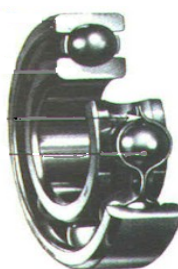




Dossier auto formation

Entretenir ses rollers



Ce dossier d'auto formation se situe dans le cadre de la formation initiale d'animateur de la fédération UFOLEP. Il est destiné aux futurs initiateurs des clubs.
Il présente les bases nécessaires pour entretenir ses rollers dans un bon état de fonctionnement.
Dans le module 4 – Activité sportive – il correspond à une séance de la séquence sur l'environnement.



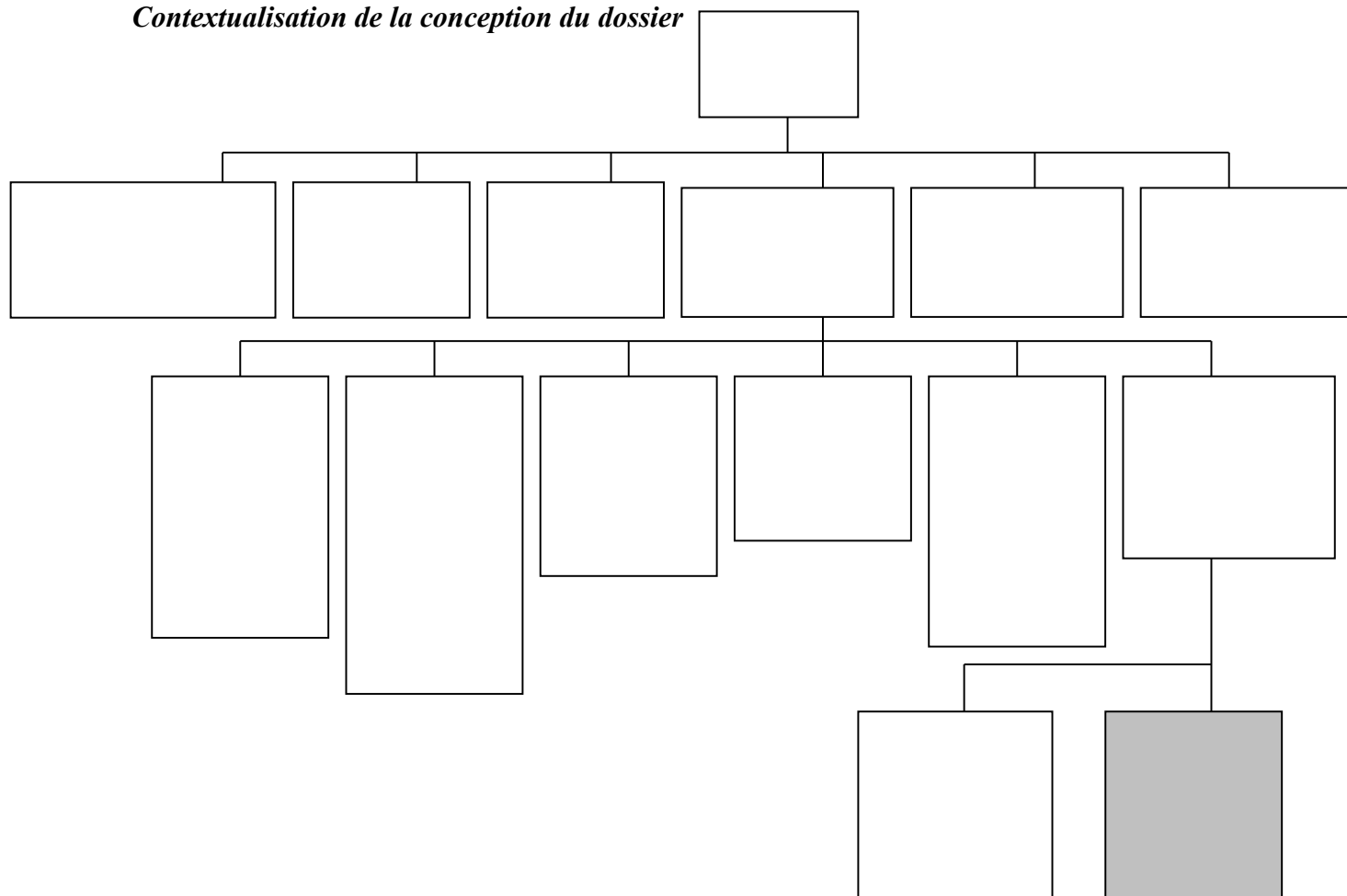
Sommaire

<i>Contextualisation de la conception du dossier</i>	2
<i>Procédure d'utilisation du dossier par le formé</i>	
<i>Capacités faisant l'objet des apprentissages en format auto formatif</i>	
<i>Formulation des objectifs pédagogiques</i>	
<i>Le contexte de l'apprentissage</i>	
<i>La carte de progression d'apprentissage sous forme schématique</i>	
<i>Les propositions d'évolution éventuelle du dossier</i>	
<i>Le référencement précis des différentes ressources à disposition et les modes d'accès</i>	
<i>Mise en situation</i>	3
<i>Capacités faisant l'objet des apprentissages en format auto formatif</i>	
<i>Formulation des objectifs pédagogiques</i>	
<i>Information</i>	4
<i>Procédure d'utilisation du dossier</i>	
<i>Les moyens, outils, ressources nécessaires à l'apprenant</i>	
<i>Guide n°1</i>	5
<i>Entretenir les roues</i>	
<i>Les exercices d'entraînement</i>	6
<i>Guide n°2</i>	8
<i>Régler la hauteur des roues</i>	
<i>Guide n°3</i>	9
<i>Les roulements à bille</i>	
<i>Les exercices d'entraînement</i>	11
<i>Guide n°4</i>	13
<i>Remplacer et enlever le frein</i>	
<i>Les appuis techniques</i>	
<i>Les roues</i>	14
<i>Les roulements à bille</i>	16
<i>L'évaluation des apprentissages</i>	18

Entretien ses rollers



Contextualisation de la conception du dossier



Entretenir ses rollers



Mise en situation

Capacités faisant l'objet des apprentissages en format auto formatif

Démontage, nettoyage et remontage de ses rollers

Travail avec précision

Utilisation des différents outils, nécessaire à l'entretien

Formulation des objectifs pédagogiques

EC d'entretenir ses rollers.

