



Roues et pneus

Le 2/05/10

Autopsie du vélo couché *par Guyetsamachine*



- **Démonter ses roues, démonter un pneu, poser une rustine, chambre à air ou Tubeless, monter et réparer un tubeless, dévoiler une roue, redresser une roue en 8**

Retrouvez ce catalogue sur:

<http://guyetsamachine.com/autopsie-du-velo-couche/>



Table des matières

Mon vélo couché

- Démontez ses roues
- Démontez un pneu
- Poser une rustine
- Chambre à air ou Tubeless
- Montage et démontage d'un Tubeless
- Réparer un tubeless
- Dévoiler une roue
- Redresser une roue en 8

Roues et pneus

Démonter ses roues

Pour réparer une crevaison, pour changer un pneu ou pour glisser son vélo dans la soute d'un autocar, il faut savoir comment démonter les roues de son vélo. Une opération facile quand on prend quelques précautions de base.

- *Les outils nécessaires*

En principe, si le vélo est équipé de serrages ou blocages rapides, aucun outil n'est nécessaire pour démonter une roue. Dans le cas contraire, une simple clé à fourche de 15 ou de 17 devrait suffire.



- *La roue arrière*

Démonter la roue arrière de son vélo nécessite quelques manipulations simples. Il faut mettre la chaîne sur le petit plateau et le petit pignon. Ainsi, elle n'exercera aucune tension. Ouvrir les freins de façon à ce que les étriers écartés, la jante avec son pneu, puissent être retirés. Tirez le dérailleur vers l'arrière pour libérer les pignons et sortez la roue côté opposé, après avoir ouvert le blocage rapide.

- *La roue avant*

Elle est plus simple à démonter car libre de la transmission (sauf si votre vélo couché est une traction directe: dans ce cas, pour démonter la roue avant, vous devrez répéter les opérations effectuées sur la roue arrière d'un vélo standard). Vous devrez dans un premier temps ouvrir les étriers de freins. Ouvrez le blocage rapide jusqu'à dégager la roue de la fourche.

- *Remontage des roues*

Pour le remontage de ses roues, il faut faire les opérations inverses au démontage.

Vous devez d'abord passer la roue dans le cadre par la gauche. Tirez le dérailleur vers l'arrière et placez l'axe et les pignons entre les deux brins de chaîne. Tirez la roue vers le haut pour poser la chaîne sur le petit pignon. Remonter la roue dans les pattes du cadre. Appuyez ou tirez suivant la forme de vos pattes de cadre, pour enfoncer complètement l'axe et serrer le avec son blocage.

Pour la roue avant comme pour la roue arrière, le maniement du serrage rapide est le même. Au remontage, vous devrez visser le boulon de butée d'axe, côté opposé au levier de serrage.

Après avoir vissé un peu, faites un premier essai. Si vous ne pouvez pas actionner ou fermer le levier complètement, rouvrez-le et dévissez légèrement la butée. Si au contraire, le levier est trop lâche, vissez la butée

En fermant le levier, il faut le positionner de telle sorte qu'il ne puisse pas être facilement accroché et ouvert. Pointé vers le haut devant le fourreau, ou horizontal sous le jambage de la fourche, sont les deux choix les plus sécurisants.

Roues et pneus

Démonter et remonter son pneu

Un jour ou l'autre, vous serez confronté à cette « terrible » crevaison qui effraie les débutants. Avant toute réparation, vous devez déjà savoir démonter et remonter votre pneu!

• *Démonter son pneu*

1. Démonter la roue du cadre.
2. Dégonflez le pneu entièrement
3. Pincez le pneu en rapprochant ses deux flancs pour le décoller de la jante. Ainsi, les talons (bords du pneu) vont se trouver en face de la partie creuse de la jante. Cela suffit parfois pour sortir le pneu. Sinon, vous pourrez facilement glisser les démonte-pneus.
4. Si votre pneu est trop serré sur la jante et que vous utilisez les démonte-pneus, placez le premier sous le talon du pneu et un deuxième à environ 7 ou 8 centimètres
5. Faites levier avec l'un des démonte-pneus, puis l'autre, pour faire sortir le talon du pneu.. Vous pourrez alors aisément tirer sur la chambre pour la sortir. Poussez sur la valve pour la dégager de la jante. Vérifiez l'état du pneu en passant la main à l'intérieur et sur les flancs. Si vous sentez des corps étrangers, éliminez les avant de remonter la chambre

