

Contre les pannes à vélo...

Quelques trucs et astuces pour ne pas rester en plan au bord de la route



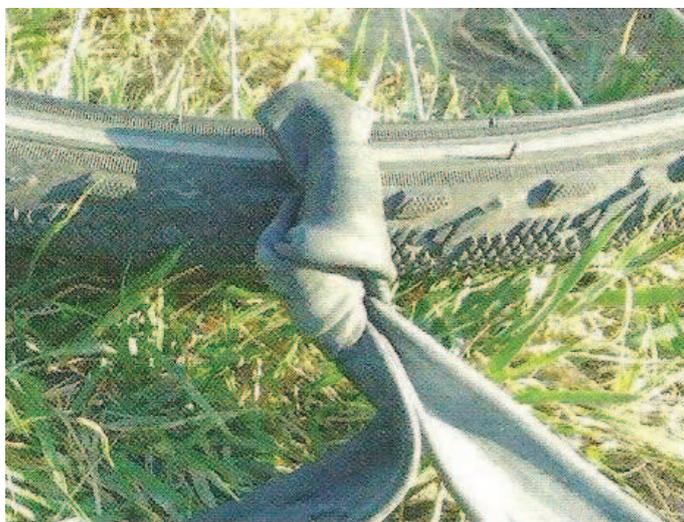
Contre les crevaisons...

La chambre à air a éclaté et je n'ai plus de rustines ou le trou est trop gros...la chambre à air d'urgence!!!

Récupérez une tige rigide non contondante de maximum deux fois la largeur de la chambre à air (tige en bois, morceau de rayon,...). Glissez la au niveau de la crevaison et torsadez là autour de la chambre à air. Remplacez la dans le pneu en forçant un peu en jouant sur l'élasticité du caoutchouc.



Si vous n'avez pas de tige, vous pouvez aussi nouer fortement la chambre en isolant la zone de crevaison. Il faut serrer bien fort et dans ces deux réparations de fortune ne pas gonfler avec trop de pression.



Si vraiment rien ne marche, la dernière solution : la paille!!!

Vous remplissez l'intérieur du pneu de foin, de papier, d'herbe ou de brindilles. Il faut laisser la vieille chambre à air pour protéger la jante et vous devrez changer de pneus au prochain atelier!!! Attention de ne pas aller trop vite et surveillez la roue pour qu'elle ne déjante pas.



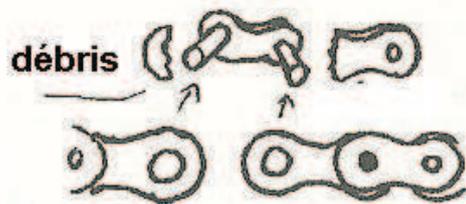
Si c'est le pneu qui est déchiré, il suffit de placer une pièce lisse à l'intérieur du pneu. Il doit être fin, souple et solide (morceau de chambre à air, de pneu, carton ou plastique souple, billet de banque,...).

Vous pouvez aussi bander le pneu avec un morceau de chambre à air, couper une chambre ne deux et enserrer pneu et jante le plus à plat possible, terminez en nouant la chambre côté jante et regonflez!

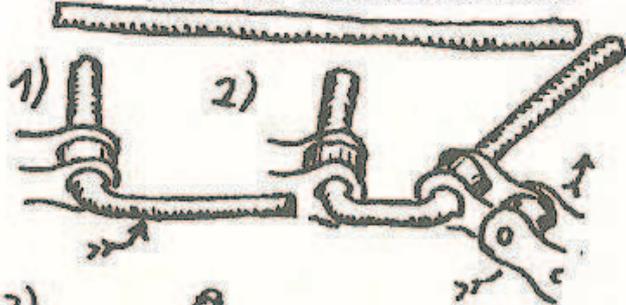


Et si c'est la chaîne...

Pas de soucis, il vous suffit d'un clou ou d'un bout de fil de fer et de suivre le laçage sur le schéma :



fil de fer comme remède



clou comme remède



Et maintenant un peu de construction à faire à la maison...

(d'après System D novembre 1950)

Le premier prix du Concours du mois d'août a été attribué à M. Louis Le Cor, à Hennebont (Morbihan), pour une machine tenant le milieu entre le vélo et le tandem.

L'inconvénient est que, seul le pédalier du vélo original, en principe, est utilisé. L'avantage est que la partie transformant le vélo en tandem forme un tout facilement amovible. Par conséquent, cette transformation n'est pas définitive, et le vélo est récupérable dès qu'on en a besoin.

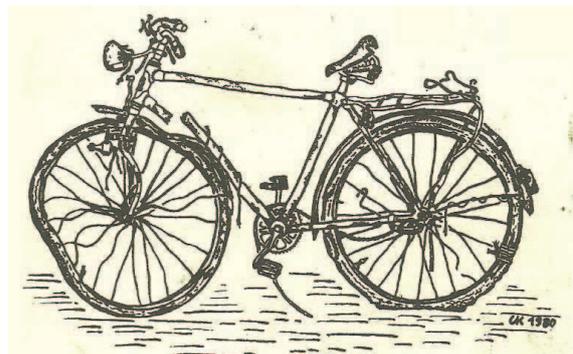
Bien que notre concurrent précise qu'il a repris l'idée de M. Marcel Mémin, qui a imaginé un cyclomoteur (décrit dans le n° de décembre 1949 de *Tout*), son invention reste originale, et bien distincte de la précédente.