EC de les démonter, les nettoyer et pouvoir les remonter afin d'obtenir un rendement identique à celui de rollers neufs. A l'issue du remontage, l'ensemble tournera longtemps, facilement, sans bruit et sans friction.

Le contexte de l'apprentissage

La formation s'adresse à des stagiaires en formation FIA (formation initiale d'animateur), personnes qui se préparent à animer et qui découvrent l'animation de l'activité

Pré requis

Les apprenants devront à l'entrée en formation avoir acquitté une licence UFOLEP, un an de pratique de l'activité, 17 ans, être titulaire d'une formation au premier secours (Attestation de Formation aux Premiers Secours ou Brevet National de Premiers Secours) ou être en cours de formation (fournir un justificatif d'inscription), avoir établi une fiche de présentation qui fera connaître son expérience et ses motivations.

Information

Entretien ses rollers



Entretien de vos rollers. Il y a plusieurs choses à faire si vous voulez - ce qui est parfaitement légitime - que vos rollers durent un peu plus qu'un été. On peut citer :

1. Entretien des roues
2. Régler la hauteur des roues (uniquement sur certains modèles)
3. Entretien des roulements à bille
4. Remplacer et enlever le frein
5. Entretien la bottine et le porte roue(cette opération peut se révéler plus ou moins importante selon les cas)

N.B. Les entrées 2 et 4 sont réservées aux patineurs ayant acquis un minimum de maîtrise de leurs engins.

Procédure d'utilisation du dossier

Installez vous dans un endroit calme, aéré, sur une table pour ne pas perdre des éléments avec tous les outils nécessaires au bon déroulement de la séance. Suivre les étapes annoncées.

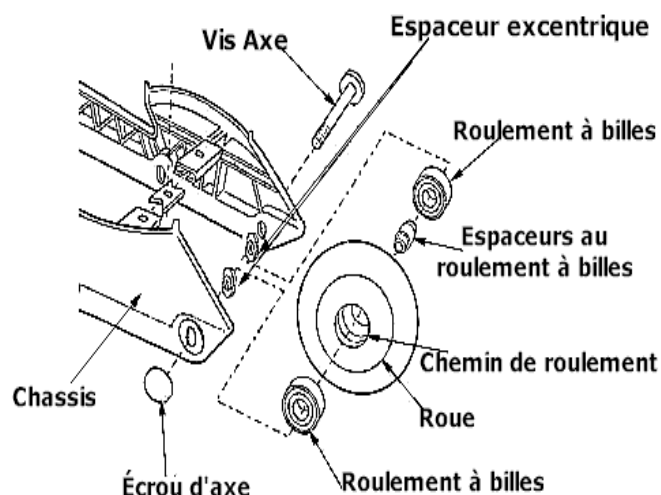
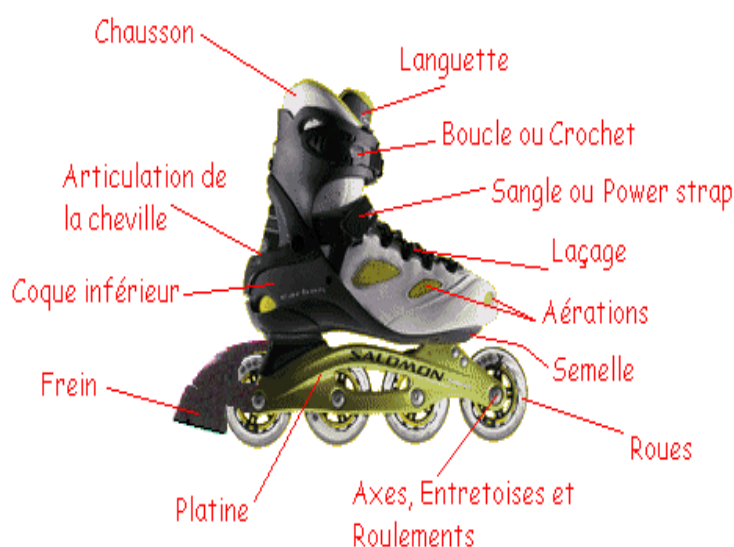
Les moyens, outils, ressources nécessaires

Munissez-vous de quelques outils et ustensiles :

Une bassine, une brosse et de la lessive

Deux clés Allen (ou BTR) de 4 mm, un extracteur de roulement (clé spécifique pour roller en forme de Y ou de T, un embout servant à l'extraction)

Une bouteille de pétrole désaromatisé (ou gasoil ou white spirit si l'odeur ne vous est pas désagréable), un pinceau, une vieille brosse à dent, une boîte plastique, une aiguille et un peu de graisse, un chiffon ou du papier essuie tout, un tournevis (souvent cruciforme)





Guide n°1

Entretenir les roues

Quiconque pratique ce sport a déjà constaté combien l'usure des roues est inégale. Au bout de quelques heures de pratique, en voyant que ces belles petites roues ont perdu de leur rondeur, on est tenté de les démonter et de les retourner de 180° pour conserver coûte que coûte leur symétrie. Comme l'usure concerne aussi bien leur forme que leur diamètre, certaines personnes consciencieuses effectuent une sorte de "permutation circulaire" et font un échange avant/arrière et gauche/droite de leurs roues, comme cela est préconisé dans la notice de tel ou tel constructeur.

