

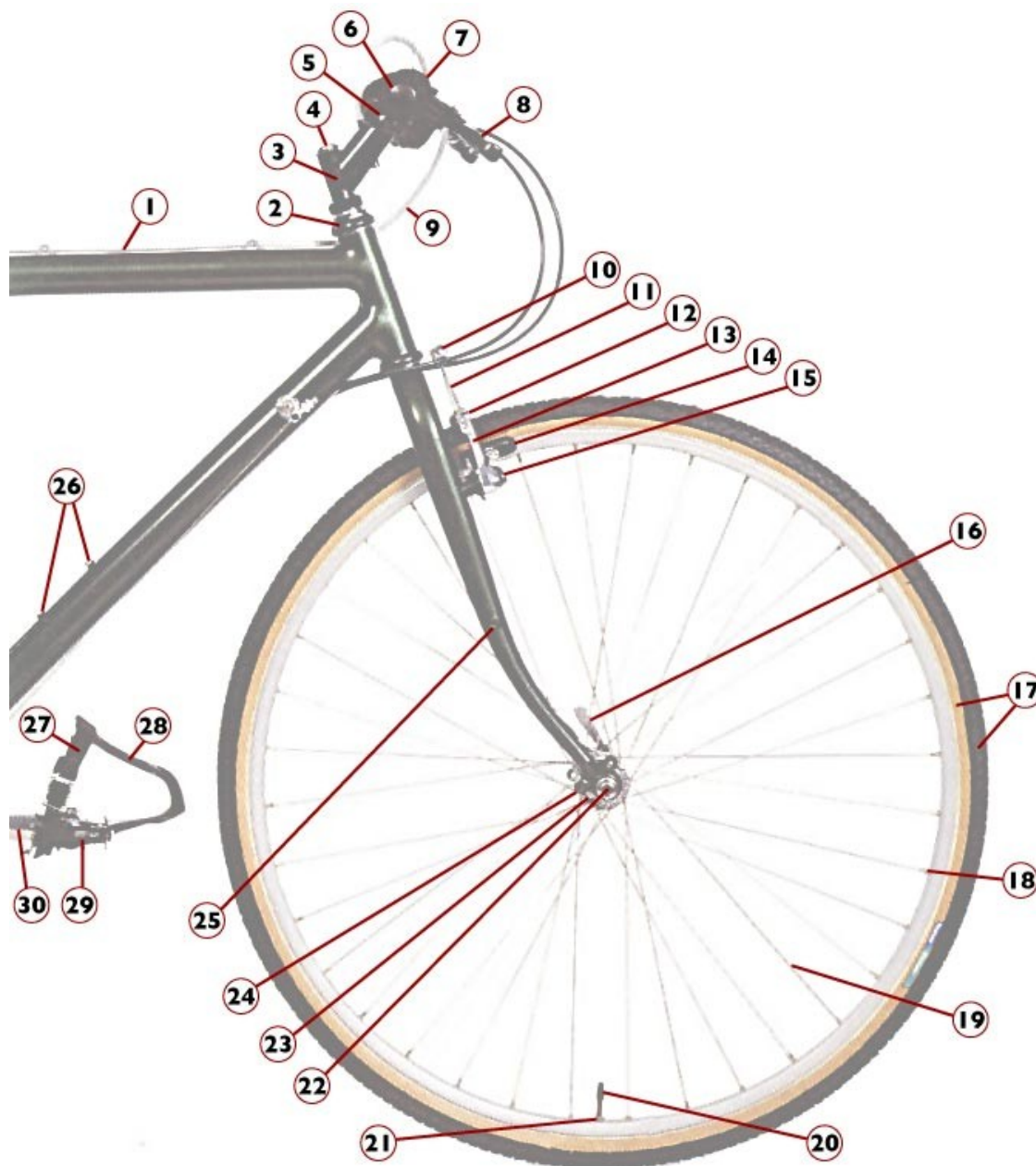


DISPENSE CICLOFFICINA

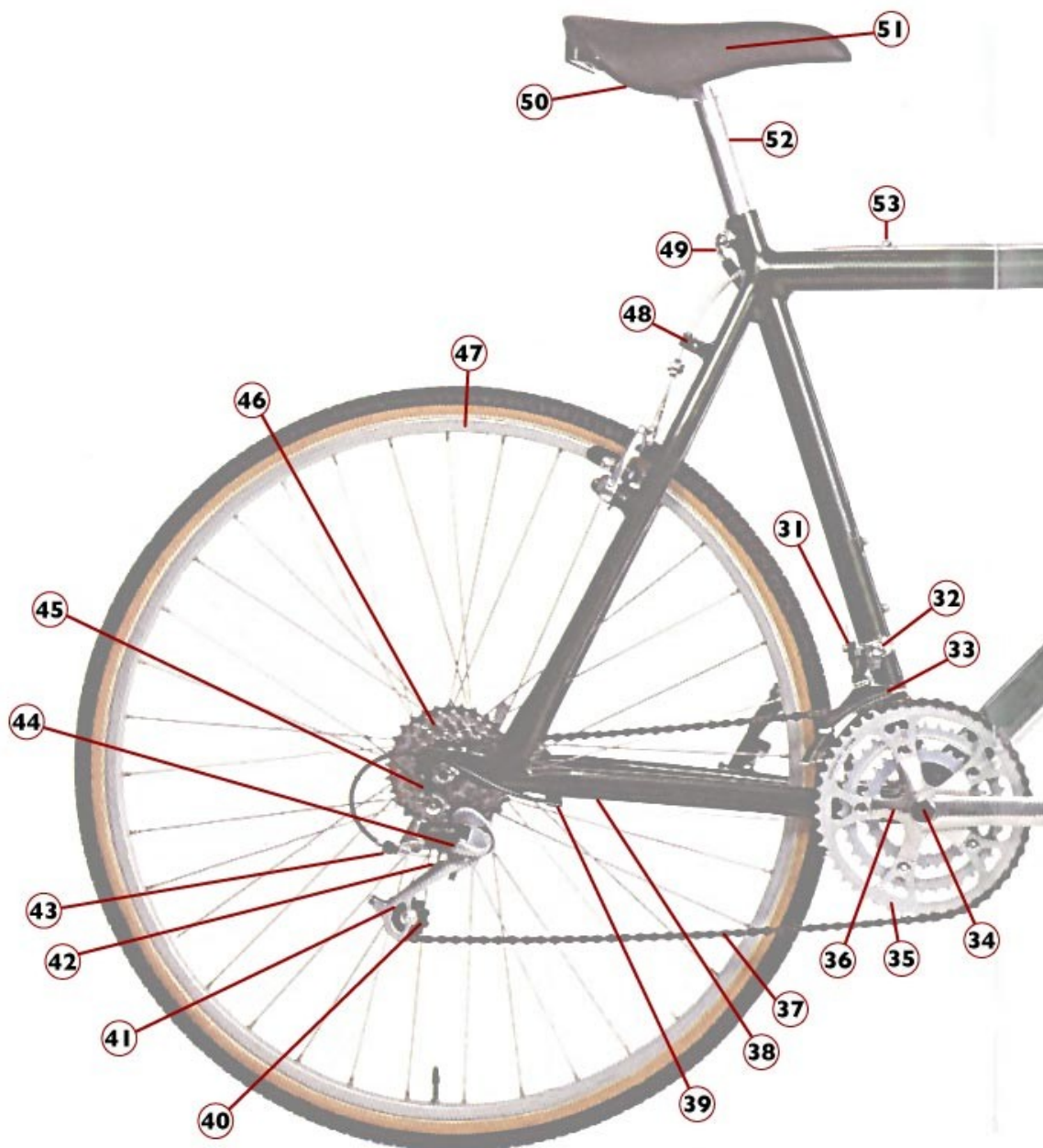
Anatomia della bicicletta

Ci sono diversi tipi di bicicletta, da corsa, mountain bike, city bike, ecc... ma con tutte le loro differenze hanno comunque componenti di base simili: **telaio**, **ruote**, **trasmissione**, **freni**, **sterzo**, **manubrio** e **sella**.

Sul telaio è sempre riconoscibile il marchio del costruttore, mentre tutta la componentistica può provenire da costruttori diversi.



- 1 Guaine cavo freno posteriore
- 2 Attacco manubrio
- 3 Sterzo
- 4 Bullone bloccasterzo
- 5 Leva del cambio
- 6 Manopole
- 7 Manubrio
- 8 Leve dei freni
- 9 Cavo dei freni anteriori
- 10 Morsetto cavo 11 Cavo morsetto
- 12 Bullone di fissaggio per il cavo del freno
- 13 Braccio freno a cantilever
- 14 Pattino del freno
- 15 Bullone perno del freno
- 16 Bloccaggio rapido del mozzo
- 17 Battistrada
- 18 Nipple
- 19 Raggio
- 20 Cappuccio valvola 21 Valvola presta
- 22 Asse mozzo
- 23 Flangia mozzo
- 24 Attacco per parafango
- 25 Attacco per portapacchi
- 26 Attacchi per porta boraccia
- 27 Cinghietta
- 28 Ferma piedi
- 29 Pedale
- 30 Pedivella



