

Stage "Mécanique complète"

Samedi 8 et dimanche 9 février 2014, à LEVALLOIS-PERRET

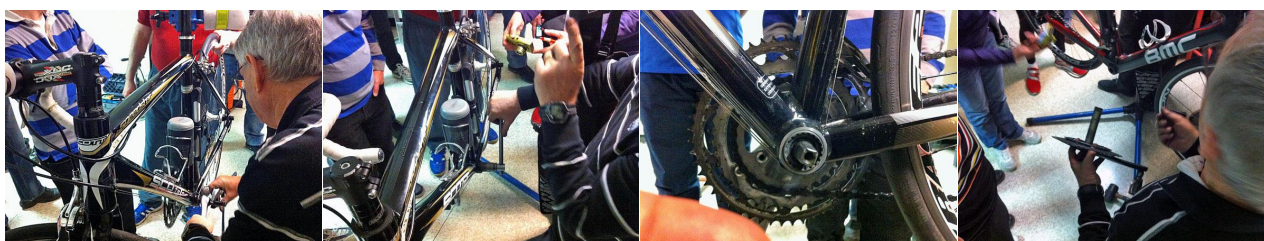
par Thomas Richert

http://abeille-cyclotourisme.fr/souvenirs/2014_stage_mecanique.html

Ce stage était organisé par le CODEP 92 et animé par Jacky VOËT les 2 jours ainsi que par son fils Thierry VOËT le dimanche.

On y évoque toute la mécanique de tout type de vélo, et tout âge de vélo. Je serai le seul à venir en VTT : les 14 autres stagiaires viennent avec leur vélo de route allant du vélo neuf au vélo "vintage".

La première journée sera consacrée à la description et au démontage / remontage par Jacky des pièces qui constituent un vélo, aux conseils. Par exemple démontage de l'axe de pédalier.



Démontage axe du pédalier n°1

Démontage axe du pédalier n°2

Démontage axe du pédalier n°3

Vélo récent avec axe + plateaux + manivelle = 1 seule pièce recouverte de résine

Le deuxième jour, nous réglerons nous-mêmes nos vélos sous l'œil avisé de nos 2 experts formateurs.

Et au commencement, il y avait la position sur le vélo. On commence par le pied et la bonne position de la cale sur la chaussure ! : métatarsale aligné sur axe de pédale.



Du simple cale-pied

à la cale au bon endroit sur la chaussure.

Ensuite, la bonne hauteur de selle et finalement le bon recul de selle à l'aide d'un fil à plomb.





La bonne hauteur de selle

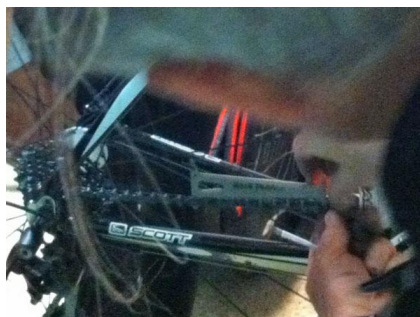
Les fesses ne dandinent pas

Recul de selle à l'aide du fil à plomb

Le guidon doit cacher l'axe de roue avant qu'on ne doit donc pas pouvoir voir.

Une fois le vélo adapté à son pilote, on pourra attaquer la vraie mécanique.

D'abord les vérifications : Par exemple, la chaîne avec ce petit outil qui indique si elle est trop détendue.



Vérifier l'usure de la chaîne.

Puis les réglages : Pour les dérailleurs, toujours commencer par le dérailleur arrière : butées haute et basse. Puis le dérailleur avant.



Réglage des butées haute et basse

Patte qui porte la marque d'une torsion accidentelle

Toujours avoir une patte de dérailleur en réserve, surtout pour un VTT car les branchages aiment s'y coincer et la tordre voire la casser. Depuis j'ai acheté une patte de dérailleur de rechange chez

Go Sport pour mon Scrapper 8 : eh oui, à l'atelier ils en ont ... pas sous blister en rayonnage !

