

velafrica

Mobilität mit Perspektiven

Velafrica-Netzwerktreffen

bei der Stiftung **wendepunkt**

11. September 2024



Herzlich Willkommen!

Programm

Vormittag

- 9.30 Begrüßung
- 9.40 News zu Projekten in Afrika
- 10.00 Vorbereitung Workshops
- 10.20 Workshops in Gruppen Teil 1
- 10.40 Pause 
- 11.00 Workshops in Gruppen Teil 2
- 11.20 Konsolidierung
- 11.45 Mittagspause  

Nachmittag

- 13.00 News zum Netzwerk,
zur Veloproduktion, Fragen
- 14.00 Rückmeldung zum Anlass
- 14.15 Besichtigung Velowerkstatt
und Betrieb Wendpunkt
- 15.00 Ende des Netzwerktreffens



News zu den Projekten in Afrika



9 lokale Partner in 7 Ländern:

Ghana, Burkina Faso, Elfenbeinküste, Gambia, Südafrika, Tansania, Madagaskar

5 Velozentren, 4 Veloläden:

Burkina Faso, Elfenbeinküste, Tansania (2x), Madagaskar

7 Orte mit Ausbildungsplätzen/Lehrstellen:

Gambia, Elfenbeinküste, Ghana, Südafrika, Madagaskar, Tansania, Burkina Faso

1 Ort mit Berufsbildungsprogramm:

Burkina Faso

4 Orte mit Bike to School:

Tansania (2x), Madagaskar, Burkina Faso



93
Ausbildungs-
plätze für
Jugendliche

**Ausbildung
in Velo-
mechanik**

2023:
57 Jugendliche
haben ihre
Lehre
abgeschlossen







2023 IN ZAHLEN

348 Lernende absolvieren unser staatlich anerkanntes Berufsbildungsprogramm in Burkina Faso.

141 Veloateliers im ganzen Land bieten Lehrstellen an.

30 künftige Lehrpersonen besuchen die Schulung für Ausbilder:innen.

30 dezentrale Ausbildungszentren werden aufgebaut.

**Erste
Staatliche
anerkannte
Ausbildung in
Velo-
mechanik in
Burkina Faso**

2.3 Manettes de vitesse

De même qu'il existe des dérailleurs à câble, il existe également des manettes pour ceux-ci. Les manettes de vitesses diffèrent par la position, l'endroit où ils sont montés, le type, la façon dont ils fonctionnent et le nombre de vitesses qu'ils peuvent changer.

2.3.1 Position et montage

Les premiers manettes de vitesses étaient montées sur le tube diagonal du cadre. Il était facile pour les cyclistes de compétition de les atteindre. Les cyclistes de tourisme et de ville, cependant, ne les ont jamais aimés. Pour eux, des manettes de vitesse sur potence ont été développées. Surtout pour les courses de cross, lâcher le guidon n'était pas facile. Les manettes dans l'extrémité de cintre étaient produites en haute qualité uniquement, en fonction des dérailleurs. Lorsque les VTT ont été introduits à la fin des années 1970, des manettes de cintre, ou manettes au pouce, ont été inventées, car lâcher le guidon présentait également un risque.

				
manettes de changement de vitesse montées sur collier	manettes de changement de vitesse de type brasé	manettes de changement de guidon, toujours avec un collier	manettes d'extrémité de cintre, pour cintre de course sur route	manettes au pouce, pour cintre VTT

En 1987, SRAM a produit son premier Grip Shift, un sélecteur rotatif pour vélos de triathlon. Les triathlètes soutiennent leurs coudes sur des coussinets de guidon spéciaux et gardent leurs mains sur un support bien en avant sur le guidon. L'atteinte de la manette de vitesses du tube diagonal était très encombrante pour eux. Plus tard, la première manette de vitesses rotative pour VTT est arrivée sur le marché. Ce fut une révolution sur le marché des composants de vélo. Après cela, une autre révolution est survenue lorsque Shimano a introduit la manette de vitesse et de frein en 1991. Les cyclistes sur route et les vététistes pouvaient changer de vitesse et freiner en même temps sans lâcher les mains du guidon. Shimano appelle ce système STI, « Shimano Total Integration ». Un autre nom a été créé par Shimano pour les manettes de VTT : « Rapid Fire ». Les manettes de changement de vitesse sont montées sous les leviers de frein à proximité des doigts lorsque la main est dans sa position naturelle.

				
manette rotative pour vélos de montagne et de tourisme	Lever « Dual Control » pour la course sur route, double commande pour le passage des vitesses et le freinage avec le même levier	Lever de frein et de vitesses STI pour VTT	Lever « Dual Control » comme le levier de course sur route : changement de vitesse avec le levier de frein	manettes modernes Rapid Fire montées près du levier de frein mais indépendamment

3. Métaux dans la fabrication de vélos

Un métal est un matériau généralement dur à l'état solide, opaque, brillant et qui présente une bonne conductivité électrique et thermique. Les métaux sont généralement malléables - c'est-à-dire qu'ils peuvent être martelés ou pressés de manière permanente sans se casser ni se fissurer - ainsi que fusibles (capables d'être fusionnés ou fondus) et ductiles (capables d'être étirés en un fil fin). Environ 90 des 118 éléments² aujourd'hui connus sont des métaux.