31 Bullone fissa cavo

32 Deragliatore centrale

Ulisse Cooperativa sociale di tipo B – Onlus

Via Galeotti 7/9 – 50136 Firenze

Tel 055-6505295 fax 0556506028

bike@cooperativaulisse.it – www.cooperativaulisse.it

33 Braccio
34 Parapolvere pedivella
35 Moltiplica
36 Razza
37 Catena
38 Cavo del cambio posteriore 39 Terminale cavo
40 Rotellina del cambio
41 Gabbia del cambio
42 Bullone fissaggio cavo
43 Bullone regola cavo
44 Cambio posteriore
45 Perno deragliatore
46 Pignoni/corone ruota libera 47 Cerchione
48 Ponticello
49 Bloccaggio rapido della sella
50 Dado regola sella
51 Sella
52 Canotto della sella
53 Guide dei cavi

Attrezzi

Per fare la manutenzione della bicicletta, le registrazioni e le riparazioni bisogna disporre di una serie attrezzi che si possono tenere tranquillamente dentro casa, ma qualcuno bisognerà portarselo dietro per poter fare gli interventi di emergenza quando si pedala.



[La ciclofficina in casa](#)

In casa, con poco spazio, si può allestire una ciclofficina essenziale per poter intervenire sulla maggior parte dei componenti della bicicletta. Bastano un po' di attrezzi e una manciata di accessori.



[La ciclofficina a spasso](#)

Difficile da definire l'equipaggiamento ideale da portarsi dietro, sia perché dipende dalle distanze da percorrere che dal soggettivo livello di ansia, inoltre va considerato il peso e l'ingombro di ciò che siamo disposti a portare.



[La dotazione professionale](#)

Se si dispone di uno spazio più ampio da dedicare alla ciclofficina di casa, tipo cantina e meglio se con un banco di lavoro, e/o si è disposti ad investire qualche euro in più, ci si può allestire la ciclofficina ideale, in cui poter intervenire su tutte le parti della propria bici.

La ciclofficina in casa

In casa, con poco spazio, si può allestire una ciclofficina essenziale per poter intervenire sulla maggior parte dei componenti della bicicletta. Bastano un po' di attrezzi e una manciata di accessori.



Cavalletto
Un piccolo cavalletto per la casa può essere sufficiente, altrimenti bisognerà, per molte operazioni, ribaltare la bicicletta sottosopra poggiandola per terra.
La bici con questo genere di cavalletto viene sorretta sulle forcelle per poter lavorare sulla trasmissione. Oltre al tipo in foto ci sono altre soluzioni poco ingombranti ed economiche per sorreggere la bicicletta in casa.



Chiavi a brugola
Dimensioni utili:
2 mm
2,5 mm
3 mm
4 mm
5 mm
6 mm



Pompa
In casa si può tenere una pompa più grande per un gonfiaggio più rapido della camera d'aria, ma l'ideale sarebbe disporre di una [pompa con manometro](#).



Chiavi composte
Dimensioni utili da 8 mm a 17 mm.



Cacciaviti
Almeno uno spaccato e uno a croce, meglio se di più dimensioni.



Tiraraggi
Per regolare i raggi o sostituirli.



Smagliacatena
Serve per interventi sulla catena e deve essere del tipo adatto alla catena usata.



Leve per copertoni
A casa è bene averne di tipo resistente, magari anche in metallo, per aiutarsi nell'[estrazione dei copertoni](#).



Kit per forature
In genere comprende delle toppe di dimensione e forma diverse (in alternativa si possono usare pezzi di camere d'aria da buttare), grattino per ripulire la zona da riparare e mastice con cui riparare la camera d'aria in caso di [foratura](#).



Nastro adesivo
Può essere utile in caso di riparazioni di emergenza.



Minuteria
Viti, rondelle, bulloni, cavi per freni e cambio, guaine, qualche maglia della catena.

La ciclofficina a spasso

Difficile da definire l'equipaggiamento ideale da portarsi dietro, sia perché dipende dalle distanze da percorrere che dal soggettivo livello di ansia, inoltre va considerato il peso e l'ingombro di ciò che siamo disposti a portare.

