



**Vous en avez assez de payer une location de parachute et de ne pas savoir qui a plié la voile principale avec laquelle vous allez effectuer votre prochain saut ? Et comme vous n'avez pas le budget nécessaire pour vous offrir un équipement neuf, vous envisagez d'acheter un parachute d'occasion, espérant trouver "la" bonne affaire... Alors lisez bien cet article si vous voulez éviter les nombreux pièges qui vous guettent !**

*Par Bruno Passe*



**Il ne faut pas aller trop loin dans la recherche d'une "bonne affaire"...**

**P**ourquoi acheter de l'occasion plutôt que du neuf ? Les raisons qui motivent un pratiquant à acheter un matériel d'occasion plutôt qu'un neuf sont diverses. La première est certainement le prix : acheter un matériel d'occasion permet d'obtenir un parachute personnel à un prix intéressant. Tout du moins en théorie, car nous allons constater que la réalité est parfois différente...

Dans la plupart des cas, l'achat d'un matériel d'occasion correspond à l'achat de son premier parachute. Raison de plus pour être prudent lorsque l'on n'y connaît pas grand-chose. Il existe d'autres motivations en dehors du prix, comme par exemple la disponibilité immédiate d'un modèle particulier qui répond à un besoin précis face au long délai sur certains matériels neufs.

Afin d'être concis, nous considérons ici que vous avez déjà effectué votre choix pour le type de matériel acheté : surfaces et modèles des voiles principale et secours, type de sac-harnais. Ce choix doit être fait en fonction de votre niveau technique, de votre expérience, de votre



**Oeillet de fermeture du sac de secours déformé :** Soit le plieur n'était pas compétent, soit le volume de la voile ou le réglage du loop de fermeture n'étaient pas compatibles. Usure anormale.



**Patelette de fermeture du sac principal usée :** par frottement, le coin de la plaque de plastique qui rigidifie cette pièce peut entamer le tissu. Usure normale.



**Loop de fermeture de secours à changer :** peu onéreux mais peut s'avérer vital. Usure normale, mais le loop aurait dû être changé lors du dernier repliage.

gabarit et de votre type de pratique. N'hésitez pas à consulter les fiches techniques des constructeurs pour vous aider dans votre choix, ces renseignements sont également valables pour les matériels d'occasion ! Et puis vous pouvez également demander conseil aux moniteurs ou au directeur technique de votre centre.

## A qui acheter ?

Quelle que soit la raison qui motive l'achat d'un parachute d'occasion, les pièges à éviter sont toujours les mêmes. Ils sont nombreux, mais nous allons constater qu'en ouvrant un peu l'oeil, il est possible de trouver "la" bonne affaire. Mais comme dans la plupart des cas, il s'agit d'une vente de particulier à particulier, il faut vraiment être prudent car il y a très peu de recours en cas de litige.

Nous avons la chance en France de disposer de nombreux revendeurs de matériel, qu'ils soient français ou étrangers, et de 3 fabricants. Tous sont bien entendu intéressés par la revente de matériel d'occasion : c'est un excellent moyen pour eux d'aider de futurs acheteurs de parachute neuf à disposer d'une partie des fonds nécessaires pour cette dépense. Oui mais voilà, en général les vendeurs ne servent que de "boîte aux lettres", car il existe un problème de responsabilité qu'ils ne souhaitent pas assumer et c'est compréhensible. En France, le seul revendeur français qui affiche officiellement une politique de vente avec garantie (et de rachat) en matière de matériel d'occasion est la société Toutazimut.

Il y a donc deux possibilités pour se procurer un matériel d'occasion : de particulier à particulier ou via un professionnel. Dans le premier cas, c'est soit le "bouche à oreille" qui fonctionne, soit l'affichage sur les centres ou encore les petites annonces (dans la presse spécialisée ou sur Internet). Dans le second cas, il suffit de s'adresser directement aux revendeurs, leurs coordonnées ne sont en principe pas difficiles à trouver ! Dans tous les cas, n'achetez jamais avant d'avoir vu le matériel (eh oui, il paraît que cela arrive avec les petites annonces...) !



Oeillet de glisseur déformé par les chocs à l'ouverture : Cela signifie certainement que la voile s'ouvre violemment. Usure anormale.



Connexion souple usée entre la voile principale et les élévateurs. Usure normale si la voile a beaucoup de sauts, anormale si la voile a peu de sauts (l'utilisateur ne rétractait vraisemblablement pas son glisseur et il le laissait flapper au niveau de la connexion, d'où l'usure).



Élévateur et commande de manoeuvre "très fatigués"... Cela signifie que le matériel a beaucoup sauté. Usure normale.

## Comment acheter ?

Le facteur principal est le prix. Non pas le prix d'achat du parachute d'occasion mais le prix de revient total de celui-ci lorsqu'il sera véritablement en bon état. Imaginons que le matériel que vous envisagez d'acheter comporte un élément vital qui ne soit pas en état de fonctionner, l'extracteur par exemple. Eh bien, la différence entre le prix d'achat et le prix de revient de ce matériel correspond exactement au prix d'un extracteur neuf. Cela paraît évident, mais ajoutez deux ou trois autres éléments de ce genre et on en arrive rapidement à des augmentations de l'ordre de 10 à 30%. L'estimation de l'état général du matériel est donc très importante dans le calcul du prix et nous allons l'aborder en détail dans les paragraphes ci-dessous.