Les roues se dégradent plus ou moins rapidement selon la distance parcourue, le type de surface sur laquelle vous roulez, de la dureté de vos roues et de votre coup de patin. Les roues plus molles, les surfaces plus abrasives et le coup de patin agressif favorisent une usure plus rapide. Certains recommandent une permutation des roues aussi fréquente qu'aux 4 heures d'utilisation. A ce rythme-là, vous risquez de passer votre été dans le garage. Faites la permutation des roues quand les premières asymétries dans la forme des roues sont visibles à l'œil. Un petit test rapide consiste à faire rouler votre patin librement sur une surface très plate. Lorsque la roue avant ou arrière ne roule pas en même temps que les autres, une permutation s'impose !

La roue avant et arrière usent plus rapidement que les roues intérieures ; leur diamètre diminue plus rapidement. On permute donc généralement la première roue avec la troisième et la deuxième roue avec la quatrième. Ceci a pour effet de conserver un même diamètre pour vos roues. Pour ceux qui ont cinq roues sur leurs patins, la rotation classique est : 1 avec 4, 4 avec 2, 2 avec 5, 5 avec 3 et 3 avec 1.

Ce n'est pas tout que de maintenir uniforme le diamètre de ses roues ; il faut aussi veiller à ce que leur profil soit équilibré. Le côté intérieur des roues s'use plus rapidement que le côté extérieur puisque la poussée est pratiquée par la face intérieure des roues. Cela s'aggrave si vous patiner un peu "sur la bottine". Il faut donc permuter les roues de façon à exposer leur côté le plus usé vers l'extérieur du patin.

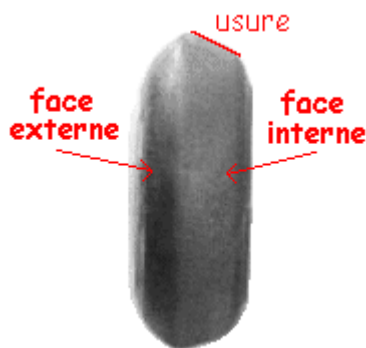
Aussi, on a généralement une jambe plus forte que l'autre et avec laquelle on pousse plus fort. Ceci a pour effet d'user les roues d'un patin plus rapidement que les roues de l'autre patin. Donc, à chaque deux permutations régulières des roues, on s'assure de faire passer les roues du patin droit sur le patin gauche et vice versa. On s'assure en même temps de poser le côté usé des roues vers l'extérieur du patin. Le profil des roues se refera de lui-même au cours des prochaines sorties.

Ne revissez pas vos roues trop serrées, surtout si vous avez des espaceurs en Nylon ; le bon roulement des roues pourrait s'en trouver compromis. Mais assurez-vous quand même qu'elles seront suffisamment serrées pour ne pas les perdre lors de votre prochaine sortie ;

Attention, après une permutation, vos patins pourraient avoir un drôle de comportement pour une sortie ou deux ; c'est un signe que vos roues étaient usées inégalement. Plus les roues sont usées avant la permutation, plus vos patins paraîtront instables au début, le temps que le diamètre des roues s'ajuste.

Même si vous observez scrupuleusement ces instructions de permutation, il arrive parfois que le profil des roues ne se corrige pas bien. Il faut alors utiliser son jugement et faire des rotations non-standards pour forcer une usure plus homogène.

Plus on tarde à effectuer la rotation, plus il est difficile de rectifier l'état des roues. Après un couple de sorties, le diamètre de vos roues sera notablement plus petit qu'à l'origine. Il faudra alors penser à remplacer les roues. Evidemment, vous devrez remplacer les 8 roues en même temps, n'essayez pas d'économiser !



Entretenir ses rollers



Les exercices d'entraînement

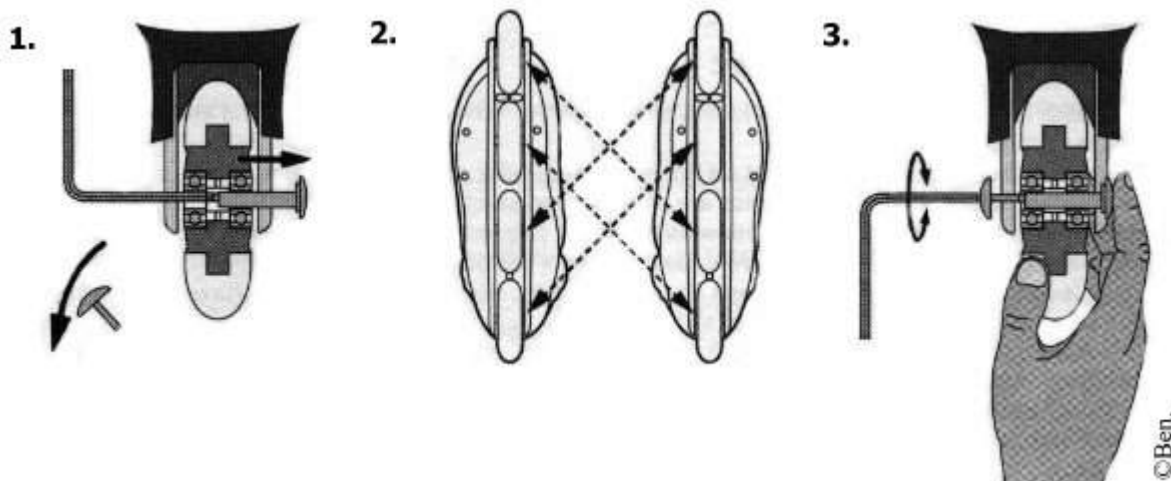


Nettoyer les roues :

Pour laver les roues utiliser simplement de l'eau savonneuse (Surtout pas d'essence, de pétrole...) et essuyer les en retirant les petits cailloux ou autres objets qui peuvent être plantés dans la gomme. **La permutation permet d'améliorer la durée de vie de vos roues.** Après chaque sortie il faut regarder le profil des roues et dès que l'on constate une usure de la face interne due aux poussées répétées pendant le patinage, au freinage en T ou en chasse-neige... il faut **les permuter en les retournant** de manière à ce que la face interne devienne la face externe. Le but de la permutation est d'équilibrer l'usure car les roues situées sous le talon sont généralement plus sollicitées surtout lorsque l'on est débutant. L'usage du frein tampon engendre aussi une diminution notable de la roue arrière proche du frein car pendant le freinage elle supporte une bonne partie du poids du patineur.