• *Remonter son pneu*

6. Prendre le pneu neuf et faire passer un des côtés autour de la jante. Ceci devrait être possible à la main, cependant on peut utiliser un levier à pneu si nécessaire.
7. Gonfler très légèrement la chambre à air. La placer complètement dans le pneu, et faire attention d'aligner exactement la valve de gonflage avec le trou de la jante où elle doit passer.
8. Mettre le pneu en place délicatement. Progresser lentement le long du second côté du pneu, en faisant attention à ne pas pincer la chambre à air entre le pneu et la jante. Manuellement, mettre en place autant que possible le second côté du pneu. Pour finir, placer un levier à pneu entre la jante et la partie du pneu qui n'est pas encore encastrée. Tirer lentement le levier vers le haut, ce qui forcera le pneu à se mettre en place. Avant de gonfler, vérifiez le placement du pneu sur la jante. Il ne doit pas y avoir de différence de hauteur entre celui-ci et la jante. Poussez et tirez le pneu pour éliminer ces défauts et éviter tout pincement de la chambre à air.
9. Gonfler le pneu à la pression recommandée qui est imprimée sur le flanc du pneu, et remonter la roue sur la bicyclette.



Si vous avez des pneus de petites section (650x23C), plutôt typé route et sport, il n'est pas recommandé de faire de réparation sur la chambre.

En effet, la pression élevée (jusqu'à 8 bars) peut engendrer l'éclatement de la chambre au roulage. Nous recommandons de changer la chambre en vérifiant au préalable l'état de l'intérieur du pneu. Toutefois, il vous arrivera de réparer une chambre de temps en temps, par économie. La réparation sera efficace si vous respectez quelques précautions simples et si vous avez le bon matériel: râpe ou papier de verre, colle et rustine. Suivez les conseils prodigués à la page suivante pour réussir cette opération

Roues et pneus

Poser une rustine

Véritable cauchemar pour certains, la pose d'une rustine est pourtant aussi simple que le collage d'un timbre ! Enfin presque....



- *Matériel nécessaire :*

- une rustine
- du papier de verre
- de la colle pour caoutchouc
- un petit crayon gras ou une craie
- deux ou trois démonte-pneus
- une pompe
- une bassine d'eau, si possible

- *Procédure :*

1. Retirer la chambre à air du pneu en commençant par la valve (veiller à ne pas abîmer la valve)
2. Il y a de grandes chances pour que la cause du trou, soit toujours dans le pneu. Il faut donc passer soigneusement ses doigts à l'intérieur du pneu, doucement au début (le verre, ça coupe!) et si l'on ne trouve pas, en appuyant plus fort. Le trou a quelques chances de se trouver à peu près à cet endroit.
3. Oter tout corps étranger qui aurait causé la crevaison. Une lame de canif peut être indispensable pour sortir le clou, l'épine ou la bout de verre...
4. Si la fuite n'est pas encore repérée, gonfler la chambre à air et la placer dans l'eau, si vous en avez. Sinon, c'est à l'oreille qu'on trouve la crevaison, ou à la lèvre, ou aux cils.
5. Quand le trou est repéré, sécher la chambre à l'endroit où sera placé la rustine. Inutile d'essayer sous la pluie ou avec une chambre mouillée. C'est impossible.
6. Utiliser le crayon gras ou la craie pour indiquer où se trouve la perforation.
7. Dégonfler complètement la chambre à air.
8. Choisir une rustine (pas trop grande si ce n'est pas nécessaire).
9. Rendre adhérente la surface autour du trou. Pour cela, râper avec le papier de verre (ou avec une râpe métallique ou en plastique). Il faut réussir à rendre le caoutchouc rugueux, sur une surface plus grande que la rustine.
10. Bien souffler pour nettoyer. Eviter le gras, aussi.
11. Appliquer la colle, pas trop, en l'étalant bien autour du trou.
12. Laissez sécher. Attendre au moins une minute, et si possible davantage.
13. Ensuite, poser la rustine (en évitant de mettre les doigts sur la surface collante), et appuyer fort, quelques secondes.
14. Gonfler la chambre à air et attendez cinq minutes afin de vous assurer que tout reste bien en place.
15. Dégonfler un peu (pour que la chambre à air soit ronde sans être trop dure) pour la remettre en place.
16. Faire passer la valve dans le trou de la jante et placer doucement la chambre à air dans le pneu.
17. En partant de la valve, replacer le pneu dans la jante et ceci symétriquement de chaque côté de la valve jusqu'au côté opposé. S'aider des démonte-pneus pour terminer le montage en veillant à ne pas pincer la chambre à air.
18. Faire tourner le pneu afin de s'assurer que la chambre à air n'est pas coincée entre le pneu et la jante.
19. Gonfler le pneu à sa pression normale.