Se ci si muove in aree urbane, specie in zone in cui la bicicletta è molto usata e quindi con un'alta densità di officine di riparazione, potrebbe essere sufficiente la pompa, il kit per forature e le leve per i copertoni.

Se invece si affrontano lunghi viaggi, alla dotazione riportata in basso potrebbe essere opportuno aggiungere lo [smagliacatena](#) con qualche maglia e il [tiraraggi](#).



Pompa
Da portar dietro quando si va in bici è meglio una piccola pompetta d'emergenza perché meno ingombrante e più leggera.



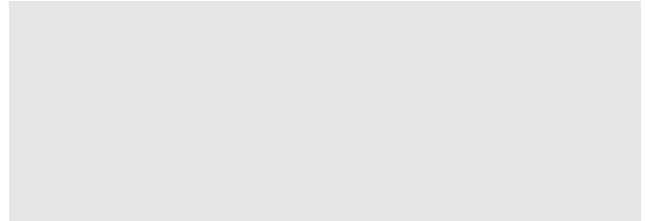
Chiavi a brugola
Dimensioni utili:
2 mm
2,5 mm
3 mm
4 mm
5 mm
6 mm



Chiavi composte o chiave a rullino
Dal punto di vista del peso da portare dietro è indubbiamente meglio una chiave a rullino piuttosto che più chiavi tradizionali.



Cacciaviti
Uno spaccato e uno a croce, meglio se del tipo a doppia punta così da dimezzare la zavorra.



Leve per copertoni
Normalmente se ne portano dietro almeno due per aiutarsi nell'[estrazione dei copertoni](#) in caso di [foratura](#).



Kit per forature
In genere comprende delle toppe di dimensione e forma diverse (in alternativa si possono usare pezzi di camere d'aria da buttare), grattino per ripulire la zona da riparare e mastice con cui riparare la camera d'aria in caso di [foratura](#).



Nastro adesivo
Può essere utile in caso di riparazioni di emergenza.



Minuteria
Qualche vite, rondella, bullone, e cavi per freni e cambio... in quantità proporzionale alla propria ansia.

La dotazione professionale

Ulisse Cooperativa sociale di tipo B – Onlus
Via Galeotti 7/9 – 50136 Firenze
Tel 055-6505295 fax 0556506028

bike@cooperativaulisse.it – www.cooperativaulisse.it

Se si dispone di uno spazio più ampio da dedicare alla ciclofficina di casa, tipo cantina e meglio se con un banco di lavoro, e/o si è disposti ad investire qualche euro in più, ci si può allestire la ciclofficina ideale, in cui poter intervenire su tutte le parti della propria bici.



Cavalletto
Un cavalletto più grande permette di bloccare la bicicletta su uno dei tubi principali permettendo di lavorare comodamente.



Pompa
La pompa ideale, oltre a disporre di un cilindro/camera d'aria più grande per un gonfiaggio più rapido, deve avere soprattutto un manometro per verificare la pressione raggiunta (sul copertone è indicata la pressione massima consentita).



Estrattori
Ce ne sono per il movimento centrale e per la ruota libera e ne esistono di diversi tipi per cui bisogna accertarsi di averne del tipo adatto ai componenti montati.



Chiavi a cricchetto
Più pratiche di quelle [composte](#), permettono più rapide operazioni svita/avvita dei bulloni.



Chiavi speciali
Sono le chiavi per smontare le parti più intime della bici, coni, mozzi, calotta fissa, serie sterzo, pedivelle, pedali, movimento centrale, controdadi. Ce ne sono per diversi modelli di componentistica, quindi bisogna accertarsi di prendere quelli adatti alla propria bici.



Pinza tagliaguaine
Il nome stesso ne indica chiaramente la funzione. Spesso comprendono anche il taglio dei cavi freni/cambio.



Centraruote
Questo strumento permette di verificare l'allineamento delle ruote. La rettifica avviene registrando i raggi grazie a un [tiraraggi](#).



Morsa da tavolo
Alcune operazioni possono richiedere un bloccaggio della bici in orizzontale. La morsa, fissata al banco di lavoro, può svolgere questa funzione.

Manutenzione

Pulire, lubrificare, e controllare che tutto funzioni al meglio è il sistema migliore per conoscere meglio la propria bicicletta comprendendone il funzionamento, per mantenere alto il livello delle prestazioni e per prevenire problemi che potrebbero verificarsi nel momento meno opportuno. Per questo è importante fare da soli queste operazioni.