La permutation des roues de vos rollers est primordiale. Rassurez-vous, ce travail ne demande pas de notions de mécanique avancée. Il vous suffit de vous munir d'une clé (ou deux pour les plus récalcitrants) Allen de 4 mm (généralement fournie avec les rollers) :

Démontez les roues une par une et permutiez-les suivant le schéma ci-dessus (figure 2) :



Attention : le côté extérieur de la roue qui est décoré à l'origine, se retrouve tourné vers l'intérieur du patin. On ne voit donc plus les dessins de l'extérieur.

Entretenir ses rollers

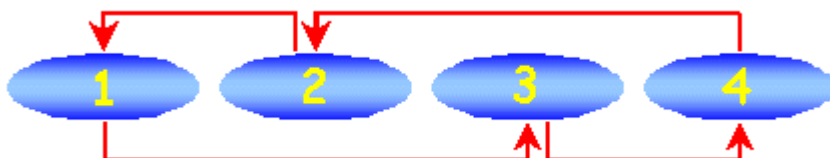


Permutation des roues :

Il importe de reconnaître que les pourtours intérieurs des roues tendent à s'user plus rapidement que les pourtours extérieurs. Pour tirer le maximum de vos patins et pour vous assurer d'un rendement optimal, vous devez faire la permutation des roues régulièrement. Nous recommandons de procéder à cette permutation toutes les quatre à six heures de patinage.

Il existe trois méthodes de permutation :

Nous recommandons d'utiliser la méthode 1 ou 2 lors d'une première permutation, puis la méthode 3 pour les permutations subséquentes.



Méthode 3 : (permutation d'un patin à l'autre)

Après avoir retiré et fait la permutation des roues, intervertissez la roue n°1 du patin droit et la roue n°3 du patin gauche, la roue n°2 du patin droit et la roue n°4 du patin gauche, la roue n°3 du patin droit et la roue n°1 du patin gauche, la roue n°4 du patin droit et la roue n°2 du patin gauche.

Ou en utilisant la méthode 2 et en permutant d'un patin à l'autre, intervertissez la roue n°1 du patin droit et la roue n°3 du patin gauche, la roue n°3 du patin droit et la roue n°4 du patin gauche, la roue n°4 du patin droit et la roue n°2 du patin gauche, la roue n°2 du patin droit et la roue n°1 du patin gauche.



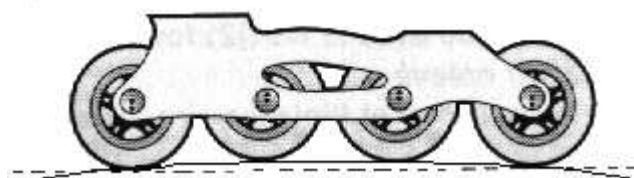
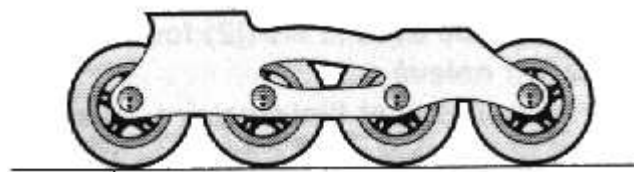
Guide n°2

Régler la hauteur des roues

Sur certains patins, il est possible de régler la hauteur de chaque roue de manière indépendante. C'est possible (entre autres) sur les Roces Magestic, les Rollerblade Dirk et G, les Salomon FT8 et tous les modèles avec platine en alu. Quel est l'intérêt ?

Réponse : pouvoir personnaliser son style de glisse, privilégier plus ou moins la vitesse, la maniabilité, etc....

Voici plusieurs exemples de réglages :



Sur les patins agressifs, on peut faire d'autres réglages en plaçant des roues de diamètre plus petit au centre du patin.



Les roulements à bille

Le plus difficile dans l'entretien des patins, ce sont les roulements à bille. Deux agents réduisent la vie de vos roulements : la poussière et l'eau. La période d'entretien des roulements à bille varie selon l'exposition à la poussière et l'eau, le type et la qualité de vos roulements et le type de lubrifiant que vous utilisez. Inspectez l'état de vos roulements à bille après chaque sortie. Il suffit de faire tourner les roues librement en leur donnant un élan avec la main. Il est temps de les nettoyer lorsque qu'une roue tourne nettement moins longtemps que les autres ou lorsqu'une roue vibre ou émet un son métallique suspect.

Profitez des rotations périodiques de vos roues pour nettoyer l'extérieur de vos roulements à bille ; en gardant la poussière éloignée à l'extérieur, vous éviterez qu'elle se répande à l'intérieur. On peut en profiter aussi pour ajouter un peu d'huile dans les roulements sans les ouvrir. Mais tôt ou tard, il vous faudra procéder au grand nettoyage !

Il faut d'abord enlever les roues et démonter les roulements du moyeu des roues. On enlève les roulements en appuyant fortement sur l'espaceur avec un outil spécial : l'extracteur. Certains manufacturiers fournissent un extracteur avec les patins, sinon, une boutique spécialisée vous en vendra un avec joie. En appuyant fortement la pointe de l'outil sur l'espaceur, on chasse le roulement opposé du moyeu de la roue. L'espaceur tombe et le second roulement s'enlève alors très facilement. On peut immédiatement nettoyer l'extérieur du roulement avec un dégraissant. Un détergent peut bien faire l'affaire mais un solvant agit plus rapidement.