Roues et pneus

Chambre à air ou Tubeless?

- ***Le Tubeless, un miracle anti-crevaisson ?***

Un Tubeless est le nom donné à un certains type de roues et de pneus. Dans un tubeless, on monte le pneu directement sur la jante, sans chambre à air. Le pneu et la jante formant un espace hermétique, on peut donc gonfler directement le pneu et éviter les crevaissons de chambre à air. Il faut donc une roue et un pneu spécialement conçu pour le Tubeless.

- ***Cela signifie t-il que l'on ne crèvera plus jamais ?***

Non, mais on risquera moins de crever : en effet, une grande partie des crevaissons se fait par « pincement de la chambre à air ». Sur une petite pression du pneu, la chambre à air peut se plier et se couper sur la jante.

- ***Ce type de crevaisson n'existera donc plus avec le système Tubeless.***

En revanche, une épine ou un petit trou dans le pneu peuvent toujours arriver, et donc le pneu se dégonflera. On peut alors en cas de crevaisson du pneu réparer le pneu directement, ou mettre une chambre à air dedans en attendant de la réparer.

- ***Comment limiter les risques de crevaisson ?***

Si vous crevez souvent, il faut déterminer les causes de ces crevaissons. S'agit-il d'un petit (ou gros) trou dans la chambre à air ou s'agit-il de deux coupures d'une part et l'autre de la chambre ? S'il s'agit de trou, vérifier l'état de votre pneu, il peut être fortement usé.

Vous pouvez aussi utilisez des chambre à air auto-réparantes pour limiter ce genre de crevaissons. S'il s'agit de coupure dans le pneu, il n'a pas été assez gonflé ou la chambre à air n'est pas à la bonne taille (largeur) pour le pneu. Il est recommandé de gonfler son pneu suivant les indications du constructeur (pression en « bar » inscrite sur la chambre à air) et en fonction de votre utilisation, de votre poids, du terrain et de la taille du pneu.

Lors de vos sorties, n'oubliez jamais de prendre un kit de réparation avec des rustines ou de prendre une ou plusieurs chambres à air neuves

- ***Avantages, inconvénients***

Le prixnon! Un pneu tubeless est plus cher. Il fait environ le même prix qu'un tubetype et d'une bonne chambre à air.

Les jantes sont en général plus chères en tubeless.

Le poids.....non plus! Un pneu tubeless est au poids d'un tube type et d'une chambre à air.

Les crevaissons.....oui mais !

Mais pas toutes, seulement celles qu'on appelle le pincement ou lorsqu'on est branché, le « snake bite ».

Le pincement c'est la chambre à air qui se retrouve « pincée » entre le pneu et la jante. Ça se produit lorsque vous tapez une pierre ou une bordure ou n'importe quoi de saillant.

Alors pour éviter ça, on sur-gonfle et lorsque les roues sont trop gonflées on perd en motricité, en confort et en accroche.

En tubeless, pas de chambre, donc rien à pincer ni à mordre pour notre « serpent ». (si t'as pas comprisje t'expliquerai)

Et là on peut descendre notre pression de gonflage très bas, et améliorer l'accroche et le confort.

Attention quand même à ne pas descendre trop bas, sinon vous allez « poquer » votre jante et au prix que ça coûte..... 2 bars c'est bien.

Alors c'est super !!!!!

Oui c'est super mais, que se passe-t-il lorsque l'on crève, malgré tout?

Et bien làc'est moins bien: voir la rubrique réparer son pneu Tubeless

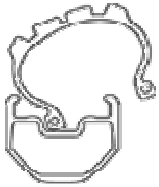
Vous l'avez compris, les avantages et les inconvénients sont à prendre en compte lors de votre choix. Pour ma part, en vélo couché, c'est une solution intéressante si vous pouvez monter des roues en 559. Vous aurez le choix des pneus et des jantes....Dans les autres tailles de roues, le matériel est plus rare...mieux vaut opter pour des roues et des pneus à chambre à air.

Roues et pneus

Montage et démontage d'un Tubeless

Largement employé dans les sports mécaniques, et désormais dans le VTT, cette technologie simple se passe de chambre à air, mais nécessite tout de même de l'attention au montage. Cette technologie est encore peu usitée en vélo couché mais devrait apparaître plus communément dans les années futures.