3.1. Acier

L'acier est de loin le matériau le plus utilisé dans l'ingénierie et la construction de véhicules. C'est un alliage de fer et d'autres éléments, principalement du carbone.

3.1.1. Fer

Le fer (Fe) est l'un des éléments les plus courants sur terre. Les surfaces en fer frais semblent gris argenté lustré, mais l'oxydation dans l'air normal donne des oxydes de fer hydratés, communément appelés rouille. Les oxydes de fer occupent plus de volume que le métal et s'écaillent. Ils exposent donc de nouvelles surfaces à la corrosion. Le fer pur est relativement doux. Une certaine proportion de carbone (entre 0,002 % et 2,06 %) produit de l'acier, beaucoup plus dur que le fer pur.

3.1.2. Acier au carbone

L'acier au carbone fait référence à l'acier qui ne contient pas ou très peu d'éléments autres que le fer et le carbone. Avec une faible teneur en carbone, c'est un matériau bon marché et facile à façonner, mais il n'est pas très résistant. Plus il y a de carbone ajouté au fer, plus la qualité de l'acier est élevée, mais son taux est toujours inférieur à 2,06 %.

3.1.3. Acier allié

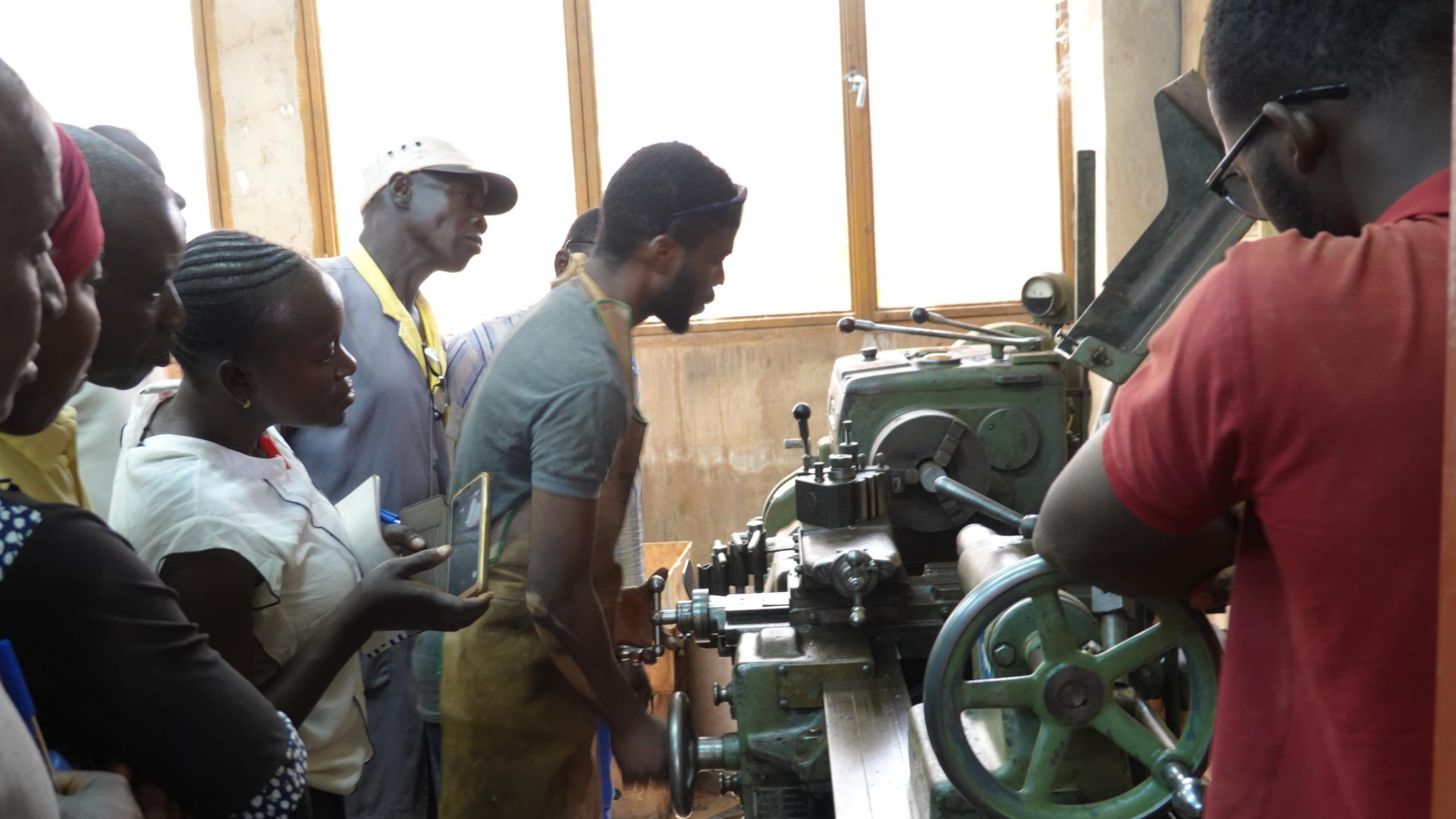
Dans les temps modernes, de nombreux éléments différents sont ajoutés au fer et au carbone pour produire des aciers avec des attributs spécifiques. Il existe des milliers d'aciers différents, mais seuls quelques-uns sont importants dans le secteur du vélo. L'acier faiblement allié fait référence à l'acier avec une teneur en éléments alliés de 1 % à environ 8 %. Si la teneur en éléments alliés est supérieure à cela, on parle d'acier fortement allié.