Il existe deux grands types de roulements à bille : les roulements scellés (les Anglais disent "sealed") et les roulements protégés (shielded). Quel que soit votre type de roulement, ils peuvent tous être nettoyés ; cependant, ils n'offrent pas tous la même facilité d'entretien.

Les roulements scellés se veulent sans entretien mais ils finissent quand même par s'encrasser. Ils sont durs à ouvrir et une fois ouverts, ils ne sont plus scellés et ne le seront plus jamais ! S'ils ont un joint d'étanchéité en caoutchouc, on brise souvent le joint en ôtant le couvercle. S'ils n'ont pas de joint, il est pratiquement impossible à ouvrir sans en briser le couvercle. C'est à vous de prendre la décision de les ouvrir ou pas.

Pour ouvrir un roulement scellé, il faut généralement faire sauter le couvercle avec un petit tournevis de bijoutier à lame plate qu'on insère dans le joint de caoutchouc (ce qui brise le joint) ou en frappant sur le couvercle avec un marteau et un poinçon (ce qui brise le couvercle). Attention de n'ouvrir qu'un seul côté ! Vous pouvez jeter le couvercle s'il est déformé ; sinon, vous arriverez peut-être à le remettre.

Les roulements à bille protégés ont généralement des couvercles amovibles retenus par un anneau en "C" (C-ring). Avec un petit tournevis de bijoutier ou une aiguille, on agrippe la pointe de l'anneau que l'on comprime vers le centre du roulement à bille. Attention, l'anneau a la fâcheuse habitude d'aller revoler à l'autre bout de la pièce ! Une fois l'anneau retiré, le couvercle peut être enlevé facilement. On peut retirer les deux couvercles. C'est plus long, mais ça facilite le nettoyage.

Une fois vos roulements à bille ouverts, n'essayez pas d'enlever les billes ou le porte-bille ; ce n'est pas nécessaire et vous risquez de briser inutilement les pièces intérieures. On nettoie l'intérieur au dégraissant. Il faut veiller à ne laisser aucune saleté à l'intérieur. Frapper légèrement le roulement à bille sur une surface solide peut aider à déloger la saleté. Laissez tremper longtemps vos roulements dans du solvant et utilisez une vieille brosse à dent pour faire sortir toutes les saletés prises entre les billes. Nettoyez aussi les couvercles, les anneaux en "C" et les espaceurs. Une fois nettoyés, rincez généreusement le tout avec de l'alcool pour ôter toute trace de détergent ou de solvant.

Laissez sécher complètement l'intérieur avant de continuer. Si vous n'êtes pas patient, utilisez un séchoir à cheveux pour hâter le processus.

Si vous avez ouvert les deux côtés, il est temps de refermer un couvercle et de remettre l'anneau en "C". Arrive maintenant le moment de relubrifier vos roulements à bille. Il y a deux types de lubrifiant : la graisse et l'huile.

L'huile offre moins de friction que la graisse ; vous pourrez donc rouler un peu plus vite. Cependant, l'huile disparaît plus rapidement que la graisse, ce qui nécessite un entretien plus fréquent. Si vous êtes un adepte de la performance, utilisez l'huile ; mais vous aurez à effectuer votre entretien plus souvent. Pour l'huile, certains utilisent de l'huile à machine à coudre, de l'huile à moteur 5W20 ou de l'huile spéciale vendue dans les boutiques.

L'usage de la graisse nuit légèrement aux performances parce qu'elle exerce plus de friction. Par contre, elle permet d'espacer les entretiens parce qu'elle dure plus longtemps. Procurez-vous de la graisse pour roulements à bille dans toute bonne quincaillerie. Choisissez la viscosité la plus faible. Les boutiques spécialisées tenteront de vous vendre une graisse au lithium... ça ne vaut probablement pas la peine. Si vous avez fait sauter les couvercles de vos roulements scellés, utiliser de la graisse comme lubrifiant ; car vos roulements seront exposés à plus de poussière.

Entretenir ses rollers



Remplissez vos roulements avec votre lubrifiant préféré. Allez-y généreusement avec la graisse que vous faites pénétrer autour des billes en la poussant avec les doigts. (avant de commencer à remplir vos roulements de graisse, assurez-vous que le répondeur téléphonique sera branché)

Allez-y modérément avec l'huile. Trop d'huile, c'est inutile et ça attire la poussière ; deux gouttes suffisent. Faites rouler vos roulements pour étendre le lubrifiant. Si vous utilisez de la graisse, vous serez déçu par la friction, mais ne vous en faites pas, dès vos premiers vrais tours de roues, la graisse s'éloignera légèrement des billes et la friction diminuera rapidement.

Refermez le deuxième couvercle et l'anneau en "C" de vos roulements s'ils sont de type protégés. Essuyez l'excédent de lubrifiant. Remontez vos roulements sur vos roues, sans oublier de remettre l'espaceur. Si vous ne pouvez remettre les couvercles de vos roulements scellés ; placez la face découverte de vos roulements vers l'intérieur des roues pour les protéger de la poussière.

Vous avez 16 ou 20 roulements à nettoyer comme cela, alors prévoyez y mettre une bonne soirée. En règle générale, vos roulements à bille, s'ils sont bien entretenus, devraient durer plus longtemps que vos roues. Ils devraient même pouvoir durer toute la vie de vos patins. Contrairement aux roues, vous n'êtes pas obligé de remplacer tous vos roulements à bille en même temps. Vous pouvez remplacer seulement ceux qui vous causent des problèmes. Malheureusement, les boutiques les vendent par kit de huit.