• *Le montage*

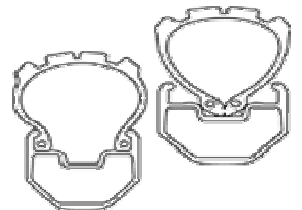


1. Pour le montage correct d'un Tubeless, l'étape indispensable est de lubrifier les talons du pneu. Pour cela, il vous faudra utiliser de l'eau savonneuse et surtout pas de corps gras. Ainsi lubrifiés, les talons se placeront parfaitement au fond de la jante. Positionnez la roue dans le pneu en logeant un talon dans la jante, en commençant au niveau de la valve.



2. Insérer la deuxième tringle au fond de la gorge. Commencer à l'opposé de la valve et finir à la valve. Le montage doit se faire sans outil sous peine d'abîmer la jante et de provoquer des fuites d'air. Une fois les talons bien positionnés sur toute la jante, il ne reste plus qu'à terminer au niveau de la valve. N'hésitez pas à utiliser la paume de la main pour avoir plus de force. N'utilisez surtout pas de démonte-pneus.

3. Le pneu doit être bien logé au fond de la gorge avant le gonflage. Vérifiez qu'il est bien positionné sur la jante, sur toute la circonférence.
4. Gonflez jusqu'à 4 bars pour que les talons se logent correctement dans la jante. Vous devez d'ailleurs, entendre plusieurs claquements qui indiquent la mise en place



Vérifiez minutieusement que la ligne témoin est visible tout autour du pneu, des deux côtés.

Afin d'être sûr à 100 % que les tringles sont bien en place, dégonfler le pneu, les tringles doivent rester en place, même s'il n'y a plus d'air dans le pneu.

Alors, pomper à la pression requise (la pression recommandée est indiquée sur le flan du pneu).

• *Le démontage*

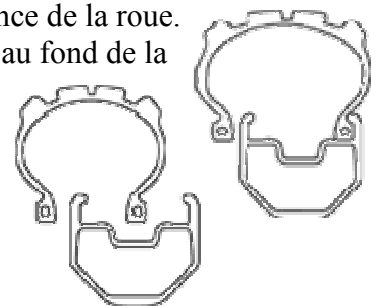


1. Dégonfler le pneumatique. En commençant à l'opposé de la valve, déclipper une tringle du pneumatique en la poussant au fond de la gorge de la jante. Procéder ainsi d'un seul côté de la roue sur toute la circonférence.

2. En exerçant une traction sur le pneumatique, faire passer cette tringle au dessus du bord de la jante. Procéder ainsi sur toute la circonférence de la roue.

3. Déclipper ensuite la seconde tringle en la poussant au fond de la gorge de la jante. Procéder ainsi sur toute la circonférence.

4. Sortir le pneumatique.



Roues et pneus

Réparer un Tubeless

Réduire les risques de crevaison ne signifie pas que l'on ne crèvera plus. Vous savez poser une rustine? Alors vous savez réparer un Tubeless.

En cas de perforation (épine...), la crevaison est lente et non plus instantanée ce qui souvent laisse la possibilité de poursuivre sa sortie. La réparation s'effectue simplement avec une rustine à l'intérieur du pneu, une bombe anti crevaison une mèche ou même avec une chambre à air traditionnelle.

Selon l'importance de la crevaison, trois types de réparations sont possibles avec ce kit (hors installation d'une chambre traditionnelle).

1. La réparation instantanée, à l'aide d'une bombe anti-crevaison

Ce type de réparation n'est efficace que sur de petites perforations.



2. La réparation très rapide par mèche

par l'extérieur sans démonter la roue

3. La réparation définitive par rustine.

Dans la pratique, la réparation par démontage du pneu est difficile à mettre en oeuvre sur le terrain. Difficile de trouver de l'eau savonneuse sur le terrain pour assurer le remontage. Par ailleurs, il faut dégraisser l'intérieur du pneu avec une substance type trichlo avant d'apposer une rustine car l'intérieur des pneus est lubrifié à la fabrication empêchant par la même occasion le collage. Mavic n'a pas prévu à ce jour de kit de réparation Tubeless et il faut donc s'orienter vers celui de Rigida .

KIT de réparation Rigida Tubeless comprenant :

des mèches en caoutchouc, de la colle, des rustines, un mini-cutter, un outil pour le montage des mèches, des lingettes pour se nettoyer les mains



4. Montage d'une chambre traditionnelle.

C'est sur le terrain, la méthode la plus rationnelle et la plus rapide. En effet elle évite la recherche de la fuite, l'application de rustines.

Vous devez emporter une chambre à air à valves Presta (valve vélo) et retirer la valve Mavic qui assure l'étanchéité du montage d'origine pour pouvoir installer votre chambre traditionnelle.