Pulizia

Pulire la bici non serve solo per motivi estetici, in realtà nasconde altre funzioni molto più importanti come la rimozione di fango e polvere che con l'accumulo hanno un effetto abrasivo. Inoltre pulendo la bici ci si può accorgere meglio di lesioni, cedimenti o usura dei componenti e comunque è più facile intervenire per la manutenzione su di una bici pulita.



Lubrificazione

Ci sono tipi differenti di lubrificazione, che vanno fatti in tempi differenti, soprattutto però le parti esterne vanno lubrificate dopo una pulizia approfondita della bici non prima aver accuratamente asciugato le parti da lubrificare.



Controlli mensili

Più che controlli mensili sarebbe meglio parlare di controlli frequenti, anche perché il tempo di questa frequenza è relativo a quanto si usa la bici e in quali condizioni.



Controlli annuali

Annualmente sarebbe bene fare una revisione completa della bicicletta. Una revisione approfondita prevede lo smontaggio dei vari componenti, pulizia, controllo, eventuale sostituzione, lubrificazione e montaggio.



Controlli prima dei viaggi

Prima di affrontare un viaggio o un'escursione impegnativa è importante fare dei controlli, dedicando un po' del nostro tempo alla fida compagna di viaggio, per essere sicuri di non avere sorprese sgradite nei posti più inaspettati.

Pulizia

Pulire la bici non serve solo per motivi estetici, in realtà nasconde altre funzioni molto più importanti come la rimozione di fango e polvere che con l'accumulo hanno un effetto abrasivo. Inoltre pulendo la bici ci si può accorgere meglio di lesioni, cedimenti o usura dei componenti e comunque è più facile intervenire per la manutenzione su di una bici pulita.

Per lavare la bici, specie se molto sporca, si può anche usare un tubo con acqua a getto, ma con l'accorgimento di non direzionare l'acqua direttamente sui cuscinetti e comunque di non usarlo molto ravvicinato per evitare di danneggiare le scritte e la vernice.

Gli attrezzi base per un'approfondita pulizia sono un secchio di acqua saponata (detergenti poco alcalini e biodegradabili perché meno aggressivi nei confronti della bici e dell'ambiente), spugne e spazzole. Molto utili vecchi spazzolini da denti o spazzole da cucina per raggiungere i punti più nascosti come alcune parti del cambio.

Alla fine risciacquare ed asciugare con degli stracci.

Per una pulizia approfondita della catena sarebbe meglio invece toglierla per immergerla in un liquido solvente prima di lavarla (vanno bene anche gasolio o benzina per qualche minuto). In caso di sporco eccessivo va usata una spazzola metallica. Prima di rimontare la catena e lubrificarla, asciugarla perfettamente mettendola in forno.

Esistono anche attrezzi specifici per la pulizia di alcune parti come i pignoni della ruota libera e la catena ma non è detto che producano effetti migliori del buon vecchio olio di gomito abbinato a spazzole e spazzolini destinati alla pattumiera.

Conclusa la pulitura alcune parti necessitano di un'adeguata lubrificazione: boccole del cambio posteriore e deragliatore centrale, rotelline e molle, pignone e catena.



Lubrificazione

Ci sono tipi diversi di lubrificazione, da fare in tempi differenti, soprattutto però le parti esterne vanno lubrificate dopo una [pulizia](#) approfondita della bici, non prima aver accuratamente asciugato le parti da lubrificare.

Attualmente si trovano prodotti lubrificanti appositamente studiati per lo scopo che hanno migliori prestazioni del lubrificante tradizionale a base di petrolio. Principalmente il vantaggio lo si apprezza nella durata, sia perché è maggiore il tempo della loro azione impermeabilizzante ma anche perché attirano meno le impurità (che causano abrasione e ne riducono l'azione lubrificante).

Pur tuttavia il lubrificante va usato con parsimonia perché gli eccessi tendono comunque ad attirare sporcizia. Va usato anche con precisione, l'eccesso va eliminato e va asciugato dalle altre parti della bici involontariamente colpite.

Lubrificante medio

Questo tipo di lubrificante è più adatto per le **boccole** montate sui perni del cambio posteriore e del deragliatore centrale, in generale su tutte le **rotelline** e **molle**.

Queste parti vanno mantenute pulite, oltre che per evitare l'usura, anche per non ridurre le prestazioni, quindi vanno controllate spesso intervenendo quando necessario.

Per l'applicazione è indicato un contagocce con cui versare il lubrificante nella giusta quantità e con precisione, rimuovendo l'eccesso.

Lubrificante leggero

Una bassa viscosità è sufficiente per la lubrificazione dei **pignoni** e della **catena**.