Vérifiez déjà si vos roulements sont démontables. Comment le savoir ? C'est simple : Démontez les roues, comme expliqué précédemment, et comparez un roulement aux photos ci-dessous :



Non démontable



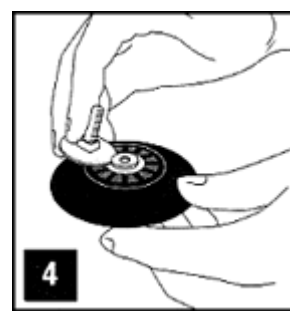
Démontable

Entretenir ses rollers



Les exercices d'entraînement

Démonter et faire tremper les roulements



Ensuite, enlever les roulements des roues, et enlever les circlips qui maintiennent les flasques à l'aide d'une épingle. Mettez tout ce bazar dans un récipient rempli de pétrole désaromatisé. Laissez tout ça faire trempette pendant la nuit.



Entretenir ses rollers



Lubrification des roulements :

La lubrification des roulements à billes est une partie importante de l'entretien du patin à roues alignées. Une bonne lubrification à l'huile vous permet un patinage à la fois plus rapide et plus agréable. Cependant, l'huile coule facilement, et par le fait même, elle attire inévitablement la poussière. C'est pour cette raison qu'il est primordial de vidanger et de nettoyer fréquemment vos roulements à billes.

Au petit matin, séchez les roulements avec un chiffon puis graissez-les avec de la graisse rose ou de la graisse spéciale pour rollers avant de remonter les flasques à l'aide des circlips.



Les sécher puis remettre de la graisse.

On peut aussi mettre de l'huile à la place de la graisse mais ATTENTION ! Si vous optez pour l'huile, les roulements seront fragilisés, moins résistants à l'eau, et s'encrasseront très facilement. De plus, il faudra remettre de l'huile souvent. Vos rollers seront aussi un peu plus bruyants. Mais alors pourquoi le faire ? Hé bien parce que ça va beaucoup plus vite ! On gagne environ 25% de vitesse. Alors à vous de choisir. Si vous avez des vieux rollers montés sur des Abec 3, ça vaut peut-être le coup.

Remplacement des roulements :

Il est à prévoir que les roulements se mettront un jour à grincer et à ne plus tourner librement. Dans un tel cas, il faudra remplacer les roulements.

Entretenir ses rollers



Guide n°4

Remplacer et enlever le frein

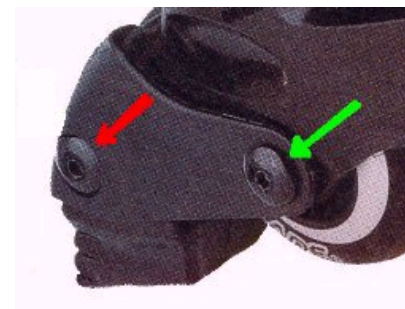
En règle générale, les manufacturiers placent une marque limite à l'usure du frein. Que votre frein soit une roue ou une tige de caoutchouc, on procède au remplacement du frein quand il est usé jusqu'à la marque. N'attendez pas que le boulon de retenue du frein touche le sol avant de remplacer le caoutchouc ; le métal ça freine mal sur l'asphalte ; à moins que vous vouliez impressionner les gens en faisant des flammèches !

Usure et remplacement des freins :

Il est à prévoir que le frein devra un jour être remplacé. Pour ce faire, desserrez la vis avec un tournevis. Ne laissez jamais le tampon de frein s'user jusqu'à la vis car il vous sera difficile de le retirer.

Deviser la vis qui se trouve au centre du frein ou sur certains modèles, la vis indiquée par une flèche rouge. Retirer le vieux tampon usagé et le remplacer par le neuf.

Attention, il n'existe pas de tampon universel, chaque marque, voir chaque modèle a son format spécifique.



Enlever le frein :

Avant de faire cette bêtise, attendez d'être bien à l'aise sur la route et de maîtriser plusieurs techniques de freinage. Pour enlever le frein, rien de plus simple. Il suffit de dévisser la dernière roue du patin concerné, d'enlever le frein, puis de remettre la roue en place. Petite subtilité cependant sur certains modèles fitness de marque Rollerblade : Démontez la vis indiquée par la flèche verte, enlevez le frein et remontez la roue à l'aide de la vis indiquée par la flèche rouge.

Guide n°5

Entretenir la bottine et le porte roue

Pour nettoyer le porte roue et la bottine, il suffit d'enlever les roues et de passer un linge humide sur la bottine. On nettoie le porte roues avec une petite brosse pour déloger le sable et la poussière.

Nettoyage du chausson

Retirez le chausson de la coque. Cette opération n'est possible que sur les rollers à coque plastique. En effet, sur de nombreux modèles (les K2 en particulier), la chaussure est solidaire de la platine. Sur d'autres, (les Salomon FT8, TR8, AC9 par exemple), il faut démonter une petite vis située à l'arrière du patin pour détacher le chausson.

Vous pouvez maintenant nettoyer le chausson à l'eau savonneuse. Rincez. Evitez de le faire sécher sur un radiateur.