Roues et pneus

Dévoiler une roue

Avec un peu d'aide et d'apprentissage, il est possible d'acquérir la technique de base nécessaire à la maintenance courante de nos chères roues. Démystifions cet « art » et entrons dans le royaume des « nappes », « voiles » et autres « faux ronds ».

Les roues sont composées de deux côtés, ou séries de rayons, appelés nappes, lesquelles forment chacune une sorte de chapeau. Il est important de pouvoir les repérer facilement pour effectuer le dévoilage. Deux défauts principaux peuvent affecter le profil d'une roue, le voilage latéral et le saut longitudinal ou faux rond.

Il est préférable de supprimer le voilage latéral avant le faux rond.

• *Le dévoilage*

En voyage, tout le monde ne trimballe pas un support d'atelier, mais le cadre et la fourche sont de bons alliés pour dévoiler une roue. Les rayons sont répartis en deux groupes sur les flancs du moyeu et se rejoignent plus ou moins écarté sur le flanc de la jante. Il y a donc des rayons opposés au voile (la bosse) et des rayons dans le voile.

Le principe général pour dévoiler une roue est de retendre les rayons dans la bosse et de détendre éventuellement ceux dans le voile.

⇒ *Matériel :*

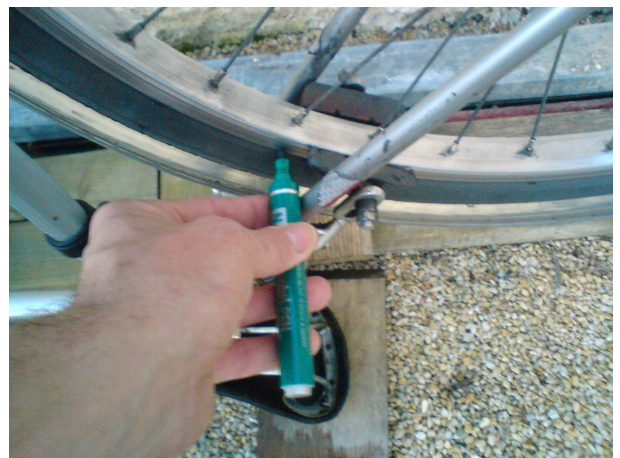
- feutre à tableau blanc de préférence, mais un crayon graphite pas trop dur peut faire l'affaire ainsi qu'un marqueur indélébile mais qui sera plus difficile à nettoyer.
- clé à rayon
- chiffon ou papier essuie-tout
- huile dégrippante

Le vélo est retourné au sol en appui sur la selle et le cintre, la garde des freins est au maximum pour éviter aux patins de toucher la jante, de l'huile dégrippante a été appliquée sur les écrous de rayons si nécessaire, la surface de freinage sur la jante est propre.



⇒ *Détermination du voile :*

1. Faire tourner la roue et, en prenant appui sur un bras de fourche ou un hauban :



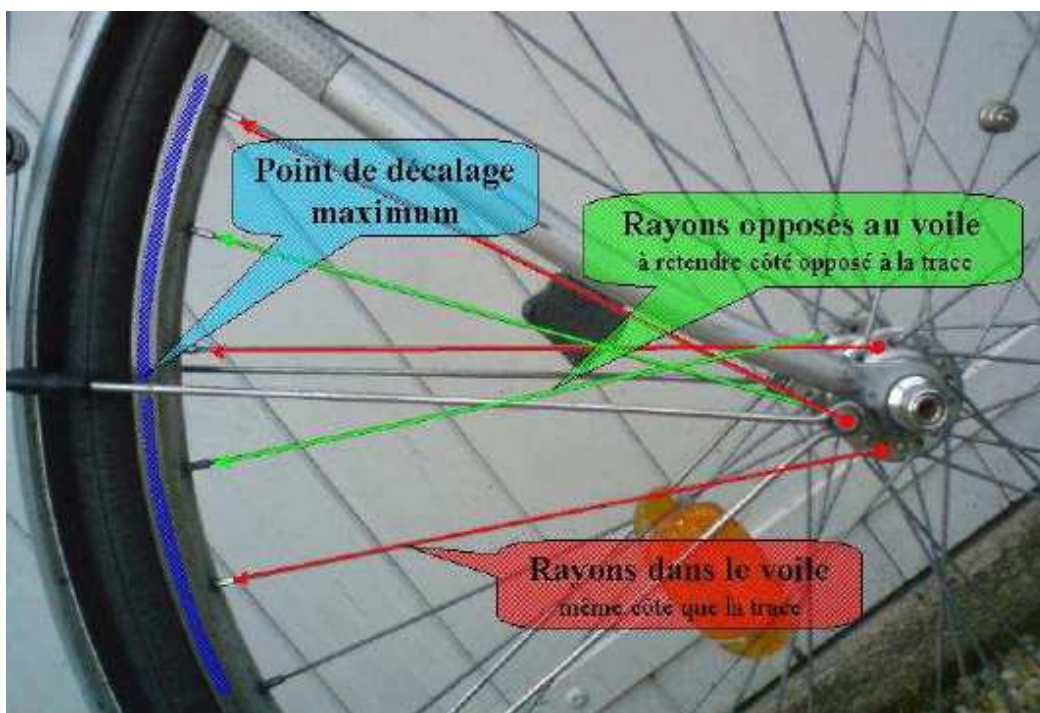
2. Avancer progressivement la pointe du feutre vers la jante jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec la surface de freinage. Le feutre va laisser sa trace sur les parties saillantes de la jante et rien dans les creux (...normal...)
3. Recommencer l'opération de marquage sur la face opposée pour confirmer que les bosses d'un côté correspondent aux creux opposés. Si ce n'est pas le cas, le dévoilage sera inutile car le profil de la jante est déformé.

