

Utilisation kit réparation pneu

Et voilà, j'ai encore crevé ! Et ce coup-ci, j'ai fait fort, j'ai fait coup double !! Ben oui, deux crevaisons dans le même pneu et en même temps... Forcément ça m'arrive à 150 bornes de chez moi dans un trou paumé, et pas un concess en vue...

Heureusement que j'ai toujours mon kit de survie du pneu sur moi. Non, c'est pas la bombe anti-crevaison qui (soi-disant) nique le pneu de l'intérieur et surtout broie le manomètre du garagiste chez qui vous allez refaire la pression...

C'est LE kit pour les pneus tubeless.

Que des avantages :

- peu encombrant,
- réemplois multiples,
- facile à utiliser,
- pas cher...

Ça coûte 30€ et ça se compose de :

- 1 rappeur (y'a sûrement un terme plus technique mais je le connais pas !)
- 5 mèches
- 1 emmancheur (comme pour le rappeur, je ne connais pas son petit nom !)
- 1 tube de "colle" ou vulcanisant
- 1 raccord
- 2 bombonnes de gaz



Pour s'en servir, il suffit de suivre la notice...

Enfin comme je suis sympa, je vous explique ça, et en photo, s'il vous plaît

Étape 1 : Savoir k'on a crevé

Si on a posé la moto quelque part et k'en revenant on est à plat, on s'en rend assez vite compte (vous marrez pas, ça m'est arrivé...) : déjà en s'asseyant, la moto paraît beaucoup plus basse que d'habitude, et si ça ne suffit pas, dès les premiers mètres la moto pèse une tonne et refuse de tourner (surtout sensible en manoeuvrant ou à faible allure)

Si ça vous arrive en roulant, ce qui est beaucoup plus courant, c'est plus subtile mais facile à reconnaître. Deux cas :

- La roue arrière est victime d'une crevaison lente. À ce moment là, sur revêtement lisse, vous allez avoir l'impression passé une certaine vitesse que votre cadre est devenu tout mou, ou que votre fourche a du jeu. Et plus le pneu se vide, et plus le phénomène apparaît vite (à vitesse moindre quoi). Et sur revêtement pourri, c'est la même chose sauf que c'est beaucoup plus prononcé : on a l'impression que la moto est devenue chewing-gum ! Je vous rassure, c'est très contrôlable et pas dangereux, simplement surprenant (tant qu'on roule pas comme un forcené bien sûr...)
- Si c'est la roue avant qui crève en roulant... j'en sais fichtre rien, ça ne m'es jamais arrivé ! Mais comme à priori ça doit se sentir encore mieux que si c'est l'arrière, il ne devrait pas être compliqué de s'en rendre compte !!

En tous les cas, au moindre doute, ne pas hésiter à s'arrêter contrôler ses pneus, c'est pas pour les 30sec de perdues...

Étape 2 : Repérer la fuite

Une fois qu'on est bien certain que c'est une fuite, faut la trouver...

Pour ça, commencer par mettre la moto sur la béquille centrale (si vous n'en avez pas, vous n'aviez qu'à acheter une Faz) puis plusieurs techniques :

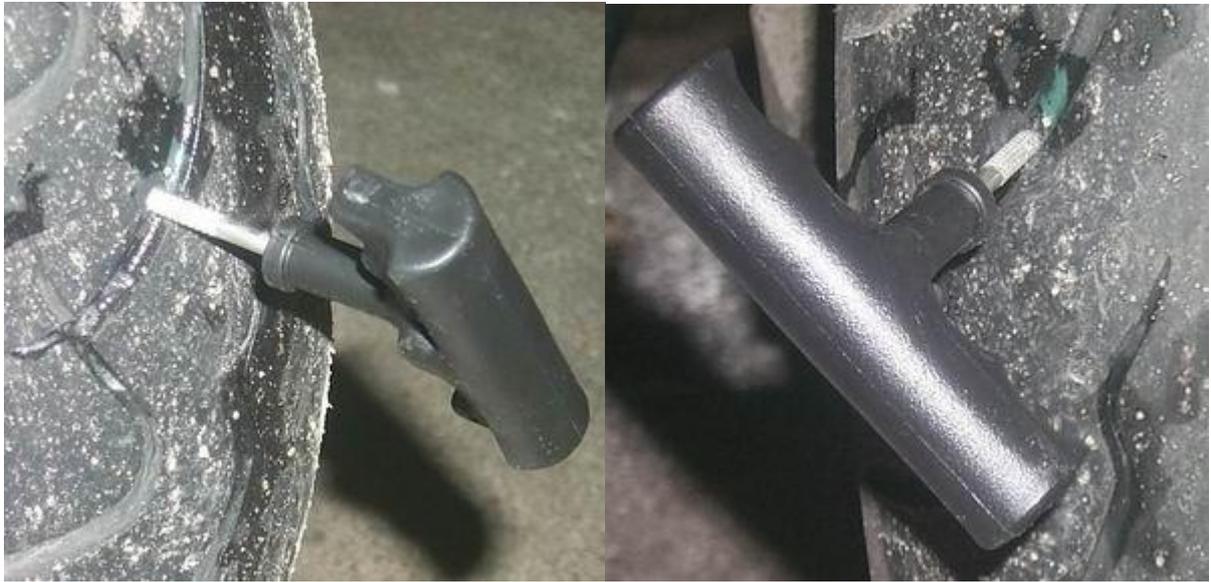
- si l'environnement est assez calme, le plus efficace est de faire tourner la roue en écoutant bien. Toutes mes crevaisons sifflaient un peu !
- sinon, chercher le caillou ou le bout de verre ou de fer, etc... Qui est coincé dans le pneu. En effet, généralement ça reste en place après avoir fait son trou ! Enlever le corps étranger et vérifier si y'a fuite
- En tout les cas, ce qui marche du tonnerre, c'est de crasher sur le présumé trou. Si ça fait des bulles, c'est gagné

