre.

1/ Dérouler complètement le fond de jante, placer le trou bien à l'aplomb de celui de la chambre et positionner le ruban bien au fond de la jante, de part et d'autre du trou. Continuer ainsi, jusqu'à ce que le ruban soit presque entièrement entré dans la jante. Tendre fortement la partie du ruban restée libre et ne pas hésiter à bien la tirer pour finir de la basculer au fond de la jante.



Les dimensions du fond de jante. Ici, largeur de 16 mm pour jante de 622 mm de diamètre.



2/ Vérifier qu'il est bien positionné autour de la jante en appuyant sur tout le pourtour pour bien le mettre en place. Vérifier que les trous sont bien alignés et que le fond de jante ne débord pas sur les flancs.



Montage

Côté matériel, peu de choses. En principe, un pneu doit être remonté sans démonte-pneu ! Il vous faudra juste un peu de talc.

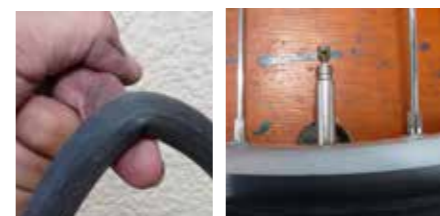
1/ Dans le cas d'un pneu à tringles souples, le mettre le plus possible en forme. Engager un des talons du pneu dans la jante. Le pneu est maintenant ouvert d'un côté, et en place de l'autre côté. Attention, certains pneus ont un sens de montage (sens de rotation).



2/ Dans la mesure du possible, talquer l'intérieur du pneu sur toute la circonférence. Le talc facilite le glissement de la chambre dans le pneu.



3/ Gonfler légèrement la chambre à air (elle doit juste casser lorsqu'on la place sur un doigt). Introduire la valve dans le trou de la jante et poursuivre l'opération en faisant entrer la chambre entièrement dans le pneu. En fin d'opération, vérifier que la valve est bien perpendiculaire à la jante.



4/ Comme pour le démontage, maintenir la roue verticale, mais valve en bas. En partant du haut, introduire le talon du pneu simultanément de chaque côté en le poussant vers le bas au fur et à mesure de son avancée.



5/ La dernière partie est sans doute la plus difficile à réaliser mais peut être menée à bien si l'on a bien pris soin de bien pousser le pneu vers le bas au fur et à mesure qu'il se

mettait en place autour de la jante. En cas de difficulté, on peut se servir des démonte-pneus pour pousser la tringle, mais il faut éviter de les introduire entre tringle et jante au risque de pincer la chambre à air. Avant de terminer avec la mise en place du pneu, pousser la valve vers le haut et introduire la dernière partie du talon.



6/ Regonfler très légèrement la chambre de façon à ce qu'elle prenne place dans le creux du pneu. Pincer le pneu tout autour de la circonférence, la chambre ne doit jamais apparaître. Gonfler le pneu à sa pression normale et vérifier qu'il est bien en place. En général, un petit liseré marque sa position correcte si ce liseré est bien parallèle au bord de la jante. Essuyer la jante pour faire disparaître toute trace éventuelle de talc.





Le théâtre des opérations est le parking du client !

Travail de terrain

Nous l'avons rencontrée au cours d'une intervention à domicile qui consistait à transformer un poste de pilotage, opération qui dépasse le simple entretien et nécessite de solides connaissances, notamment dans le domaine des composants disponibles et leur adaptation au cas particulier. Il ne suffit pas de changer un cintre ou une potence, encore faut-il y adapter les diverses poignées, respecter les compatibilités avec les freins et la roue libre, etc.

Un emploi du temps bien rempli

Outre les rendez-vous chez les clients à domicile ou sur leur lieu de travail, Agnès est souvent présente sur les manifestations cyclistes de toute nature : randonnées FFCT, cycloportives ou compétitions. Elle peut également accompagner des groupes lors de voyages pour assurer une assistance technique ou entretenir le parc vélos d'une entreprise ou collectivité. Elle peut effectuer également des prestations chez un vélociste, sur sa demande et en cas de surcharge de travail ou absence de personnel. ■

► Rencontre

Soins à domicile

Votre vélo va mal et votre emploi du temps est surchargé ? Vous n'avez pas le temps d'aller chez le vélociste ? Pas grave ! C'est « elle » qui vient chez vous !

Son nom est Agnès Douelle. Elle est vélociste et son atelier est son camion. Son terrain d'action est la région toulousaine dans laquelle elle se déplace au gré des demandes de ses clients. Agnès peut s'occuper de toutes sortes de vélos : course, randonnée ou « city bike », elle en assure l'entretien, la réparation ou le changement de pièces si nécessaire.



Après plusieurs essais, la bonne solution semble trouvée.



Intervention lors d'une randonnée FFCT.



Agnès note tous les composants nécessaires pour compléter l'opération.



Mise en place et essais de différents matériels.



Agnès et son camion.

Le parcours professionnel d'Agnès

Comment devient-on vélociste à domicile ?

C'est au cours de ma scolarité que j'ai été orientée vers un métier manuel. J'aimais le sport et celui de réparateur cycle-motocycle m'a aussitôt attirée. J'ai donc passé un bac pro et obtenu un BTS par la suite.

Est-il facile de trouver un emploi dans cette spécialité lorsqu'on est... une femme ?

Pas vraiment ! La mécanique est souvent un métier d'homme ou supposé tel. J'ai eu la chance d'être embauchée chez Gilles Sanders, ancien coureur professionnel qui tenait un magasin de cycles dans la région. Il m'a fait confiance et c'est chez lui que j'ai véritablement débuté mon cursus professionnel.

Par la suite, qu'est-ce qui vous a motivée pour en venir à la situation actuelle ?

Après deux ans chez Gilles Sanders, j'ai travaillé chez un grossiste du cycle. Cette entreprise ayant eu des difficultés et devant la menace de perdre mon emploi, j'ai décidé de franchir le pas avec le statut d'auto-entrepreneur. J'ai ainsi créé ma propre entreprise : Les cycles du Girou. Aujourd'hui, je ne le regrette pas, j'ai une clientèle et je me débrouille !

Ses coordonnées

10 avenue du Champ de Foire 31380 Gragnague • 06 48 89 05 47
lescyclesdugirou@gmail.com • www.lescyclesdugirou.com

SYRIE

AUJOURD'HUI, SEULES LES BOMBES ONT ACCÈS AUX POPULATIONS CIVILES

Plus de 100 000 morts, 1.8 millions de réfugiés, 4 millions de déplacés internes. Exécutions sommaires, populations prises en otage, hôpitaux bombardés, personnels soignants exécutés, torturés...

Entraver l'aide humanitaire et refuser l'accès aux soins est un autre crime que nous devons dénoncer.



Nous soignons, vous témoignez.

Soutenez nos actions en Syrie et relayez notre appel sur medecinsdumonde.org