Roues et pneus

Dévoiler une roue (suite)

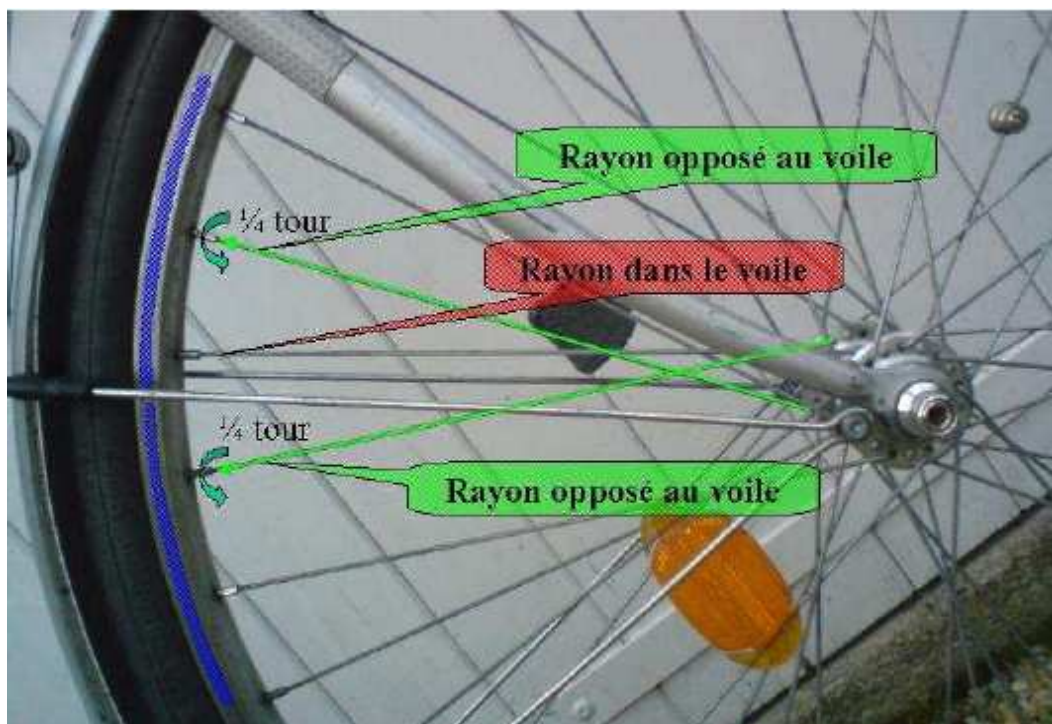
⇒ *Corrections des défauts :*

La demi longueur de chaque trace laissée par le feutre correspond au décalage latéral le plus important.



⇒ *Réduction du voile :*

4. Repérer le rayon dans le voile situé le plus près du point de décalage et retendre les deux rayons qui l'entourent d' $\frac{1}{4}$ de tour.



Répéter l'opération sur toutes les marques laissées sur la jante.

5. Effacer les traces de feutre d'un coup de chiffon et recommencer les opérations « 1 » à « 4 » autant de fois que nécessaire, en diminuant au besoin l'ampleur de la tension à $\frac{1}{8}$ de tour si le voile est peu important.

Roues et pneus

Dévoiler une roue (suite)

- **Suppression du faux-rond**

Le principe est proche de celui de l'élimination du voile. Il va falloir retendre les rayons dans la bosse et détendre les rayons dans le creux.