Étape 3 : Préparer le trou pour la mèche

Alors là c'est le moment qui devient boeuf !

Prendre le rapeur dans votre main "forte", et l'intérieur de la roue avec l'autre main. C'est important parce qu'il va falloir enfoncer le rapeur dans le trou (oui, oui, faut agrandir le trou !!) et si d'origine, le trou est assez petit, va falloir pousser fort pour l'enfoncer ! Et du coup si vous intervenez sur la roue arrière et que vous poussez sur le pneu comme un damné sans tenir la jante, la moto, poussée en avant, débéquille et se casse la gueule (la centrale saute) ! J'en vois qui se marre d'ici, mais ça a bien faillit m'arriver ! D'où cette mise en garde...

Une fois que le rapeur est entré, le ressortir et le re-renter plusieurs fois en le faisant tourner sur lui même. Le but est de rendre la gomme du trou assez rugueuse pour que la mèche et la gomme effectue une bonne vulcanisation pour une meilleure étanchéité.



Étape 4 : Placer la mèche sur l'emmancheur

Bon, ça c'est pas bien compliqué

Il faut prendre une mèche et la placer sur l'emmancheur comme sur la photo ci-dessous, c'est à dire au maximum au fond de la fente, en laissant dépasser autant de chaque coté.



Étape 5 : enfoncer la mèche dans le trou

Commencer par enduire la mèche de colle. À partir de maintenant, il faut agir vite & bien. Tout va dépendre de la suite donc il faut s'appliquer, mais la colle agit très vite sur la colle, donc il faut le faire rapidos !

Une fois la mèche bien enduite (ne pas hésiter à mettre le paquet : un tube de vulcanisant pourrait faire à l'aise 10 mèches et celles-ci sont vendues par 5 avec leur tube !!), enfoncer l'emmancheur dans le trou, toujours en prenant soin de tenir la jante avec son autre main ! Une fois la mèche enfoncée de moitié dans le pneu, le plus dur est fait. Il faut alors ramener un peu l'emmancheur vers soi pour sortir la mèche de la fente, puis faire un 1/4 de tour avec l'outil. Vous pouvez alors le sortir, mais délicatement, pour s'assurer que la mèche est bien libérée et ne vient pas avec.

Normalement, ça ressemble à ça :



Étape 6 : Gonfler le pneu avec une bombonne

Attention, avant de continuer, il faut attendre que le tout ait bien vulcaniser. J'ai toujours attendu environ 5 min et cela a suffit.

Pendant ce temps là, on peut en profiter pour couper le surplus de mèche qui dépasse du pneu. , **ATTENTION** ne pas couper à raz du pneu, mais laisser dépasser quelques 5 mm. Le reste s'usera sur la route en quelques km.





Une fois la mèche bien prise dans le pneu, vous pouvez monter le raccord sur la valve de votre roue. Une fois en place, visser la bombonne de gaz dans l'autre bout du raccord jusqu'à percussion de la bombonne. Il faut faire attention à bien tenir cette bombonne par son "étiquette" isolante lors de la percussion. En effet, lorsque le gaz se détend, cela crée une réaction endothermique qui refroidit la bombonne au point de la givrer. Si vous avez les doigts sur le métal à ce moment là, ils risquent de rester "coller" par le froid... Gaffe donc !