Acier inoxydable

L'acier inoxydable est un acier hautement allié avec un minimum de 10,5 % de chrome. Pour augmenter la résistance à la corrosion et la malléabilité, 8 % ou plus de nickel est ajouté à tout l'acier inoxydable produit est du Cr-Ni. Cela signifie que 18 % de chrome et 10 % de nickel sont ajoutés au carbone.



² Les éléments sont chimiquement les substances les plus simples et ne peuvent donc pas être décomposés par des réactions chimiques.





ANYON
JE SAIS
PROHOUON

DAVOS
BIKLOSTER







«Bike to School»-Projekte



Bike to School - Ablauf



Verlad und oft weite Fahrt
zu den Schulen



Vor der Verteilung
Überprüfung jedes Velos
durch Mechaniker:innen



Verteilen von Fragebögen
zur Situation der
Jugendlichen

Anschliessend Instruktion zum Velo und Velofahren und zum Wirken von Velafrica.
Dann Weiterfahrt zur nächsten Schule.

Vorbereitung der Workshops

Workshop-Themen

Workshop 1: Die Arbeit mit den Klientinnen und Klienten

Workshop 2: Die Technische Arbeit an den Velos

Workshop 3: Erfahrungen und Hürden in der Ersatzteilproduktion

Workshop 4: Für Leitungspersonen: Chancen & Herausforderungen der Zusammenarbeit mit Velafrica

Workshop 5: Warenkreislauf und Lagermanagementsysteme

Workshop 6: Thema aus dem Plenum

Workshop 7: Thema aus dem Plenum

Workshops in Gruppen: Teil 1

Viel Spass am 1. Workshop!

Danke, dass jemand in der Gruppe **Stichworte aufschreibt**
und dass ihr zusammen abmacht, wer anschliessend **präsentiert** 😊

Zeitraumen: 20 Minuten



Pause

20 Minuten 😊



Workshops in Gruppen: Teil 2

Viel Spass am 2. Workshop!

Danke, dass jemand in der Gruppe **Stichworte aufschreibt**
und dass ihr zusammen abmacht, wer anschliessend **präsentiert** 😊

Zeitraumen: 20 Minuten



Präsentation der Workshop-Diskussionen

Jede Gruppe präsentiert kurz die wichtigsten Diskussionspunkte

Zeitraumen: 25 Minuten



Mittagspause und Fototermin



News zu Velafrica - Neue Gesichter im Team



Aliina Walther
Praktikantin
Velosammlung



Leonard Seibl
Praktikant
Logistik



Zoe Grosjean
Fundraising &
Kommunikation



Predrag Tripkovic
Praktikant
Kommunikation

News zum Netzwerk Schweiz

Neue Partner

- Herzlich Willkommen an die [Arbeitsintegration Winterthur](#) (Start Februar 2025)
- Neuer grosser Sammelpartner: Decathlon