Con un uso della bicicletta su strade asfaltate la lubrificazione va fatta mensilmente.

Il modo più pratico per applicare il lubrificante su queste parti è a spruzzo facendo girare le pedivelle a ritroso, concludendo come al solito con la rimozione degli eccessi, in modo particolare dalle placchette esterne della catena, e la pulitura delle parti limitrofe accidentalmente colpite.

Il grasso: lubrificante ad elevata viscosità

Per definizione il [grasso](#) è "adatto a lubrificare superfici su cui agiscono alte pressioni". Infatti è indicato, nel caso della bici, per la lubrificazione del canotto reggisella e di sterzo, dei cuscinetti a sfera e dei cavi.

Per l'applicazione, nel caso dei cavi, va fatta a mano, negli altri casi sarebbe più pratico un [ingrassatore](#), ma in alternativa si può usare una grossa siringa ipodermica dopo averci tolto l'ago.

Canotto (reggisella e di sterzo): entrambi vanno ingrassati almeno una volta l'anno, sfilandoli e stendendo il lubrificante sulla parte esterna in abbondanza prima di risistamarli. La lubrificazione



del canotto reggisella serve anche ad impedire che si fonda col metallo del piantone.

Cuscinetti a sfera (serie sterzo, movimento centrale e mozzi): le parti da ingrassare vanno smontate, ogni parte va pulita con solvente rimuovendo tutto il vecchio grasso e le sfere vanno immerse fino a copertura di grasso.

Cavi (freni e cambi): non vanno lubrificati i cavi con guaine in Teflon o Gore-Tex, per gli altri l'ideale sarebbe usare un grasso al teflon. L'operazione è più semplice nel caso in cui i cavi viaggiano esternamente su guide, altrimenti vanno sguainati, ingrassati e rimontati.

Controlli mensili

Più che controlli mensili sarebbe meglio parlare di controlli frequenti, anche perché il tempo di questa frequenza è relativo a quanto si usa la bici e in quali condizioni.

Insomma, di frequente dobbiamo controllare le parti che più si usurano, fare le registrazioni più importanti e [lubrificare](#) le parti in movimento.

Serviranno gli attrezzi per [pulire](#) (meglio fare una bella pulizia generale prima), [lubrificare](#) ed eventualmente intervenire per aggiustamenti e registrazioni: gli attrezzi della [ciclofficina di casa](#).

Verificare allineamento,

assenza di tacche o ammaccature.

Stringere dadi e bulloni

facendo attenzione a non danneggiare le parti in lega.

Se necessario stendere la cera protettiva.

Controlli annuali

Annualmente sarebbe bene fare una revisione completa della bicicletta.

Una revisione approfondita prevede lo smontaggio dei vari componenti, [pulizia](#), controllo, eventuale sostituzione, [lubrificazione](#) e montaggio. Per alcune parti (mozzi, movimento centrale) c'è bisogno di [chiavi speciali](#), ma in genere sono sufficienti gli attrezzi della [ciclofficina di casa](#).

Per evitare di fare un grande lavoro, si può distribuire tra i vari [controlli mensili](#) il controllo accurato di ogni singola parte.



Freni
Verificare perni e boccole. Smontare freni anteriori e posteriori e le leve e [pulire](#) tutto accuratamente. Verificare ed eventualmente sostituire i pattini e rimontare il tutto regolando bene la convergenza dei blocchetti.



Cavi
Smontare tutti i cavi verificando ed eventualmente sostituendo guaine o cavi danneggiati. [Ingrassare](#) (escluso in caso di guaine in teflon) e rimontare il tutto. Stringere le viti di fissaggio e agire sulle viti di regolazione per la messa a punto.



Ruote
Verificare la tensione dei raggi e la centratura (va fatta per sbalzi superiori a 3 mm - nella ruota posteriore i raggi sul lato della ruota libera devono



Pneumatici
Se troppo usurati e con tagli sui lati i copertoni vanno sostituiti, così anche [camere d'aria](#) vecchie, con troppe riparazioni o con perdite. Verificare la

essere meno
testi di quelli sul
lato opposto).

pressione.



Catena
Verificare
l'usura e se
necessario
sostituire la
catena o le
maglie
compromesse.
Controllare che
non ci siano
maglie
inceppate.
Aprire la catena
e [pulirla](#)
immergendola
nel solvente.
Rimontarla e
[lubrificarla](#).