Entretenir ses rollers



Sortir et nettoyer le chausson



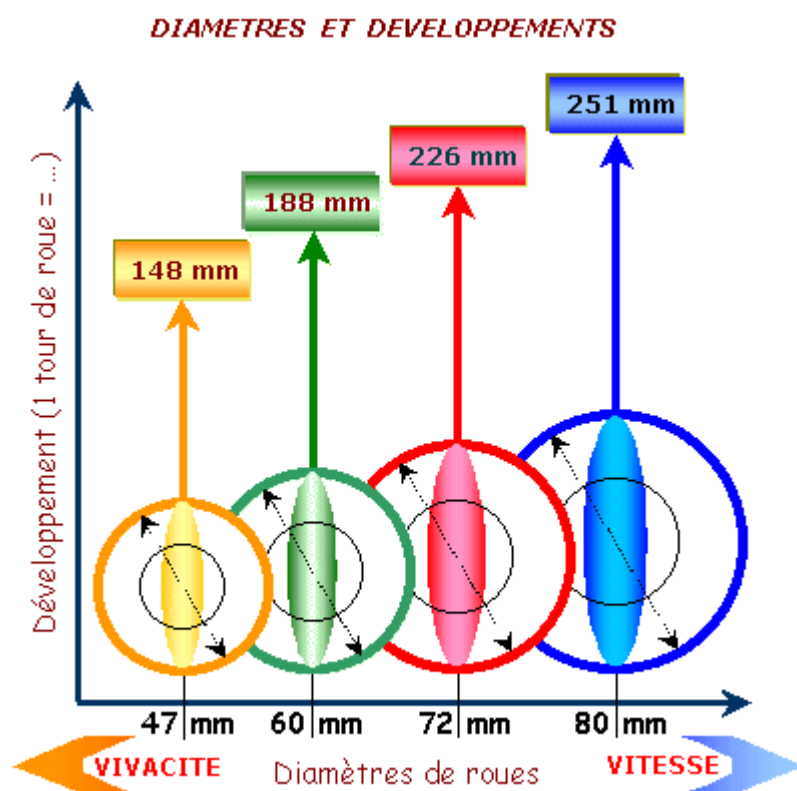
On peut aussi passer les chaussons à la machine à laver à 30° programme normal avec de la lessive classique.

Entretien des rollers



Les appuis techniques

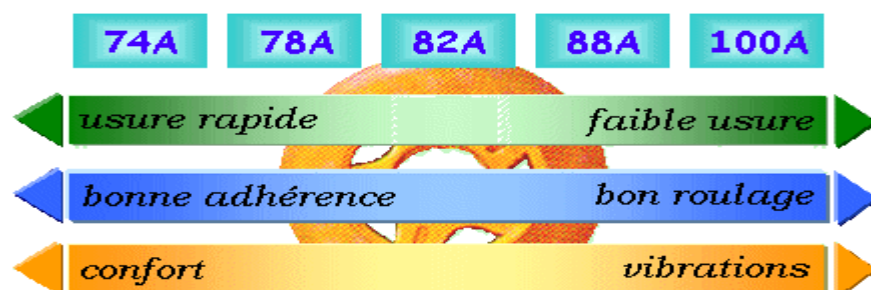
Les roues



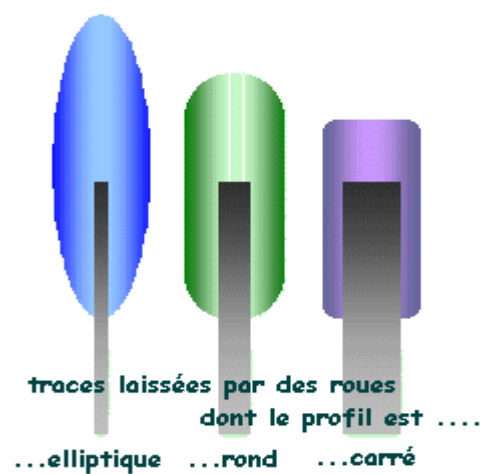
Entretien ses rollers



LES DIFFERENTES DURETES



PROFILS ET EMPREINTES

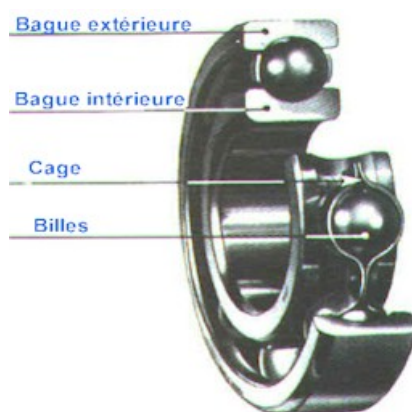


Entretenir ses rollers



Les appuis techniques

Les roulements



La raison d'être des roulements consiste à réduire la chaleur et la friction entre les roues et les axes pour permettre un fonctionnement sans entrave. Les roulements se classent selon une valeur dite ABEC (ABEC est un acronyme signifiant "Annular Bearing Engineering Council") ou la norme ISO (International Organization for Standardization). La correspondance s'établit comme suit :

ABEC	ISO
ABEC 1	Classe 0
ABEC 3	Classe 6
ABEC 5	Classe 5
ABEC 7	Classe 4
ABEC 9	Classe 2

