

# Prendre soin des pneus et chambres

## Sommaire :

**Pression de gonflage**  
**Matériel de gonflage**  
**Crevaision**  
**Réparation**  
**Entretien préventif**  
**Recycler les chambres.**

Il sera question ici de pneus et chambres de route exclusivement : les boyaux sont peu utilisés par les triathlètes, et nécessiteraient un développement à part.

**Pression de gonflage** : en général, entre 6 et 8 bars. La pression de 6 bars doit être considérée comme un minimum, 7-8 comme une valeur normale. Toutefois deux variables sont à prendre en compte : le poids du coureur (plutôt 6 bars pour 60 kg, plutôt 8 pour 80 kg) et l'état du sol (on réduit d'un ou deux bars la pression normale sur le mouillé. La pression est importante pour :

- les crevaisons : plus on gonfle, moins on crève. Un pneu sous-gonflé s'écrase davantage sur la route : il ramasse plus facilement les silex, morceaux de verre, etc, qu'un pneu bien gonflé, dont le profil arrondi et dur a plutôt tendance à les chasser,
- la tenue de route : un pneu avant sous-gonflé est préjudiciable à la tenue de cap. A l'arrière, le sous-gonflage fait chasser la roue dans les virages, surtout si on relance debout en étant sur l'angle - danger !
- le rendement : un pneu bien gonflé oppose moins de résistance au roulement qu'un pneu qui épouse le revêtement en s'écrasant.

## Matériel de gonflage :

- grosse pompe d'atelier : se pose au sol, permet d'atteindre 7-8 bars facilement. Prix modeste, d'autant qu'elle permet de gonfler et de lire la pression des pneus de voiture et de moto.
- pompe de cadre : devient rare. Bon compromis facile à emporter mais permettant de gonfler à 6 bars assez rapidement.
- mini-pompe : tend à remplacer la pompe de cadre. Poids plume, encombrement faible, peut voyager sur le cadre ou dans une poche de maillot (mais mieux vaut la fixer sur le cadre – en cas de chute, il est dangereux d'avoir des objets rigides à proximité de la colonne vertébrale). Atteint des pressions supérieures à celles autorisées par la pompe de cadre, à condition de ne pas être pressé, car le gonflage dure deux ou trois fois plus longtemps. (NB : refusez d'acheter si le vendeur ne veut pas vous permettre de faire un essai en gonflant à 6 bars une vraie roue de vélo. On a vu des mini-pompes mignonnes, chères, mais inefficaces).
- cartouche d'air comprimé : coûte 1-2 € pièce, gonfle à 8 bars en 2 ou 3 secondes. Existe en deux tailles, la plus grande pour le vélo de route, l'autre pour le VTT qui a besoin de moins de pression. (NB : produit, lorsqu'elle se vide, un froid intense qui brûlerait la peau et laisserait la cartouche collée à la main en cas de contact direct. Il est indispensable de l'envelopper d'un gant pendant la manipulation).

Une solution logique peut être d'utiliser une pompe mini ou de cadre à l'entraînement, et d'emporter une ou deux cartouches lors d'une course. Emportez aussi quand-même une mini-pompe ; avant d'installer la nouvelle chambre, il faut la gonfler juste assez pour lui « donner du rond », ce qui évite les pincements quand on remet la lèvre du pneu en place et lors du gonflage.

## Crevaision :

Il existe deux façons de crever : par percement et par pincement.

Percement : de loin la cause la plus fréquente. Un corps étranger pointu ou tranchant se loge dans la couche extérieure tendre du pneu. Il peut transpercer immédiatement la couche intérieure renforcée (souvent en kevlar) et la chambre, ou ne pénétrer que progressivement, une fraction de millimètre à chaque tour de roue.

**Pincement** : provoqué par l'impact entre une arête vive (trottoir, raccord de bitume) et une roue dont le pneu insuffisamment gonflé s'écrase sous le choc, produisant sur la chambre une double coupure, caractéristique, en morsure de serpent (deux incisions parallèles dans l'axe de la chambre).

La taille des deux trous rend la réparation difficile. Il est important de vérifier la jante, qui a pu être déformée par le choc avec l'obstacle.

### **Réparation** :

1. Roue démontée, dégager l'une des lèvres du pneu, d'abord à l'aide de deux démonte-pneus (préférer les Michelin jaunes en plastique, surtout jamais de démonte-pneus en métal), ensuite en faisant coulisser un doigt entre pneu et jante.
2. Retirer le pneu et la chambre ensemble, poser le pneu après l'avoir repéré par rapport à la chambre.
3. Trouver le trou dans celle-ci, vérifier l'état du pneu à l'endroit correspondant : si le corps étranger est resté en place, la nouvelle chambre percera aussitôt. En profiter pour contrôler l'état du pneu sur tout son pourtour intérieur.
4. Remettre en place une des lèvres du pneu, puis en commençant par la valve la nouvelle chambre contenant suffisamment d'air pour avoir une forme ronde, puis la deuxième lèvre du pneu en terminant par la valve. On ne doit pas avoir besoin de démonte-pneus pour cette opération.
5. Finir de gonfler.

### **Entretien préventif** :

**chambre** : saupoudrer les chambres de rechange de talc avant de les ranger (dans un tiroir ou la sacoche) empêche le matériau (latex ou butyl) de suer et coller.

**pneu** : entre deux sorties, dégonfler pour que les coupures, entailles, etc, s'ouvrent, quand on pince le pneu entre le pouce et l'index, pour révéler un éventuel corps étranger caché au fond. Mettez le vélo sur un pied (ou suspendez-le par la selle) et faire attentivement le tour des roues sous un bon éclairage ponctuel – lampe frontale par exemple. Fouillez toutes les coupures du pneu à l'aide d'une pointe de couteau ou autre objet métallique fin et pointu. On sent bien la présence d'un morceau de verre ou de silex, même minuscule et difficile à voir. Faites sauter.

A l'entraînement, si vous roulez sur des tessons de verre, descendez du vélo et faites tourner vite la roue soulevée, que vous effleurerez de la paume gantée, de manière à faire sauter les morceaux qui seraient en train de s'installer dans la gomme. Les chaînettes, qui se montent sur le pont de frein, jouent le même rôle.

Les blessures de la couche tendre extérieure ne sont pas dangereuses tant que la couche intérieure n'est pas entamée ou transpercée. Si malgré tout une entaille vous semble par trop béante, vous pouvez la refermer par une goutte de Superglu/Loctite.

### **Du bon usage des vieilles chambres** :

Qui n'a pas besoin d'élastiques ? Une lanière découpée dans une chambre peut remplacer les élastiques notoirement fragiles des suédoises (lunettes de natation). De même, pas la peine d'acheter l'accessoire ad hoc pour se bloquer les chevilles en natation avec pullbuoy, quand un morceau de chambre fait l'affaire.

Voici qui est moins anecdotique : couper la chambre en deux, dans l'axe, par un trait de ciseau au milieu de chaque flanc. On se retrouve avec deux rubans continus, l'un avec valve, l'autre sans.

Installer ce dernier entre le pneu et la chambre : on diminue ainsi radicalement la probabilité de crevaison, ce qui peut être précieux pour les entraînements sur route en hiver, quand ce risque est à son maximum en raison de l'état des chaussées. (Remerciements à William, à qui revient la paternité de cette idée.)

D. S.

janvier 2013