Autre réglage : Les freins. S'assurer du bon fonctionnement des manettes, de l'état des cables et des gaines.



Régler le même débattement à droite et à gauche.



Régler la course de manette de frein hydraulique.



Positionnement des manettes.

Ou encore le réglage de la fourche avant et de l'amortisseur arrière : Merci Thierry, avec mon nouveau réglage d'amortisseur arrière grâce à la pompe spéciale, mon VTT est devenu "pullman". Il y a différents types de fourche selon la technicité recherchée (réglage possible amorti/détente, blocage de fourche possible ...) : huile, ressort, élastomère, air. Dans la partie gauche c'est différent d'à droite : par exemple élastomère à gauche et huile à droite. Même sur un vélo monofourche la fourche est à 2 étages : étage air + étage huile. Si verrouillage de fourche est possible, il y a forcément de l'huile.



Mais comment fonctionne une fourche



VTT monofourche

Suivront les entretiens : Par exemple la purge du circuit hydraulique des freins.



Introduction de liquide neuf par la seringue ...



... jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles



Qu'il est content de comprendre comment fonctionne son vélo !...

Il y aussi la gomme Mavic pour enlever les débris incrustés dans le flanc de jante : Sans nettoyage, des sillons se creusent et la jante peut carrément casser. Les galets aussi s'usent ...



Gommer les flancs de jante.



Cà, c'est de la gomme.



Galet neuf et galet usé.

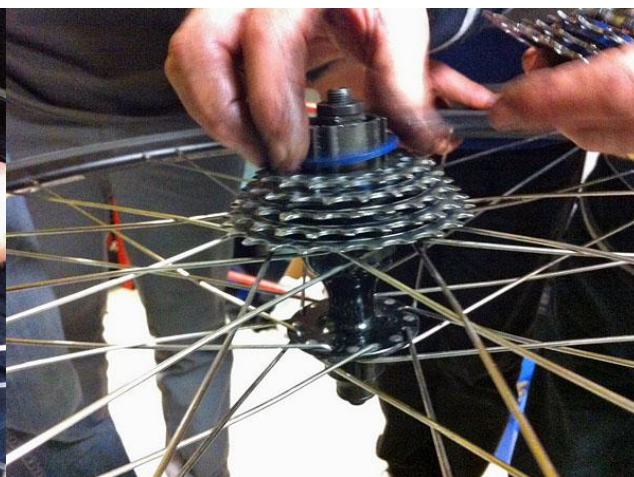
Enfin c'est au tour des réparations

Par exemple cette butée de roue libre Campagnolo, du vélo "vintage" d'un stagiaire, qui ne veut plus se bloquer. Démontage, un peu de lubrifiant, remontage ; et ça refonctionne !



Butées de roue libre Campagnolo récalcitrantes. Butées de roue libre Campagnolo comme neuves.

Il y aura aussi tous ces pignons du même vélo où il ne faut rien laisser tomber par terre et des billes de roulement à billes à ne pas perdre. Et voilà un vélo "vintage" qui repart le dimanche soir comme neuf !



Ne rien laisser tomber par terre

Evidemment il y a aussi les roues voilées. **... et la bonne rondelle, pas toutes de la même épaisseur.**
Plusieurs méthodes et outils sont possibles pour détecter si voilage il y a.



1er outil pour vérifier le voilage. 2e outil pour vérifier le voilage - ma roue ! 3e outil pour vérifier le voilage dit le parapluie.

Et ensuite il faut dévoiler (ou dégauchir) : C'est-à-dire tendre ou détendre des rayons. Et parfois les rayons cassent à ce moment-là ; il faut donc les changer.



Tendre ou détendre un rayon - ma roue ! Changer un rayon Changer un rayon Changer un rayon - ma roue !

Pour tout savoir, ou réviser, Jacky a réalisé des DVD. Vous pouvez vous les procurer à la boutique en ligne de la FFCT (page 11 du catalogue).

Prochain stage : dans 2 ans. Avis aux amateurs...

Thomas RICHERT

"Le Cyclotourisme, un art de vivre"