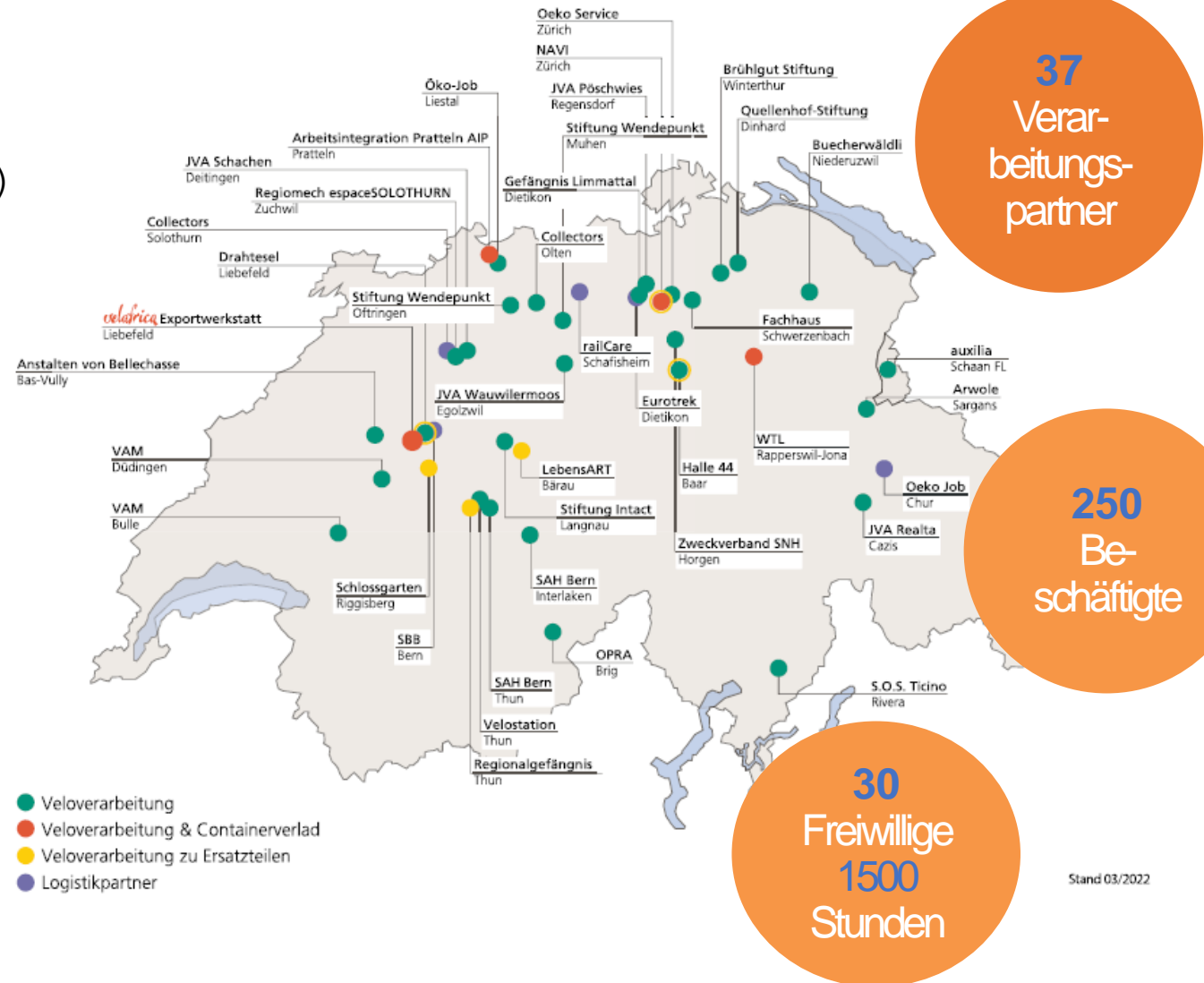
10-jähriges Jubiläum

- Ganz herzliche Gratulation an die HALLE 44 und an die Werkstätte Auxilia des hpz!

Partner, die aufgehört haben

- Stiftung Intact aus Langnau (Ende März 2024)
- Regionalgefängnis Thun (Ende Oktober 2024)

Herzlichen Dank für die geleistete Arbeit und die gute Zusammenarbeit!



Ausbau Velafrica Deutschland



Containerverlad im 2023 bei Spectrum in Aachen

Seit 2023 weiten wir die Aktivitäten von Velafrica nach Deutschland aus

Warum?

- Mittel- und langfristig die hohe Nachfrage nach Recyclingvelos bei unseren Partnern auf dem afrikanischen Kontinent zu erfüllen
- Erschliessung neuer Netzwerke hinsichtlich Sammeln, Produktion, Logistik und Fundraising
- „low-hanging fruits“
- Ergänzung des CH-Verarbeitungspartner-Netzwerks

Ausbau Velafrica Deutschland

Was bisher geschah:

- Gründung Velafrica e.V. (Rechtsform)
- Anstellung Valentin Janda als GF



Dr. Valentin Janda
Geschäftsführer
valentin.janda@velafrica.de, +4915774210746

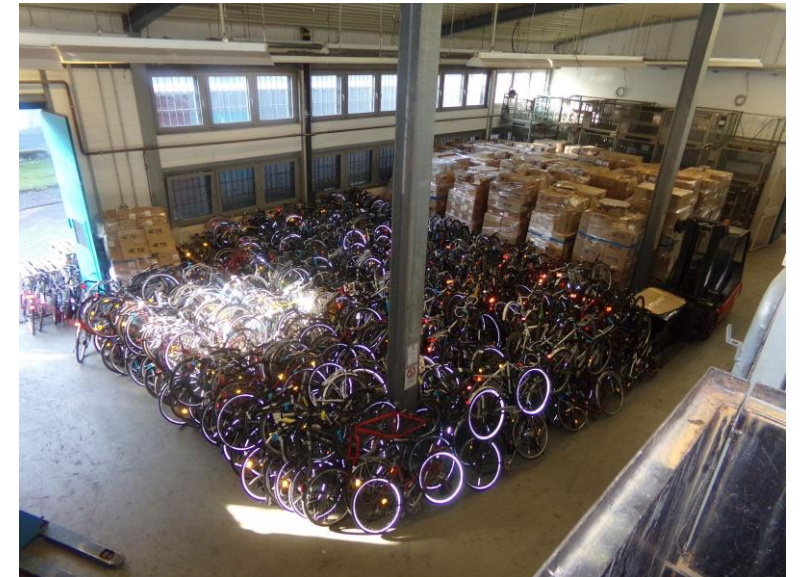
- Start Aufbau Sammel- und Verarbeitungspartner Netzwerk:



- Eintauschaktion mit Advanced Ebikes:



- Start Produktion und Export Fahrräder im 2023
- Im 2024 4-5 Exporte geplant (ca. 2300 Fahrräder ab Aachen und Frankfurt)



Ausbau Velafrica Deutschland

Was ist geplant / Ausblick 2025:



- Weiterer Ausbau Verarbeitungs- und Sammelpartnernetzwerk
 - U.a. Abholaktionen und Eintauschaktionen
 - 2025 Export von 8-10 Containern (ca. 4200 Fahrräder)
- Pilotregion Frankfurt:
 - Fokussierung auf zirkulare Warenkreisläufe
 - Aufbau Aktivitäten in Malawi (Model Velohub)

News zur Veloproduktion – Quiz zur virtuellen Werkstatt

1. Welche 2 Velokategorien wurden zu einer zusammengeschlossen?
2. Nennt 4 Merkmale von A+ Velos
3. Welches sind die 4 Phasen des „20 Sekunden Checks“ bei der Triage von Rohvelos?
4. Im Dokument „Qualitätsstandards für Ersatzteile“ gibt es ein neues Kapitel, welches?
5. Nennt 3 Punkte, die wichtig sind für die Sicherheit beim Containerverlad
6. Wie viel erhalten Verarbeitungspartner, wenn sie eine Liegenschaftsabholung durchführen?
7. Was sagt man Spendenden, wenn sie ein Velo spenden?



<https://velafrica.ch/virtuelle-werkstatt>

News zur Veloproduktion: Stand E-Mobilität

In der Schweiz

1. **Drei regionale Partner, die E-Bikes zu Ersatzteilen verarbeiten**
 - Thorberg in der Region Bern
 - Werkraum4 in der Region Zürich
 - AIP plus in der Region Basel
2. **Neues Kapitel zu E-Bikes im Dokument „Qualitätsstandards für Ersatzteile“**
 - Generell: Aus E-Bikes lassen sich hochwertige Ersatzteile generieren
 - Aus E-Bikes werden alle Ersatzteile für herkömmliche Velos generiert, die im Ersatzteil-Katalog sind
 - Akkus, Motoren und Kabel werden nicht exportiert