⇒ **Détermination du faux-rond :**

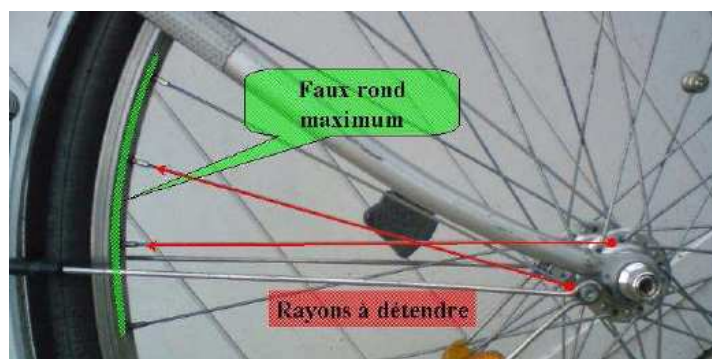
1. Faire tourner la roue et, en prenant appui sur un bras de fourche ou un hauban :



2. Avancer progressivement la pointe du feutre vers la jante jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec la surface proche des rayons. Le feutre va laisser sa trace sur les parties rentrantes de la jante et rien dans les parties sortantes (...normal...)



De même que pour le dévoilage, la demi longueur de chaque trace laissée par le feutre correspond au décalage radial le plus important.

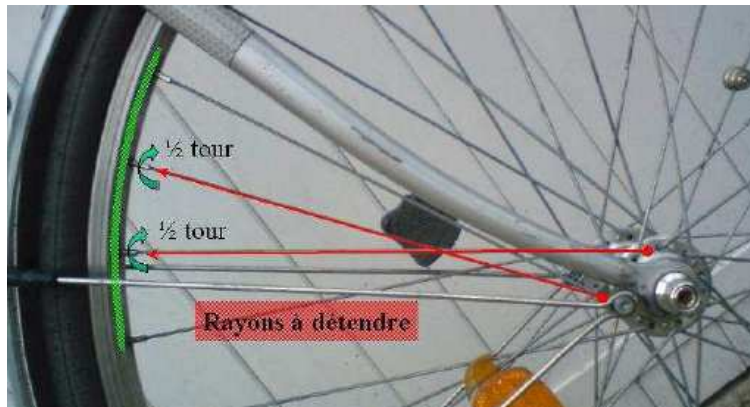


Roues et pneus

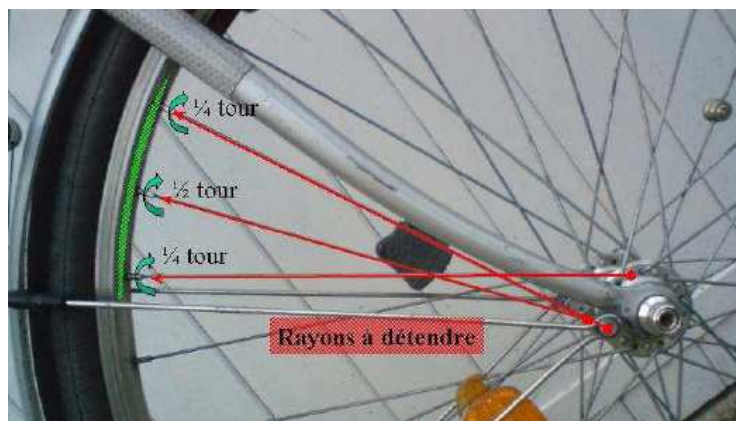
Dévoiler une roue (suite)

⇒ Réduction du faux-rond :

3. Détendre d'un $\frac{1}{2}$ tour les deux rayons voisins situés de part et d'autre du milieu de chaque trace de feutre et tendre d' $\frac{1}{2}$ tour les deux rayons exactement opposés sur la roue.



Remarque 1 : si la trace de feutre est centrée sur un rayon particulier, détendre ce rayon d' $\frac{1}{2}$ tour et ses deux voisins d' $\frac{1}{4}$ de tour. Puis tendre des mêmes valeurs les rayons exactement à l'opposée sur la roue.



Remarque 2 : si la trace est très importante en longueur, par exemple 6 ou 8 rayons, voire plus, détendre d' $\frac{1}{2}$ tour les couples de rayons les plus au centre et d' $\frac{1}{4}$ de tour les couples de rayons extrêmes. De même, tendre des mêmes valeurs les couples de rayons exactement à l'opposée sur la roue.



