NOTICE D'UTILISATION

KIT DE RÉPARATION TUBELESS À MÈCHES

Outil d'insertion à fourche inox, capsule en aluminium qui sert de poignée et de rangement, cinq mèches en caoutchouc vulcanisé : de quoi colmater une crevaison tubeless au bord du chemin, sans démonter le pneu.

RÉF. KITM1 · ROUTE, GRAVEL, VTT TUBELESS · 23 G, 5 MÈCHES 52 × 2 MM



Sélectionné avec expertise. Testé sur le terrain. Pensé pour les cyclistes.

01 · AVANT DE COMMENCER

CONTENU ET PRINCIPE

ÉLÉMENT	QUANTITÉ	DÉTAIL
Outil d'insertion	**1**	Fourche en acier inox, montée sur la capsule
Capsule	**1**	Aluminium usiné CNC, 72 mm ; poignée et étui des mèches
Mèches	**5**	Caoutchouc vulcanisé haute viscosité, 52 × 2 mm

Ensemble ≈ 23 g, 1,6 × 1,6 × 7 cm : poche de maillot ou sacoche de selle.



La capsule dévissée : la fourche inox est fixée au bouchon, les mèches sont rangées dans le corps.

Ce que fait ce kit

Un pneu tubeless n'a pas de chambre à air : c'est le liquide préventif qui bouche les petites perforations. Quand le trou est trop grand pour lui, la **mèche** vient remplir la perforation de l'extérieur ; le caoutchouc vulcanisé adhère aux parois, et le préventif termine l'étanchéité. La roue reste sur le vélo, le pneu reste sur la jante.

Pour quelles crevaisons

- Pneus **tubeless** de route, gravel et VTT, avec du préventif dedans.
- Trous de la **bande de roulement** que le préventif seul ne bouche pas : clou, épine épaisse, silex, verre.
- Pas pour une **entaille de flanc** ni une coupure longue : une mèche ne tient pas dans un flanc qui fléchit. Dans ce cas, chambre à air pour rentrer, puis pneu neuf.
- Pas pour un montage à chambre à air.

SÉCURITÉ

- Une mèche est une **réparation d'appoint** : elle permet de rentrer et peut durer, mais le pneu doit être contrôlé à chaque gonflage.
- **Ne roulez pas** si la mèche ressort, si l'air siffle encore ou si le pneu ne tient pas la pression dix minutes.
- La fourche est pointue : rangez-la toujours dans la capsule fermée.
- Pas de mèche sur un flanc, une tringle ou une coupure de plus d'un centimètre.

À emporter avec le kit

- Une pompe ou une cartouche de CO2 : la mèche ne regonfle pas le pneu.
- Une pince ou un multi-outil pour retirer un clou, un petit couteau ou une lame pour couper l'excédent.
- Une chambre à air de secours, pour le jour où la coupure dépasse ce qu'une mèche peut faire.

02 · PRÉPARATION

REPÉRER LE TROU, DÉCIDER

Trouver la perforation

1. **Arrêtez-vous dès que le pneu s'amollit.** Rouler à plat sur du tubeless décolle la tringle et abîme la jante.
2. **Faites tourner la roue** et cherchez la **mousse de préventif** : le liquide sort du trou en bulles. Un sifflement ou une tache humide sur le pneu vous guide aussi.
3. **Laissez d'abord une chance au préventif.** Trou en bas de la roue, une dizaine de secondes : s'il se bouche seul, regonflez et repartez. Sinon, passez à la mèche.
4. **Retirez l'objet** (clou, épine, silex) avec une pince ou les doigts. Repérez bien le trou avant de l'ôter : une fois l'objet parti, il devient difficile à retrouver.

Mèche ou pas mèche ?

SITUATION	RÉPONSE
Trou de la bande de roulement, jusqu'à 3 mm environ, préventif qui ne ferme pas	Une mèche
Trou plus large ou allongé sur la bande de roulement	Deux mèches côte à côte dans la fourche
Entaille de flanc, coupure de plus d'un centimètre	Chambre à air pour rentrer, pneu à remplacer
Fuite à la valve ou à la tringle	Ce n'est pas une crevaison : voir obus et montage

Les tailles sont des repères d'usage, à adapter au pneu et à la pression : jugez sur place, en fonction du pneu et de la pression.



Mèches de 52 × 2 mm en caoutchouc vulcanisé : conservées à l'abri de l'air, elles restent souples et collantes.

LA RÈGLE

Une mèche se pose **de l'extérieur, sans démonter le pneu**. Si vous avez déjà déjanté, mieux vaut poser la chambre à air de secours et garder les mèches pour la prochaine fois.