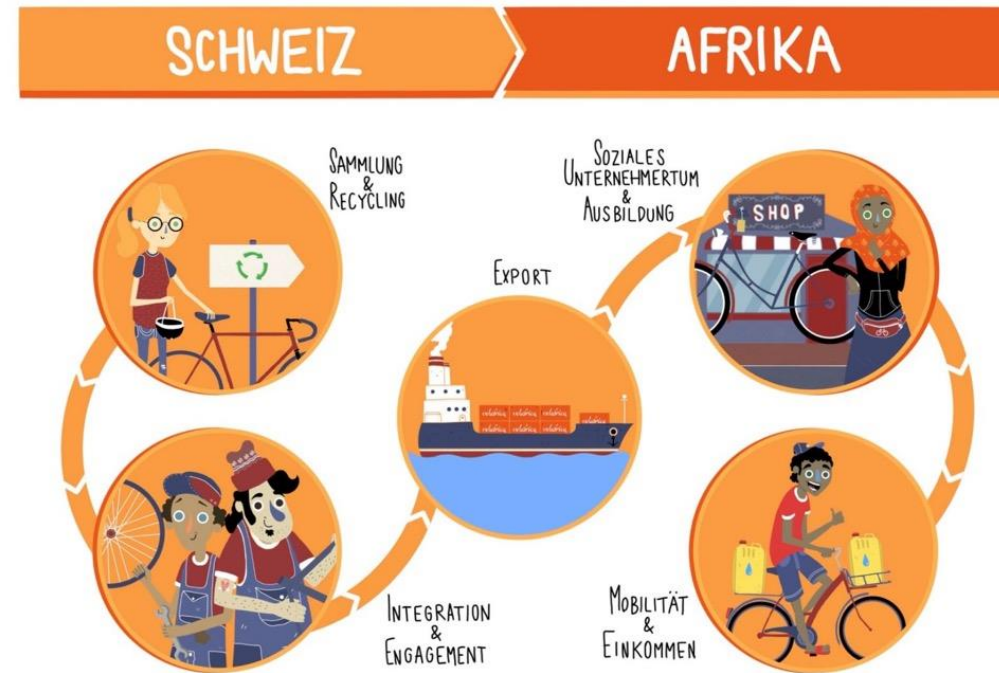
In Afrika

1. Pilotprojekte zu E-Mobilität in Afrika
2. Zurzeit werden Schweizer E-Bikes nicht nach Afrika exportiert

News zur Digitalisierung der Warenkreisläufe

Notwendigkeit

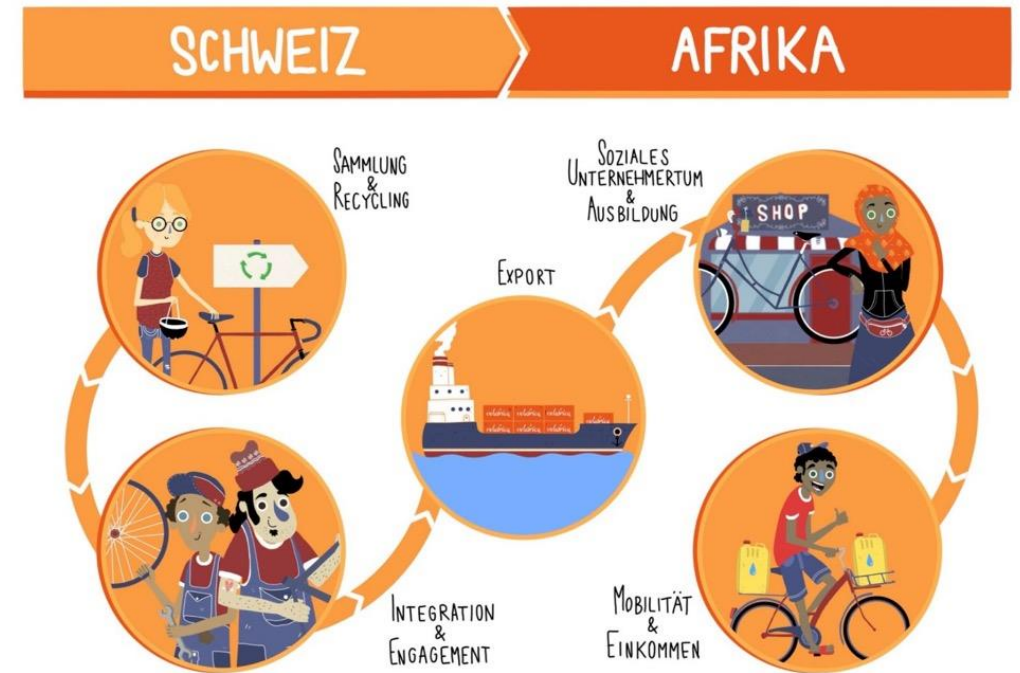
- Fehlende Transparenz des Systems
- Lagerbestände erfragen ist zeitintensiv
- Konkrete Planung für Containerverlade sehr eingeschränkt