4. Effacer les traces de feutre sur la jante et recommencer depuis l'étape « A » autant de fois que nécessaire en diminuant au besoin l'amplitude de vissage des écrous de rayons par $\frac{1}{8}$ de tour.

Remarque 3 : Une fois le faux rond corrigé, contrôler à nouveau l'amplitude du voile !

Roues et pneus

Dévoiler une roue (suite)

• Réduction du voile sur casse de rayons

La tuile ! Un ou plusieurs rayons cassés et la roue est voilée. Si le voile est suffisamment faible pour ne pas gêner la rotation de la roue, autrement dit, celle-ci ne touche pas le cadre, on peut continuer à rouler en ligaturant les rayons cassés par tous les moyens (ruban adhésif, fil de fer, torsion du rayon cassé, collier Ril-san,,,) Dans le cas contraire, il faut réduire le voile de la roue. A l'identique de ce qui a été fait pour dévoiler la roue dans la partie « le dévoilage » au début de ce chapitre, il va falloir équilibrer.

⇒ *la tension au voisinage des rayons cassés.*

1. Un seul rayon cassé : détendre d' 1 tour complet les deux rayons voisins et retendre d' ½ tour les deux rayons suivants. Si c'est insuffisant, recommencer une fois et prolonger le desserrage-resserrage alterné aux deux rayons suivants.



2. Deux rayons voisins cassés : normalement pas de voile, mais un léger saut qui n'empêche pas de rouler. Attention à la hauteur des patins de frein qui peuvent frotter sur le pneu à l'opposé des rayons brisés. Dans ce cas, les redescendre un peu ou éviter de freiner sur cette roue. En dernière extrémité, retendre les rayons voisins des rayons brisés et, si nécessaire, détendre un peu les rayons diamétralement à l'opposé sur la roue.



3. Plus de 2 rayons successifs cassés : on est mal ! Si l'état de la roue ne permet pas de continuer à rouler dans de bonnes conditions mais que la distance restante vous oblige quand même à finir en roulant, il va être nécessaire de déplacer des rayons pour équilibrer le laçage, ou en remplacer si vous en avez dans vos bagages. Il est facultatif de déplacer les écrous de rayons si on peut démonter la partie brisée restées dans l'écrou. Dans le cas contraire, si un rayon s'est cassé au ras de l'écrou de serrage par exemple, il va falloir également démonter le pneu et ôter le fond de jante. Sur la roue avant, l'opération est relativement aisée, mais sur la roue arrière, il est indispensable de posséder dans ses bagages le nécessaire pour démonter la roue libre ou la cassette, autrement dit, clé à chaîne et outils adaptés au type de roue libre ou de cassette. Suivant le nombre de rayons cassés, 4 par exemple, ce qui est déjà beaucoup, démontez deux rayons successifs à l'opposé de ceux qui ont cassé et les placer de manière à ce que les deux « vides » soient opposés sur la roue. Equilibrer ensuite, tant bien que mal, la tension des rayons pour avoir un saut et un voile minimum.

Roues et pneus

Dévoiler une roue en 8

Que faire après un gros « crash », avec une roue en 8 ? Seule solution pour rentrer: redresser la roue et...la situation !

1. Roue démontée repérez les zones de déformation. Il faut trois points d'appui pour redresser la jante. Les deux premiers points sont vos mains. Pour le troisième, trouvez un appui naturel, type rocher plat, souche, tronc d'arbre ou bordure de trottoir.
2. Placez le point le plus désaxé en appui, positionnez vos mains de chaque côté de la déformation et appuyez pour faire revenir la jante vers son centre. La jante fait ressort. Il faut la déformer au-delà de la position correcte pour la redresser.
3. Ce redressage se fait en plusieurs fois. Après près chaque étape, faites le point de la déformation de la roue. Repositionnez-vous sur le point le plus désaxé. Vous n'obtiendrez pas une jante parfaite. Arrêtez-vous, lorsque le voile permet le passage entre les freins.
4. Après ce type de déformation, la roue n'est plus tout à fait ronde et ses rayons, souvent complètement détendus. Nous retrouvons ici, une opération classique de dévoilage. Pincez les rayons pour déterminer les secteurs à retendre.
5. Sur une roue ainsi redressée, vous allez rencontrer des zones où les rayons sont tendus à l'extrême et d'autres où ils sont lâches. Sans trop vous soucier du voile, uniformisez la zone en serrant ou desserrant les écrous avant d'attaquer un dévoilage grossier. Votre roue est globalement droite et consolidée. Vérifiez que le pneu ne frotte pas sur les patins et finissez votre balade. Il faudra songer à remplacer la jante dans les plus brefs délais!