

La crevaison

Réparer une crevaison semble être une opération banale, mais qui peut tourner au cauchemar si elle n'est pas réalisée avec méthode.

Se précipiter ne constitue pas forcément un gain de temps si vous devez recommencer cinq minutes plus tard avec le risque de vous retrouver à court de chambre à air.

Le risque de crevaison est plus important par temps de pluie.

80% des crevaisons se produisent par temps de pluie et affectent plus généralement la roue arrière.

Même avec des pneus neufs, certaines crevaisons sont inévitables mais on peut toutefois en limiter l'occurrence par certaines actions.

Pour quelques grammes de poids supplémentaires, privilégier des pneus qui ont une bonne réputation contre la crevaison et parmi ceux qui ont cette réputation, évitez ceux qui sont durs à monter.

[Merci aux lecteurs de faire part de leur expérience dans ce domaine.](#)

Pour enlever et remettre la roue AR en place, se reporter au tutoriel :

La roue AR

Réparer une crevaison

Préambule :

Vous venez de crever, si vous êtes en groupe criez le haut et fort à vos accompagnateurs.

Pour réparer mettez-vous en sécurité (chemin, entrée de champs) et si vous le pouvez choisissez un endroit où vous pourrez appuyer votre vélo (poteau, arbre, mur) surtout si vous êtes crevé de l'arrière. Cela peut vous épargner un saut de chaîne au démarrage avec obligation de se salir les mains pour la remettre en place.

- placer la chaîne sur le petit pignon et grand plateau

- Préparer votre matériel de réparation

- Ecarter les étriers de frein avec le petit

Levier repère A sur le côté,

Débloquer et retirer la roue du vélo



- Dégonfler complètement la roue

- Décoller le pneu tout le tour de la roue et ce des deux côtés

- Positionner votre roue au sol, la valve en haut. Il y a deux écoles pour commencer le démontage du pneu, côté valve ou côté opposé*

- Commencer le démontage à une dizaine de centimètres de la valve en face d'un rayon qui est relié au moyeu du même côté que votre démonte pneu

- D'une main tordre le pneu pour créer un espace avec la jante **1**, placer votre premier démonte pneu et



l'accrocher au rayon 2. Votre pneu va se mettre sous tension rendant difficile la mise en place du second démonte-pneu. En deuxième j'utilise un démonte pneu plus étroit que j'ai bricolé maison, ainsi il est plus facile de le glisser.

- Placer le deuxième démonte-pneu assez près du premier **3**, en général il n'est pas utile d'en mettre un troisième pour faire le tour de la jante. Si besoin, accrocher le au rayon et utiliser un troisième.

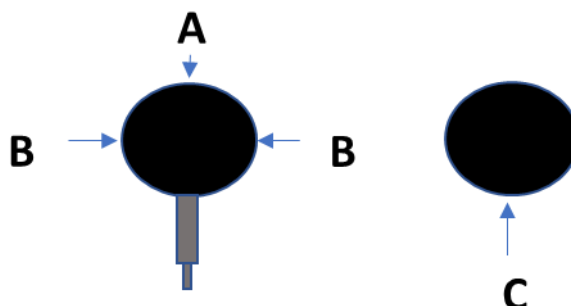
- une autre méthode consiste à engager d'abord les 3 démonte-pneu, puis basculer et accrocher le premier, ensuite le troisième et le second.

- Sortir la chambre en essayant de se rappeler sa position par rapport à la roue et la gonfler pour localiser la fuite

. Surtout ne pas monter la nouvelle chambre avant d'avoir identifié la cause de la crevaison

*. Personnellement je commence toujours côté valve et ce pour plusieurs raisons.

Cela évite les manipulations à répétition pour sortir la chambre du pneu. D'autre part il faut savoir que la liaison de la valve sur la chambre fait un renflement qui empêche le pneu de se placer en fond de jante et fait perdre de précieux millimètres de mou, rendant plus difficile la mise en place du premier démonte pneu et cela vaut également pour le remontage.



Interprétation de la crevaison

La position de la crevaison sur la chambre peu donner des indications sur la cause de la crevaison

	Localisation	Cause probable	Réparation
A	Bande de roulement	Corps étranger, épine, silex, autre	Vérifier la bande de roulement sur le pneu et extraire le corps étranger
B	Flancs	Pincement, sous gonflage Passage brutal sur nid de poule ou angle vif	Vérifier coupures éventuelles sur les flancs du pneu. Mettre un emplâtre si coupure
B	Flanc	Usure prononcée d'un patin de frein, doublée d'un mauvais réglage de celui-ci*	Supprimer la partie saillante du patin et régler sa position sur la jante
C	Côté jante (avec fond de jante)	Fond de jante mal centré ou déformé. Certains fonds de jante rétrécissent dans le temps	Recentrer le fond de jante ou le recouvrir de ruban adhésif
C	Sans fond de jante	Choc sur la jante provoquant une aspérité	Eliminer l'aspérité, mettre du ruban adhésif localement (ou rustine)

*incident très rare dont j'ai été le témoin. Lors d'une sortie, un camarade de groupe a fait deux crevaisons ultra rapides lors de freinages. Après avoir examiné le pneu et constaté qu'il n'y avait pas de corps étranger, nous avons remonté la roue avec une chambre neuve et rebelote, à nouveau crevaison rapide au prochain freinage. En remettant la roue en place nous nous sommes aperçus que l'un des patins dépassait le bord de

la jante. La partie non usée du patin venant au contact du pneu lors du freinage, provoquant un échauffement important, fatal à la chambre à air.