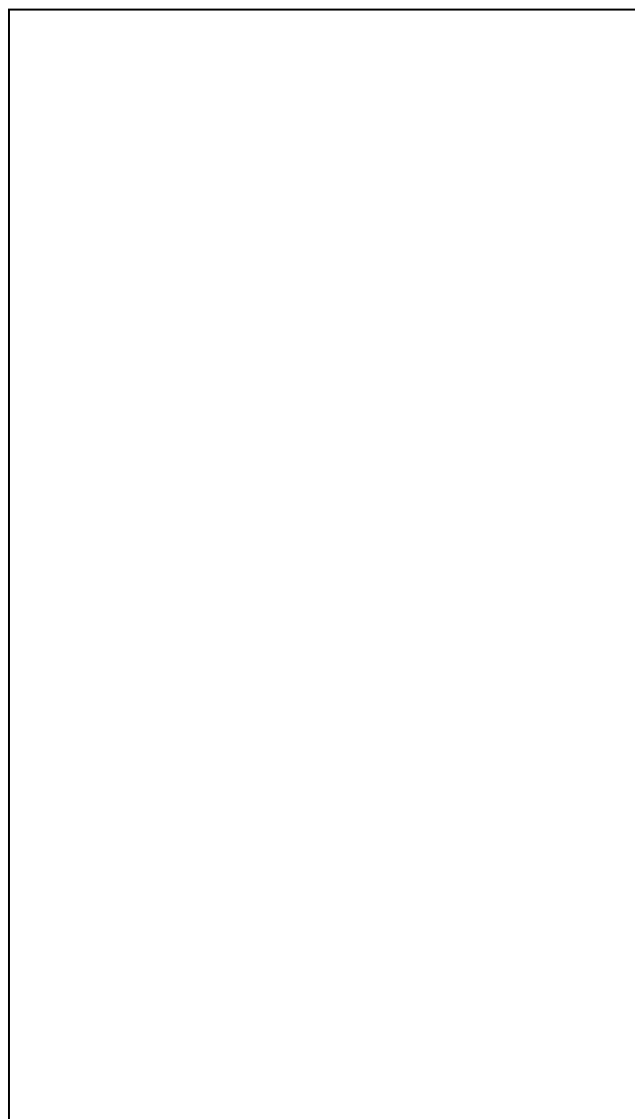
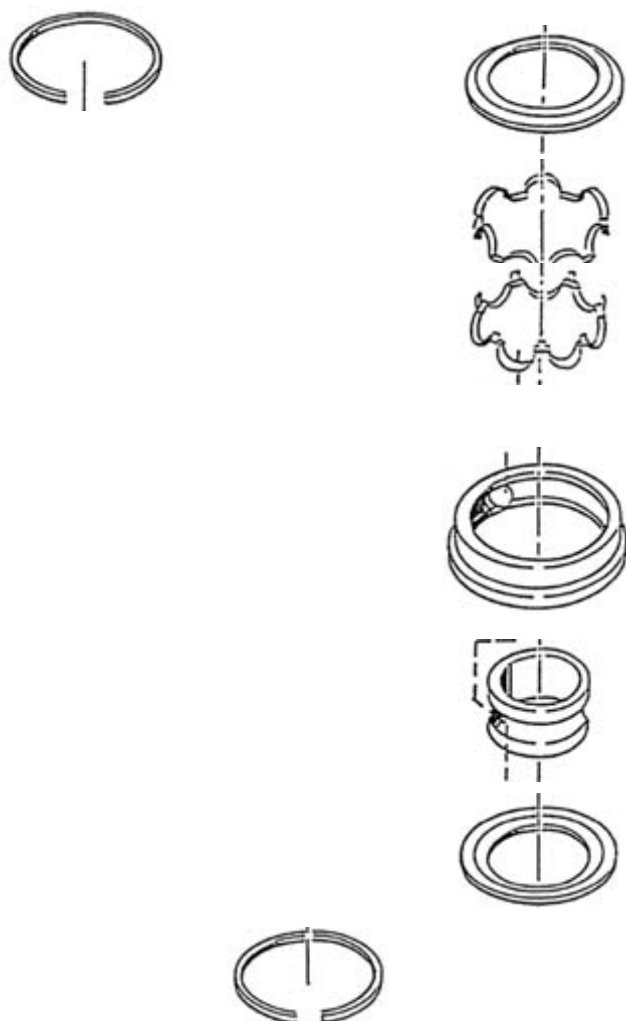
Un roulement porte la mention ABEC lorsqu'il répond à certaines normes minimales de rendement fixées par le comité. Par ailleurs les roulements ABEC se classent aussi selon une échelle de précision. Un roulement qui ne satisfait pas aux normes minimales reçoit l'appellation de roulement de précision ou de semi-précision. Il importe de noter que les normes ABEC ne servent pas à établir la qualité globale d'un roulement. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte quant à l'évaluation globale de la qualité d'un roulement. Les roulements diffèrent selon les matériaux utilisés à leur conception interne au degré de polissage et la [lubrification](#). La plupart des roulements n'ont pas besoin d'être lubrifiés ; quand vous souhaitez le faire, acheter d'abord un nettoyeur pour dégraisser le roulement.

Tous les patins à roues alignées courants utilisent des roulements standards 608 : le 8 représente un diamètre interne de 8 mm et le 6, la différence entre le rayon interne et le rayon externe. Les roulements sont munis de couvercles étanches parfois amovibles donnant accès aux billes. Il y a deux classes d'étanchéité : les roulements scellés (les anglais disent "sealed") et les roulements protégés ("shielded").

Nom	Caractéristiques	Effets
608 AB	roulements de base	
608 Z	1 face en acier	protection de la poussière sur 1 face
608 ZZ	2 faces en acier	protection de la poussière sur 2 faces
608 D	1 face en élastomère	protection de la poussière et de l'humidité sur 1 face
608 DD	2 faces en élastomère	protection de la poussière et de l'humidité sur 2 faces



Constitution d'un roulement



Voici un résumé des caractéristiques des trois types d'espaceurs :

Métal	Nylon	Aluminium
Métal contre métal	Nylon contre métal	Métal contre métal
Alignement peu précis	Alignement précis	L'alignement le plus précis
Incompressible	Compressible	Incompressible
Réglage trop serré quasi-impossible	Réglage trop serré possible	Réglage trop serré quasi-impossible
Pression additionnelle sur châssis	Moins de pression sur le châssis	Crée une pression sur le châssis
Le plus lourd	Le plus léger	Léger
Perte de performance	Bonne performance	Très bonne performance

Entretenir ses rollers



L'évaluation des apprentissages

Faites un test : tenez vos roulements par le moyeu et faites tourner la partie extérieure. Si vos roulements sont propres, ils devraient rouler très longtemps. Si vos roulements font encore du bruit ou vibrent encore à cette étape, soit il faut recommencer l'opération de nettoyage soit ils sont bons pour être changé.

Après le remontage de tous les éléments, faites tourner les roues en les lançant avec la main. Si tout tourne longtemps, facilement, sans bruit et sans friction, alors vos patins sont correctement nettoyé et remonté. Vous êtes prêt pour la prochaine sortie, vos patins sont eux, comme neufs, ils vous donneront le meilleur rendement pour vous apporter le plus de plaisirs possible.