News zur Digitalisierung der Warenkreisläufe

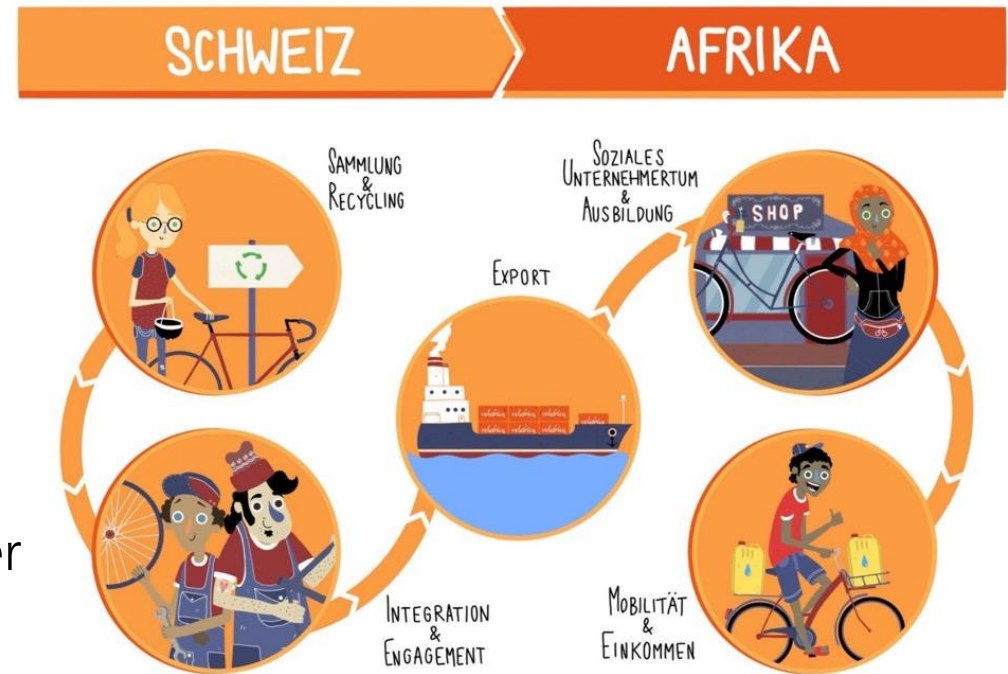
Ziele

- Transparenz der Warenflüsse
- Lagerbestände auf einen Blick sichtbar machen
- Digitale Logistik mit Tracking Details
- Statistiken über Herkunft und Wege der Velos
- Planung und Koordination der Logistik optimieren
- Spendererlebnisse generieren



Benefits für euch

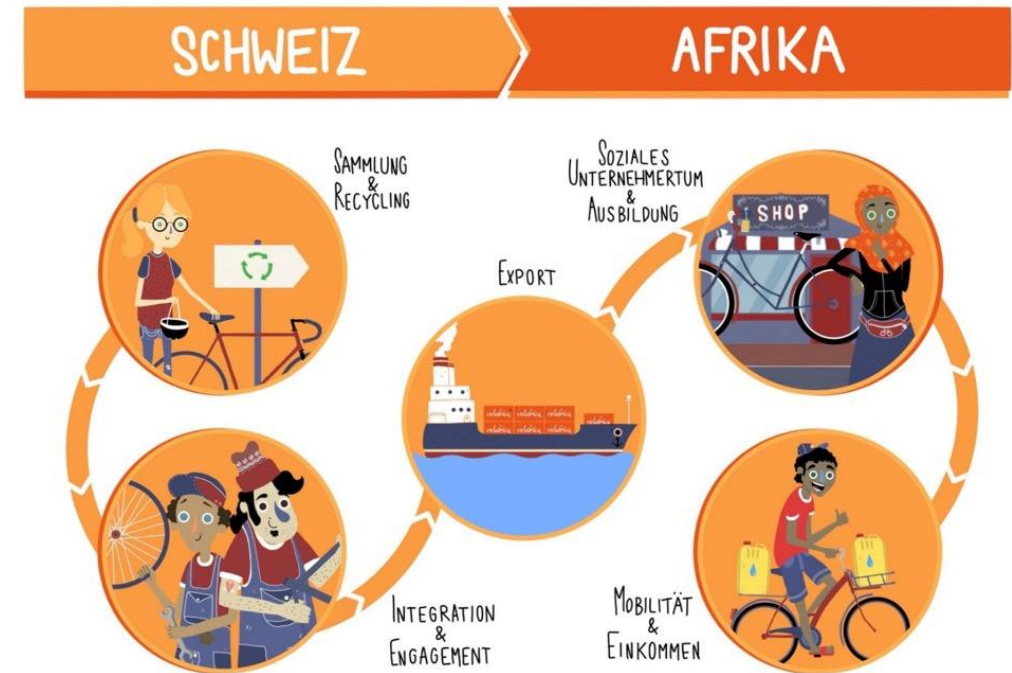
- Statistiken fallen weg
- Listen mit Anmeldungen fallen weg
- Durchschlagblöcke fallen weg
- Ihr habt euren eigenen Lagerbestand jederzeit einfach ablesbar (Rohvelo und Exportvelo)
- Planungssicherheit, dass immer genug Velos zum Verarbeiten vorhanden sind und Container vorausschauend bestellt werden können.



Aktueller Stand der Digitalisierung

Testversuche an verschiedenen Spendeneingangskanälen

- Sammelanlässen
- VPN: Drahtesel, Velowerkstatt Egelsee, Velafrica
- Abholaktion Zug (SNH Horgen und Halle 44)
- Abholaktion Freiburg



News zur Veloproduktion: Produktionszahlen

- Wir sind gut unterwegs – bis heute bereits **17'716** Velos exportiert
- Budget von 25 Tsd Velos für 2025 ist realistisch

Herzlichen Dank an alle für den Einsatz bis dato!!



