

➔ Garde-boue Salmon

Dialogue fructueux

Dans notre article de janvier 2006, nous avons signalé des chutes occasionnées par des garde-boue profilés. Depuis cette date de nouveaux accidents se sont produits, nous avons donc contacté le fabricant.

Comme nous l'avons signalé, le problème est bien connu dans les pays du Nord où la majorité des cyclistes roulent avec des garde-boue en hiver: si un caillou ou une branche se coince entre le pneu et le garde-boue avant, celui-ci se replie et bloque la roue avec les conséquences qu'on imagine. Nos confrères britanniques du magazine «Cycling Plus» nous ont envoyé une photo prise par l'un de leurs lecteurs, mais avaient malheureusement égaré un cliché encore plus spectaculaire d'un garde-boue Salmon qui s'était enroulé autour de la fourche.

Ceci dit, c'est surtout le mauvais montage qui est en cause et non pas le produit lui-même. Pour la même revue, un technicien reconnu a testé 15 types de garde-boue et le Salmon Super Profil a reçu une note correcte de 7/10. On peut penser que la forme du profilé offre peu de résistance au pliage mais cela ne devrait pas poser de problème... si le garde-boue est monté correctement.

La réponse du fabricant

Suite à l'accident de l'épouse de notre ami Gérard Hamon, nous avons adressé un courriel à Daniel Salmon, qui a répondu très rapidement.

Ses consignes sont très claires et son message contient plusieurs conseils intéressants. Nous pouvons simplement nous

étonner de constater que ces instructions ont été si mal suivies dans le passé.

Malheureusement, les garde-boue profilés ont toujours été perçus comme étant la meilleure manière d'équiper un vélo léger alors que l'espace de sécurité entre les freins course et les pneus est trop réduit. Autrement dit, pour monter des garde-boue il faut un cadre conçu pour les recevoir. Selon la section des pneus envisagés, le fabricant montera des freins à étriers longs ou des cantilevers.

Daniel Salmon conseille donc son modèle démontable pour les vélos légers car ce garde-boue ne passe pas sous les freins et l'espace de sécurité est suffisant pour des pneus de 23 mm... mais à la Semaine fédérale de Périgueux il a quelque

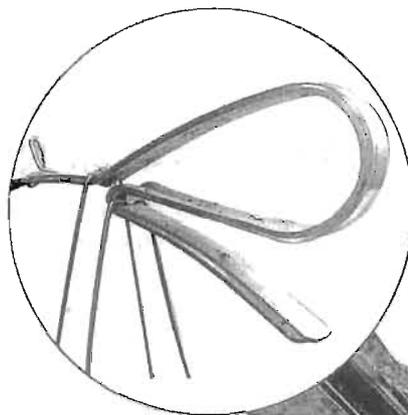
peu brouillé les pistes en proposant un vélo équipé de freins course et de Super Profils standards!

Notre avis

Ayant longuement utilisé des garde-boue profilés sur nos montures légères, nous préférons actuellement les modèles en plastique de SKS. Ceux-ci sont désormais équipés de clips de sécurité et le garde-boue se détache en cas de blocage. Ce système constitue un progrès indiscutable.

Dans tous les cas, il est vital de réaliser un montage présentant un espace suffisant entre le pneu et le garde-boue sans quoi les conséquences peuvent être dramatiques. ■

Texte et photos: Steve Jackson



La cause d'une grave chute.

© "Cycling Plus"

© Joël Pourreau



▲ Notre article de janvier 2006.

RUBAN BLEU SÉCURITÉ

Lors de l'assemblée générale de Limoges, le ruban bleu a été remis par Joseph Fontanel aux quatre délégués suivants œuvrant dans l'ombre pour la sécurité des cyclotouristes :

- Gilles Busipelli
- Roger Mias
- Yannick Sylvestre
- Christian Wach



LA PAROLE À DANIEL SALMON

Il faut tout d'abord conseiller le montage des garde-boue à des personnes compétentes car on s'est aperçu que certains positionnaient les garde-boue trop bas pour remplacer la bavette, ce qui crée un risque d'accrochage pour ceux qui roulent sur les chemins.

Quant au problème des cailloux : c'est seulement sur un revêtement fraîchement goudronné qu'il peut y avoir gêne. Pour les branchages : ces garde-boue sont recommandés sur route et non sur chemin.

Il est nécessaire d'avoir un espace de 15 mm entre étrier, frein et pneu pour pouvoir installer le type de garde-boue référencé ECO 700 en conservant une distance de 15 cm du sol.