**Pedaliera e
ruota libera**
Controllare
moltipliche e
pignoni della
ruota libera. In
caso di usura è
consigliabile il
cambio di
entrambi e della
catena.
Verificare che
le pedivelle non
abbiano gioco
rispetto al
movimento
centrale.
Controllare che
la ruota libera
scorri senza
inceppamenti e
rumori striduli,
in tal caso
verificare se ci
sia bisogno di
[lubrificazione](#) o
di sostituzione.



**Deragliatore e
cambio**
Smontare
completamente
il cambio
posteriore e il
deragliatore
centrale,
sostituire
eventuali
rotelline usurate,
[pulire](#) e
rimontare.



Serie sterzo
Smontare sopra
e sotto tutti i
componenti.
Se usurati
sostituire i
cuscinetti a
sfera e
[ingrassare](#).
Smontare il
canotto di sterzo
e [ingrassare](#).
Rimontare

Regolare la posizione di entrambi registrando gli spostamenti.

verificando la regolazione.



Movimento centrale
Smontare, [pulire](#), sostituire eventualmente i cuscinetti a sfera e [ingrassare](#).
Se consumati sostituire anche i cuscinetti a cassetta.



Mozzi
Smontare entrambi i mozzi pulendo tutti i componenti, eventualmente sostituire e comunque [ingrassare](#) le sferette.
Se consumati sostituire anche i cuscinetti a cassetta.
Rimontare stringendo bene dadi del perno ruota e sgancio rapido.



Pedali
Sostituire pedali con crepe. Smontare, [pulire](#), se serve sostituire e [ingrassare](#) le sferette.
Verificare ed eventualmente sostituire fermapiè e cinghie.



Telaio e forcella
Controllare che non presenti tagli o curvature, più in generale controllarne l'allineamento. [Ingrassare](#) il canotto reggisella.
Mettere la cera protettiva.

Controlli prima dei viaggi

Prima di affrontare un viaggio o un'escursione impegnativa è importante fare dei controlli, dedicando un po' del nostro tempo alla fida compagna di viaggio, per essere sicuri di non avere sorprese sgradite nei posti più inaspettati. È meglio risolvere prima certi problemi che durante il viaggio.

Gli attrezzi della [ciclofficina di casa](#) dovrebbero essere sufficienti, da quelli per la [pulizia](#) e la [lubrificazione](#), a quelli per intervenire sulle parti più comuni per aggiustamenti e regolazioni.



Telaio e forcelle

Controllare che non ci siano segni evidenti di cedimento, come ad esempio crepe sotto le forcelle.

Controllare le saldature che possono presentare delle scollature per telai in alluminio o ibridi.



Cavi

Verificare lo stato dei cavi e delle guaine e che lo scorrimento non abbia ostacoli.



Ruote

Verificare l'assenza di tacche o piccoli tagli sui cerchioni.

Verificare la centratura.

Verificare l'usura del battistrada e l'assenza di tagli sul lato del copertone.

Verificare la pressione.

Controllare che i raggi siano ben tesi, che non siano piegati o rotti e la centratura della ruota.



Cuscinetti a sfera

Verificare il movimento centrale che non abbia gioco eccessivo o che si inceppi. Verificare la stretta dei dadi dei perni ruota o dello sgancio rapido. Verificare la serie sterzo stringendo se necessario. Verificare il gioco dei cuscinetti dei pedali.



Freni
Verificare la stretta delle viti di fissaggio.
Regolare la stretta dei freni tramite la vite di regolazione.
Verificare la stretta delle viti di fissaggio dei pattini dei freni.
Verificare l'aderenza dei pattini ai cerchioni e che sia giusta la convergenza.



Ruota libera
Lasciando girare la ruota libera senza pedalare il rumore dovrebbe essere uniforme.
I denti non devono essere piegati.



Catena
Verificare l'usura e controllare che non ci siano maglie difettose pedalando all'indietro.
Controllare che le multiple e i denti non siano piegati e che siano ben strette le viti di attacco.
[Lubrificare.](#)



Cambio posteriore
Verificare la stretta delle viti di attacco.
Controllare lo spostamento del cambio sui pignoni ed eventualmente regolare tramite le apposite viti.



Deragliatore centrale
Verificare la stretta delle viti di attacco e di fissaggio del cavo.
Controllare lo spostamento del cambio sulle multiple ed eventualmente regolare tramite le apposite viti.



Pedivelle
Controllare che i bulloni siano ben stretti.