Pour la réaliser, on se procurera un vieux cadre de vélo d'homme, qui sera débarrassé de la fourche-avant, du tube de pédalier, et qui sera coupé en haut, à 30 cm. à partir de l'axe du tube de selle. (*Voir figure de détail.*)

Le bout de cadre coupé sera pourvu d'un collier fait de deux pièces de fer plat de 20×3 mm., boulonnées de part et d'autre du tube. Ce dernier sera donc percé pour le passage de ces deux boulons, mais pour éviter son écrasement, on enfoncera au préalable dedans, un morceau de bois dur, qui sera percé en même temps que le métal.

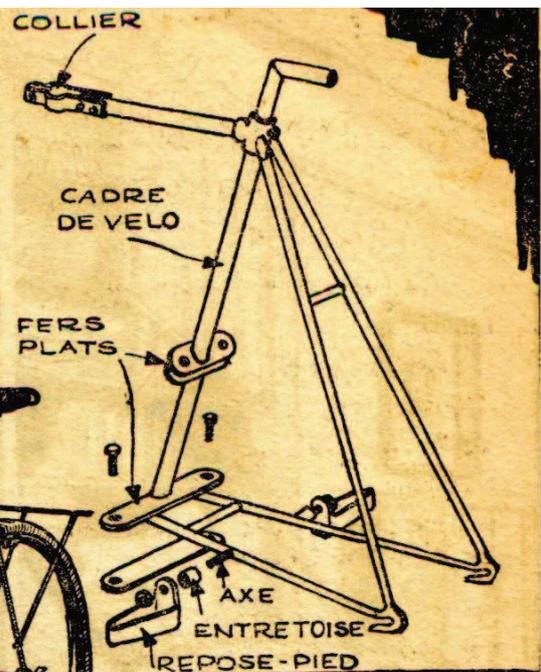
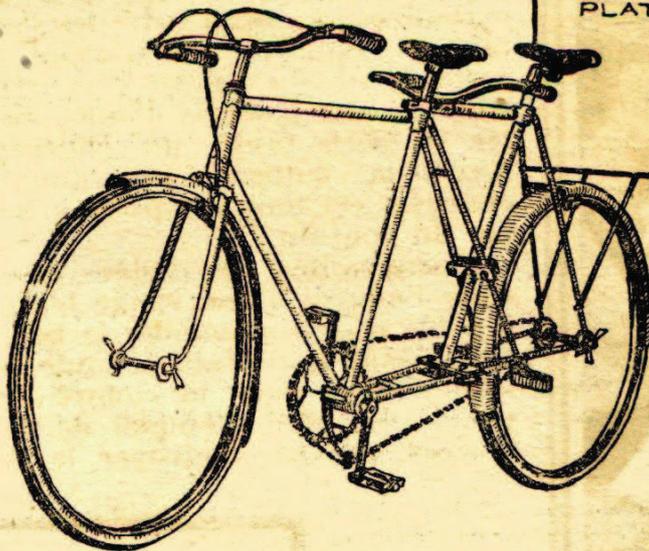
Deux plaques de fer plat, qui permettront le serrage sur les branches de la fourche arrière, seront percées en ellipse et glissées sur le tube de selle. Une autre plaque de fer plat sera soudée sur le bas de ce même tube et sur les deux tubes de fourche, pour assembler le tout, en remplacement du pédalier enlevé. Cette plaque sera percée en bout, de même qu'une deuxième plaque semblable, pour le passage de deux boulons de serrage. Au montage, la deuxième plaque se mettra sous les tubes de fourche horizontaux, et assurera le serrage par boulons.

La fixation sera complétée par deux tiges filetées (boulons de 6 débarrassés de leur tête) soudées à l'autogène sur chaque branche de la fourche (*voir détail*). Deux morceaux de tubes formant entretoises glissent sur ces tiges, qui sont pourvues d'écrous. Il sera bon de prévoir des trous permettant le goupillage.



Des repose-pieds seront enfin confectionnés avec du fer plat, ou même de tôle de 2 mm. d'épaisseur.

Le montage est facile à faire. La roue arrière, de même que la chaîne, sont enlevées du vélo à transformer. On adapte dessus l'ensemble que l'on vient de confectionner, en faisant passer d'a-



bord entre les montants de la fourche arrière la plaque de fer plat soudée en bout du tube de selle.

Le collier terminant le tube supérieur est alors serré sur le tube de selle du vélo. La plaque est serrée à l'aide des boulons et de la plaque mobile sur la partie horizontale de la fourche, les tiges filetées soudées sur la partie rapportée passant dans les paliers du moyeu arrière, puis dans les repose-pieds, les écrous serrant le tout. Ces derniers seront goupillés, pour éviter un desserrage possible.

Enfin, les deux plaques coulissant sur le tube de selle seront serrées par deux petits boulons sur les branches de la fourche du vélo, emprisonnant en même temps le tube de selle.

Le moyeu arrière du vélo (qui pourra, sans inconvénient, être à dérailleur) est serré sur la fourche arrière de la pièce rapportée et il ne reste plus qu'à passer dessus la chaîne, convenablement allongée, pour arriver au pignon d'acier.

Un guidon, correspondant à la deuxième selle, sera maintenu à l'aide d'un boulon et de deux ergots soudés sur le collier de jonction, qui empêcheront ainsi la rotation.

Il sera possible d'améliorer le rendement de cet engin, qui n'est propulsé que par un seul pédalier, en y ajoutant, par exemple, un système de pédales en va-et-vient, montées en bout de manivelles du genre de celui décrit dans le numéro de mars de *Tout*.

Reste encore, bien entendu, l'adjonction d'un petit moteur à essence, qui est encore la meilleure solution.