Les garde-boue ECO 700 ne doivent être montés que sur les cadres

sur-mesure. Pour les nouveaux cadres alu ou carbone, il est recommandé de poser le modèle GBF1D.

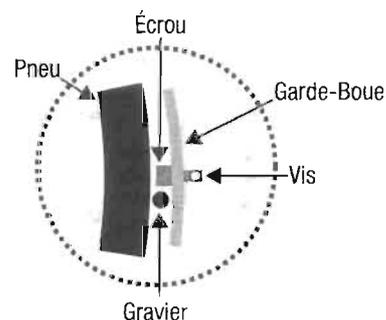
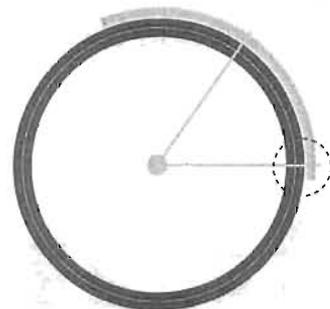
Ce modèle ne passe plus sous la tête de fourche ni sous l'étrier AR (espace insuffisant) et le garde-boue avant est à 18 cm du sol – le monteur ne peut pas le descendre plus bas, donc il évite l'accrochage des branchages.

Ces garde-boue (GBF 1D) ne sont utilisables que pour les pneus maximum 700x23, aussi sur la fiche de montage 2007 nous signalons :

Ne pas oublier de dégonfler les pneus après la sortie pour qu'ils ne se transforment pas en 700x25.

Le modèle ECO 700 passant sous la fourche peut être utilisé sur les VTC ou les cadres sur-mesure mais pas sur les cadres alu ou carbone d'importation.

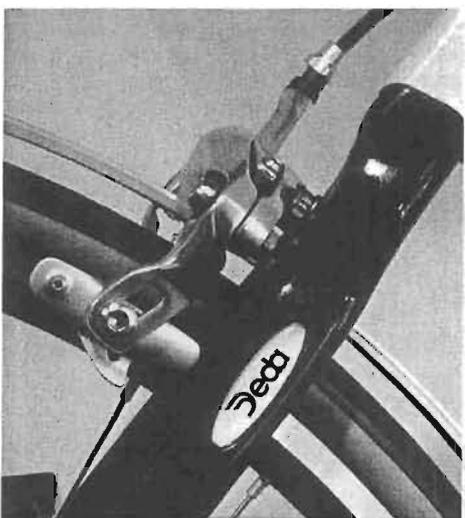
Garde-boue rigide et fourche étroite : gare à la mésalliance



▲ Le Salmon démontable ne passe pas sous les freins.



▲ Salmon conseille son modèle démontable pour les vélos légers.



▲ Ce vélo Roberts est correctement monté : des étriers longs pour les pneus de 23 mm.



▲ Les clips de sécurité SKS représentent un progrès indiscutable.

Insister longuement pour se faire monter un garde-boue et en venir ensuite à le retirer, voilà a priori de bien curieuses manières. Et pourtant, l'affaire mérite d'être contée.

Deux mots tout d'abord pour brosser le décor : un après-midi de janvier, un chemin vicinal en légère descente, parsemé de nombreuses plaques de terre humide et glaiseuse. La température est agréable, le groupe de retraités toutlemondais roule cool. Et soudain, c'est la chute, aussi subite qu'inexpliquée.

Que s'est-il donc passé ? L'affaire est plutôt simple. Entraîné par la roue avant, un intrus du genre gravier vient de se loger entre le pneu et le garde-boue pour finalement se retrouver coincé au niveau de la première attache. L'attache a résisté, le garde-boue aussi, entraînant le blocage net de la roue avant. Résultat, une belle cabriole par-dessus le cintre, avec atterrissage sur le sommet du crâne... pardon, sur le sommet du casque, et c'est heureux ! Au final, l'accidentée s'en tire avec une fracture du nez, un tassement et une forte entorse des vertèbres cervicales, nécessitant plusieurs semaines de minerve. On n'ose imaginer ce qu'il en aurait été si elle avait roulé sans casque. À l'analyse, il apparaît que deux facteurs combinés sont la cause de l'incident : le garde-boue, un Salmon extrêmement rigide et solidement fixé, et son montage sur une roue avant à fourche étroite, ne permettant qu'un très faible espace entre pneu et garde-boue.

Morale de l'histoire : dans l'immédiat, puisque le vélo n'a pas souffert et qu'il n'est donc pas question de le changer, le garde-boue avant a été démonté, en attendant de trouver un modèle plus adapté... et en priant le ciel qu'il ne pleuve pas trop souvent !