Prenez le temps de bien inspecter le pneu en passant les doigts à l'intérieur

Si vous avez retiré le pneu de la jante pour inspecter l'intérieur, n'oubliez pas de respecter le sens de rotation lors du remontage

Remontage de la chambre

Gonfler légèrement la chambre de remplacement. A titre indicatif, stopper le gonflage dès que les plis haut



et bas disparaissent. Une chambre trop gonflée rendra le montage du pneu plus difficile. *

*Même peu gonflées certaines chambres ont tendance à s'allonger dans de fortes proportions et la sur-longueur devient quasiment impossible à loger dans le pneu. Lorsqu'on y parvient on s'expose à de futures crevaisons. A remplacer dès que possible.



Tordre le pneu sur le côté pour mettre en place la valve et continuer à placer la chambre dans le pneu tout en veillant que celle-ci soit bien dans le fond de la jante.

Remonter le pneu en commençant côté opposé à la valve. Au fur et à mesure de la progression rentrer le talon du pneu dans le creux de la jante et ce des deux côtés. Maintenant ça devient plus dur, **très dur** Dégonfler très légèrement la chambre, des deux mains prendre le talon du pneu au plus près de zone qui n'est pas encore en place, avec les pouces prendre appui sur le côté opposé de la jante et imprimer une forte torsion. Agir alternativement d'un côté et de l'autre de la valve. Cela devient maintenant horriblement dur, **surtout résistez à l'envie d'utiliser un démonte pneu**. Après chaque centimètre gagné reposez vous les mains, rentrez le pneu dans la jante sur la partie déjà montée, dégonfler très légèrement tout en veillant à ce qu'il n'y ait pas un début de pincement. Ouf ça y est, c'est gagné.

Si vraiment vous n'y arriver pas, redémonter au moins jusqu'à la moitié et humidifier le talon du pneu en contact avec la jante avec de l'eau de votre bidon ou de la salive dans la partie difficile à monter.

Remettre la roue en place et rapprocher les patins de frein en rabattant le levier de l'étrier. Pour les freins Campagnolo, presser le levier de frein.

Avant de repartir, entrainer la roue avec le pédalier pour vérifier que tout est bien en place, sélectionner **une vitesse en rapport avec le profil de la route et donner un coup de frein pour s'assurer de leur bon fonctionnement**

La prévention :

Si certaines crevaisons sont imparables il est cependant possible d'en éviter quelques-unes par des actions préventives :

Par temps de pluie ou chaussée humide, privilégier des pneus ayant une bonne résistance à la crevaison
On les retrouve sous l'appellation **pneu 4 saisons** le plus étant le **Continental** mais la concurrence s'active.

Comparaison entre les meilleurs pneus de route 4 saisons

	Continental	Michelin	Pirelli	Vittoria
Résistance à la crevaison	★★★★★	★★★★★★	★★★	Inconnue
Résistance au roulement	★★★	★★	★★★★★★	★★★★★
Adhérence	★★★★★	★★★★★	★★★★★★	★★★★★★
Durabilité	★★★	★★★★★	★★★	Inconnue
Beauté	★★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★★★
Largeur (mm)	26,3	25	26,4	26,9
Hauteur (mm)	23,3	22,8	24,3	23,7
Poids (g)	228	267	217	273

Pendant l'hiver jeter un coup d'œil aux fonds de jante. S'ils sont déformés et qu'ils ne couvrent pas complètement les œillets, n'hésitez pas à les remplacer. Pour moins de 5€ la paire, ça peut éviter des soucis.

Avant de prendre la route vérifier :

- L'état d'usure
- La pression de gonflage. Un sous-gonflage vous expose aux pincements
- Inspecter la bande de roulement et retirer les petits silex.
- Vérifier l'absence de coupures profondes sur la bande de roulement et les flancs

Sur la route :

- Sauf pour raison de danger immédiat, éviter de rouler trop près du bord.
- Après un arrêt sur le bas-côté, passage dans un chemin ou sur de l'herbe mouillée, essuyer Vos pneus avec un mouchoir papier ou petit chiffon (éventuellement les gants)

Que mettre dans la sacoche :

- au moins une chambre ; deux par temps de pluie + kit rustines lorsqu'on est seul ou sur long trajet
- démonte-pneu
- une pompe efficace ; cartouche de Co2+ chiffon

Facultatif : une pince à épiler, un petit tournevis ; un morceau de pneu pour faire un emplâtre et un rouleau de ruban adhésif, une paire de gants nitrile, lingette dégraissante genre Vulcanet dans un petit sachet étanche zipable

Le remontage de la roue AR

- se placer à gauche du vélo en regardant vers l'arrière
- prendre le dérailleur de la main gauche **1** et lui imprimer une rotation vers l'arrière et vers le haut **2** pour écarter les brins de la chaîne **3**.
- sans relâcher cette position, maintenir le vélo levé et de la main droite glisser la roue dans le cadre en faisant passer la cassette entre les deux brins de la chaîne **4**.
- **laisser la roue posée au sol** et descendre le vélo en posant la chaîne sur le petit pignon **5**, tout en veillant à ce que le pneu passe entre les étriers de frein, engager l'axe de roue dans les pattes du cadre, le tour est joué.
- Serrer la roue, rapprocher les étriers de frein, tourner le pédalier pour vérification de bon fonctionnement et sélectionner le développement approprié au profil de la route, tester les freins.