Une fois la bombonne vidée, enlevez-la ainsi que le raccord.
C'est fini !

Vous voilà fin prêt pour rejoindre la prochaine station de gonflage pour faire l'appoint en pression (nécessaire !). Si la station la plus proche est à plus de quelques km, je vous conseille de vider la deuxième bombonne de gaz dans la roue, surtout s'il s'agit de la roue arrière...

Reparation pneu tubeless THE TUBELESS REVOLUTION –

Repairing Punctures: A Breeze on Tubeless Tyres



Punctures are a messy thing to experience in an automobile, be it on the move or when you walk out of the door to go to work and a flat tyre greets you first thing in the morning. With tubeless tyres, punctures do happen but if you are one of the do-it-yourself types you do not need to fret and fume. Just get the puncture kit and repair the tyre in a few easy steps, with due apologies to the local tyre Anna. Aspi Bhatena shows you how.

For tubeless tyre users a tyre repair kit (made by Unipatch Rubber Ltd) is essential. The kit consists of (1) Spiral cement tool; (2) T-shaped handle tool; (3) Needle for permacure plug; (4) Allen key; (5) Omni vulcanizing fluid and (6) Permacure plugs. And all of these come packed in a separate leather pouch. This kit is available at all Goodyear tyre shops.

		
<p>STEP 1: On a tubeless tyre, air retention in case of a puncture is of a very high order. It doesn't deflate immediately as in the case of a tubed tyre. Our test tyre had a nail in it but still was inflated. Identify such areas to get going on repair work.</p>	<p>STEP 2: Once you have located and marked the tear on the tyre, pull out the offending nail or foreign object. Then determine the direction of the tear by carefully working the tip of the spiral tool. Do take care to ensure you do not aggravate the tear.</p>	<p>STEP 3: It will pay to use a bit of the vulcanizing fluid at the visible entry point of the abrasion. One will have to cement the injury thoroughly using the spiral tool with the vulcanizing fluid using a clockwise rotating motion. Repeat the process at least thrice.</p>
		
<p>STEP 4: Insert the Permacure rubber plug (after removing the blue poly cover) in the eye of the needle which needs to be inserted in the T-shaped tool for better leverage. Also a slight application of the vulcanizing fluid is suggested here. Take care that you do not dip the Permacure into cement can or tube. Unlike vulcanizing of tubes which requires a heat press and some filing, no such bothers here.</p>	<p>STEP 5: Place the tip of the needle in line with the open abrasion and then push the Permacure plug into the tyre until about 25 per cent of its length remains above the tread surface. See that the plug is right through and through and then pull out the needle from the tyre. Let it set and seal for about five minutes and then inflate the tyre - to manufacturer recommendation - and inspect the repair for more leaks.</p>	<p>STEP 6: Once inflated you can snip off the visible portion of the Permacure plug by a pair of scissors. In case the puncture is big and the Permacure plug has not completely sealed it, simply insert a second Permacure plug at the point of air seepage. This though will only be needed if the abrasion is large. Simple logical thought process will see you through this entire sequence.</p>

Basically, pull out nail or inspect tyre to find hole. Pump air in if you can't find it easily (can't do that unless you've got lots of cylinders) and wash the tyre carefully with sparing amounts from your water bottle and hand.

Ream out the hole, hook a rope onto the needle about one-quarter from one end for single nail (one strand to fill). Note which flat of the handle is in line with the split in the eye of the needle. Can't see in pic, but I filed a mark on the handle for that

Liberally coat the rope with gluegoo and allow a few moments to soften. Push the needle in until the short end of the rope disappears. Wriggle needle off the rope - you did note which "side" the eye gap was on, right?

Use sidecutters or your pocketknife to slice off the excess, leaving about 5mm protruding above the tread upper level - longer is better than shorter.

Wait about 5 minutes for the bond to occur - just pack up your gear now and put it away and get out the compressor.

Pump it up to about 5 psi over what you actually want. Pressure will drop as it cools - the little compressor makes the air quite hot. When pressure stabilises, correct it.

Wait ten minutes and check pressure again.

If its pressure stable, pack up and go.

If it's not, it's judgement call time.

It may be still temperature stabilising, you could wait all day for that, so look for another hole, but water-check the one you just did, in case you put the rope in too dry, in which case, punch into the tyre what you can't pull out, re-ream and have another go, but don't break the insert needle, clumsy.

If it's a big hole (3-5mm), put the ropes in double. Keep packing them in if its over 5 mm. I have put five doubled up ropes into one large hole and ridden away singing

The dag end left outside smears itself down then starts wearing away until the surface is flush with the tread