PRÉPAREZ LA MÈCHE AVANT

Dévissez la capsule, sortez une mèche et glissez-la dans la fourche **par le milieu**, les deux brins de même longueur. Vous pouvez le faire au calme, pendant que le préventif tente de boucher le trou.

03 · PROCÉDURE

POSER LA MÈCHE

1. **Chargez la fourche.** Une mèche dans la fourche, pliée en deux par son milieu. Vissez la capsule : elle devient la poignée.
2. **Gardez un peu d'air dans le pneu.** Un pneu à moitié gonflé résiste à la poussée ; à plat, la fourche s'enfonce de travers et peut toucher la jante.
3. **Enfoncez la fourche dans le trou,** d'un mouvement franc, dans l'axe de la perforation, jusqu'à laisser dépasser **environ un quart de la mèche**. Un vissage léger aide la pointe à passer la carcasse.
4. **Tournez l'outil deux fois** sur lui-même : la mèche s'enroule dans le trou et s'y ancre.
5. **Retirez l'outil d'un coup sec,** bien droit. La fourche ressort seule ; la mèche reste dans le pneu, ses deux brins dehors.
6. **Coupez l'excédent** à quelques millimètres du pneu, pas à ras : le bout qui dépasse s'use en roulant et protège la réparation. Sans lame, laissez-le, il ne gêne pas.
7. **Regonflez à la pression habituelle,** puis placez le trou en bas et faites tourner la roue : le préventif termine l'étanchéité autour de la mèche.
8. **Contrôlez avant de repartir.** Pas de sifflement, pas de mousse, pression stable après quelques minutes. Les premiers kilomètres en douceur, puis vérifiez la pression à nouveau.



La mèche en place, excédent à couper au ras de la bande de roulement, pas plus court.

ARRÊTEZ-VOUS SI

- la mèche **glisse** dans le trou ou ressort en gonflant : le trou est trop grand pour une mèche. Deux mèches, ou la chambre à air.
- l'air **siffle encore** une fois la roue tournée : le trou n'est pas là où vous croyiez, ou la carcasse est coupée.
- la fourche **touche la jante** en traversant : vous traversez à plat, remettez de l'air.

GESTE JUSTE

Poussez avec la paume, dans l'axe, l'autre main qui tient le pneu. Ce n'est pas une question de force : une carcasse de route se traverse sans effort une fois la pointe engagée.

04 · APRÈS

DURÉE, ENTRETIEN, DÉPANNAGE

Combien de temps tient une mèche

Bien posée, dans la bande de roulement, une mèche tient en général jusqu'à l'usure du pneu : le caoutchouc vulcanisé se lie à la carcasse et le préventif fait le reste. Surveillez-la tout de même aux premiers gonflages, et considérez qu'un pneu réparé à la mèche sur une coupure limite ne doit pas servir à une descente rapide avant un contrôle sérieux. En cas de doute, un atelier posera une rustine intérieure, ou vous changerez le pneu.

Garder le kit prêt

- Capsule **fermée** : à l'air libre, les mèches sèchent et perdent leur collant.
- Rachetez des mèches dès que vous en avez utilisé deux : une crevaison n'arrive jamais quand la capsule est pleine.
- Essuyez la fourche après usage ; l'inox ne rouille pas, mais le préventif sec la rend râpeuse.
- Remplacez une mèche qui a durci ou qui s'effrite : elle ne tiendra pas.

Dépannage

PROBLÈME	CAUSE PROBABLE, SOLUTION
La mèche ne veut pas entrer	Pneu trop mou, ou trou pas dans l'axe : regonflez, reprenez la direction de la perforation
La mèche ressort avec l'outil	Pas assez enfoncée ou pas tournée : rechargez, enfoncez aux trois quarts, deux tours, retrait sec
Fuite lente après réparation	Préventif sec ou insuffisant : faites l'appoint par la valve, tournez la roue
Fuite franche autour de la mèche	Trou trop grand : seconde mèche, sinon chambre à air

En vidéo

Tutoriels indépendants, scannez pour visionner.

Réparer un pneu tubeless avec une mèche
e - tuto · français

Pose d'une mèche tubeless, réparation crevaison
VTT ATTITUDE · français

Repair a tubeless tyre puncture with a plug
David Arthur - Just Ride Bikes · anglais

Besoin d'aide ?

velkyne.com/contact
Notre équipe répond à vos questions sur la réparation et le choix des mèches.

Deux minutes, et on repart.
Repérer, charger, enfoncer, tourner, retirer, couper, gonfler. Entraînez-vous une fois dans le garage sur un vieux pneu : le jour venu, le geste sera déjà là.