Manubrio

Stringere bene il manubrio regolandolo in modo tale che sia ben saldo durante la guida ma deve potersi muovere in caso di caduta. Per regolare e centrare il manubrio tenere la ruota anteriore tra le gambe.




Sella

Verificare la stretta dei dadi della sella e il bloccaggio del canotto.

Riparazione

«Prendete una bici e smontatela. Avete capito il funzionamento di una bici. Ora rimontatela. Sapete riparare una bici...»

(da [jViva la Velorution!](#): "[Bicicletta l'autotutto](#)" )



Sostituire una camera d'aria

Quando la camera d'aria è oramai vecchia e più volte riparata bisogna sostituirla, così come va sostituito il copertone quando è usurato, ma soprattutto in caso di foratura, bisogna saper smontare e rimontare il tutto.



Riparare una foratura

L'intervento di riparazione che non si può non saper fare è la riparazione di una foratura, intervento necessario per riprendere a pedalare dopo aver fatto un "simpatico" incontro con un pezzo di vetro, un chiodino o una spina.

Sostituire una camera d'aria



Materiale occorrente: pompa, leve per pneumatici, camera d'aria sostitutiva (o materiale per riparazione in caso di [riparazione](#))

Rimuovere le valvola

Svitare il cappuccio e l'anello/controdado.

Sgonfiare il pneumatico (per la valvola Presta spingendo il tappo dopo averlo svitato, per la Schraeder usando uno strumento per premere nel centro).

Far uscire la valvola dal cerchione.

Togliere il copertone

Fare pressione su entrambi i lati fino a sollevare un tallone di un lato sul bordo del cerchione.

Se il copertone è duro ci potrebbe essere bisogno di aiutarsi con le leve facendo attenzione a non pizzicare la camera d'aria.

Togliere la camera d'aria

Disimpegnare la camera d'aria dal copertone facendo attenzione alla filettatura della valvola.

Se va riparata proseguire con la riparazione altrimenti assicurarsi che la nuova in sostituzione sia delle giuste misure.

Controllare il copertone

Prima di risistemare la camera d'aria passare le dita all'interno del copertone così da rimuovere corpi

estranei e magari la causa della foratura, ad es. un pezzo di vetro, che altrimenti potrebbe causare la foratura della nuova camera d'aria.

Assicurarsi anche che non si sia trattato di un raggio sporgente (in questo caso ho va limato o coperto con vari strati di nastro adesivo).

Sostituire la camera d'aria

Dare prima una leggera gonfiatura alla camera d'aria prima di metterla per evitare pizzicature e per eventualmente sbloccare la valvola nuova.

Mettere la camera d'aria sotto il copertone facendo corrispondere la valvola all'altezza del foro, infilare la valvola assicurandosi che sia dritta avvitando parzialmente il controdado.

Rimettere il copertone

Dopo aver inserito la camera d'aria risgonfiarla.

Far rientrare il tallone nel cerchione eventualmente aiutandosi con le leve nella parte finale.

Assicurarsi che non sia rimasta della camera d'aria pizzicata, rigonfiare, avvitare bene il controdado e riavvitare il cappuccio.

Riparare una foratura



Materiale occorrente: toppe di diverse dimensioni, mastice e carta vetrata o grattino.

Se la riparazione va eseguita sulla camera d'aria montata sulla bici bisognerà rimuovere la ruota e [togliere la camera d'aria](#).

Rilevare il foro

Gonfiare la camera d'aria e farla scorrere sul viso.

Come alternativa, immergere la camera d'aria in un catino d'acqua per avvistare il foro grazie alla fuoriuscita di bollicine.

Preparare la superficie

Asciugare la camera d'aria se è stata usata l'acqua per il rilevamento del foro, scartavetrare l'area intorno al foro per far meglio aderire il mastice. In mancanza di carta vetrata usare un sasso o strofinare per terra o sul muro purché poi la si pulisca per bene.

Mettere il mastice

Passare uno strato di mastice sull'area scartavetrata e attendere che evaporino i solventi (in genere più di un minuto).

Applicare la toppa

Liberare la toppa dalla pellicola protettiva non toccando la parte adesiva.

Porre la toppa sul foro premendoci sopra con forza con un movimento dal centro verso l'esterno.

Conclusione

Lasciare riposare la camera d'aria per qualche minuto.

Rimuovere la pellicola protettiva piegando camera d'aria e toppa e facendo attenzione e non rimuovere la toppa.

La [camera d'aria è così pronta per essere rimontata](#) sotto al copertone.

*Materiale recuperato dal sito: [http://: ciclofficina.net](http://ciclofficina.net)