News zur Veloproduktion: Verladeorte

Bikes Historical Loading

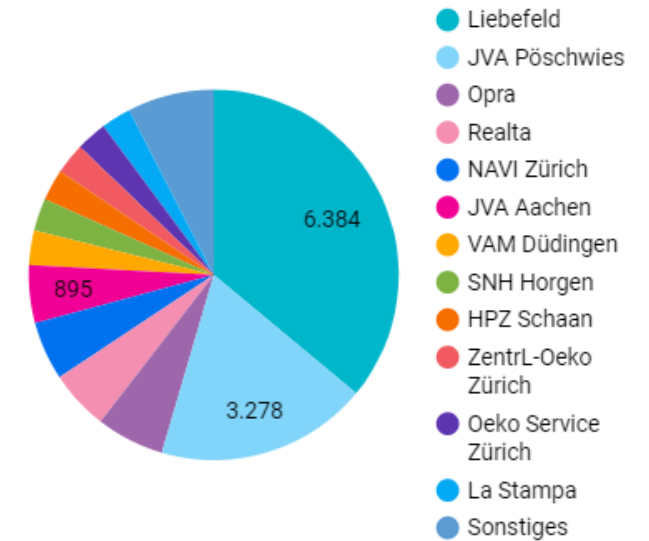
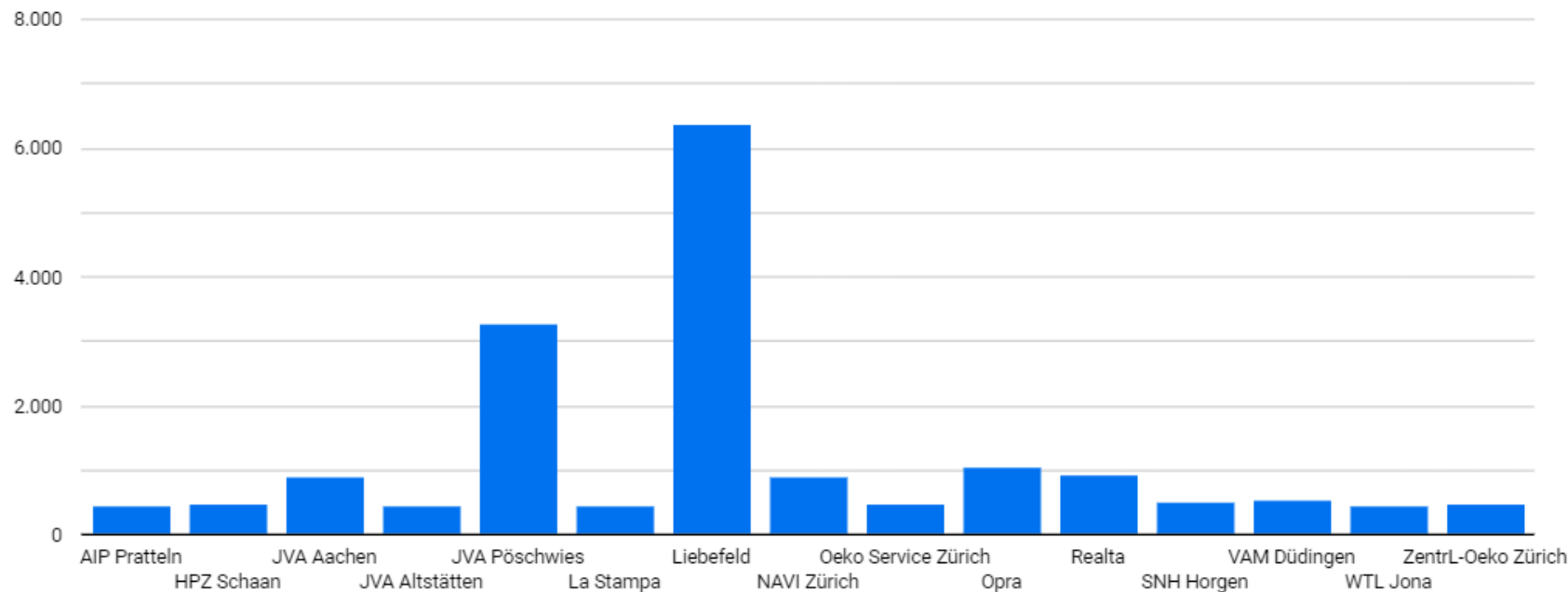


Loading places since 1997

Place of Loading

Total Bikes
17.716

01.01.2024 - 11.09.2024





Entlang der ganzen Wertschöpfungskette des Velos profitieren die unterschiedlichsten Menschen



Fragen und Anregungen aus dem Netzwerk

Habt ihr Fragen
oder Anregungen?



MERCI für eure Aufmerksamkeit!

DANKE für euer Engagement!

SCHÖN seid ihr dabei!

velafrika

Mobilität mit Perspektiven



Feedback zum Netzwerktreffen

Was nimmst du vom diesjährigen Netzwerktreffen mit?

Was wünschst du dir vom nächstjährigen Netzwerktreffen?

www.menti.com

Code:7304 1335