Le marché de l'occasion est très fourni. Lorsque l'offre est plus importante que la demande, les prix baissent, c'est bien connu. Il faut en tenir compte dès le départ et surtout ne pas être pressé. Il est préférable d'avoir l'impression de perdre une bonne affaire plutôt que d'avoir la certitude de s'être fait rouler en trouvant moins cher après coup. Mais il n'existe pas non plus de règle précise pour calculer le prix d'un matériel d'occasion : pas d'argus officiel ni de décote établie. Après nous être renseignés auprès des revendeurs (seule source permanente et concrète en la matière) nous sommes tout de même parvenus à établir une sorte d'argus (voir encadré).

## L'état général

Deux parachutes possédant la même date de mise en circulation et le même nombre de sauts peuvent être dans des états complètement différents, en fonction du soin apporté par les utilisateurs. C'est évident. Ce qui l'est beaucoup moins, c'est la façon de déterminer l'état du matériel. L'aspect extérieur est toujours révélateur sur un équipement abîmé : des traces de salissure, d'usure ou de décoloration sont les signes extérieurs d'un manque de soin. Parfois il est beaucoup moins évident de déceler l'anomalie d'une mauvaise utilisation qui pourrait pourtant altérer la qualité du matériel. Il faut alors se méfier d'un trop

## Argus du parachute d'occasion

Attention, ceci n'est qu'une base de calcul valable pour un matériel en bon état et pour 100 sauts par an en moyenne. L'état du matériel et la loi de l'offre et de la demande restent des facteurs importants dans l'estimation du prix.

### Sac seul ou voile seule ou ensemble complet :

1ère année : -25%  
2ème année : -20%  
3ème année : -15%  
4ème année : -10%  
-10% par année supplémentaire.

### Sac + secours ou secours seul :

1ère année : -20%  
2ème année : -15%  
3ème année : -10%  
-10% par année supplémentaire.

### Système de sécurité :

1ère année : -20%  
2ème année : -15%  
3ème année : -10%  
-10% par année supplémentaire avec révision et piles à jour.

bon aspect extérieur et examiner chaque partie du parachute en détail si on veut en connaître l'état général.

## 1 Le sac-harnais

Les points sensibles sont :

- Les sangles de cuissardes : sont-elles usées par les anneaux passants en métal ?
- Le harnais : est-il à votre taille, ni trop étroit, ni trop lâche ?
- Les oeillets des rabats : sont-ils encore bien sertis et en bon état ?
- Les loops : sont-ils usés ?
- Les câbles de la poignée de libération : ne sont-ils pas coudés au niveau de la petite drisse du système de libération ? Ne pas hésiter à le sortir complètement pour vérifier son état sur toute la longueur.
- Le système de déploiement (P.O.D., drisse et extracteur) et les élévateurs (attache des commandes et système 3 anneaux) : sont-ils dans un état satisfaisant ?
- Les modifications : Le C.T.P. et les constructeurs éditent régulièrement des notes pour certains matériels (en général, elles sont archivées sur les centres) ; l'équipement en question a-t-il été mis à jour de ces modifications ?
- Les velcros : les fabricants ont tendance à l'utiliser de moins en moins sur les sacs-harnais modernes mais si l'équipement inspecté en comporte, il faut bien vérifier qu'ils assurent un bon crochetage mâle/femelle.
- Les patelettes rigides de fermeture des conteneurs principaux et secours : ne sont-elles pas trop déformées ou usées ?

## 2 La voile de secours

Comme elle sert peu souvent, il y a moins de risque d'usure. Vérifiez tout de même les numéros et date de fabrication portés par le constructeur (remarque valable pour la voile principale) ainsi que l'aspect général du tissu (décoloration par l'humidité, la moisissure ou traces de brûlures suite à une ouverture délicate) et la compatibilité avec le sac-harnais.

## 3 Le système de sécurité

Le déclencheur le plus répandu est le Cypres, fabriqué en Allemagne par la société Airtec, et il existe d'autres modèles comme la FXC 12000 et l'Astra. Quel que soit le modèle, il faut vérifier sa compatibilité avec le sac-harnais, la date de mise en service et la date du prochain entretien. En effet, tout déclencheur fait obligatoirement l'objet de visites de contrôle périodiques qui ont un coût. Il faut l'anticiper, surtout si la prochaine révision doit être effectuée dans le mois qui suit l'achat ! Dans le cas du Cypres et de l'Astra, il faut également prévoir le remplacement des piles. Pour le Cypres, elles doivent être changées tous les 2 ans ou après 500 sauts. Evidemment, chaque manipulation du déclencheur engendre un repliage du secours. Pour donner un exemple concret, si vous achetez un matériel d'occasion dont le Cypres doit être révisé et les piles changées prochainement, il faut prévoir un coût de 1 950 fr. pour le tout : révision du déclencheur, changement de piles et repliage du secours. Toujours dans le cas du Cypres, le lot de piles neuves coûte 450 fr. et la visite périodique (tous les 4 ans) coûte 1150 fr. (frais de port inclus).

#### 4 La voile principale

Il ne faut pas hésiter à plonger le nez dans les caissons pour inspecter l'état des coutures et du tissu, notamment au niveau de la patte d'attache de la voile sur l'extrados. Toute brûlure, petite déchirure ou décoloration du tissu doit attirer l'attention et alimenter la négociation. Autre partie à inspecter : les suspentes. L'usure générale est facilement décelable au premier coup d'oeil, mais il faut également regarder de près pour trouver "la" suspente qui est plus fatiguée que les autres.

Un des témoins d'usure d'une voile est la partie "oeillet de glisseur/point de connexion des suspentes sur les élévateurs". Chaque ouverture y projette le glisseur, laissant ainsi une marque indélébile d'usure. Dans le cas où la voile est équipée de maillons métalliques, le cône de suspension est en principe protégé à cet endroit par une pièce de tissu ou de plastique. S'il n'y a pas de protection, on retrouve alors les oeillets du glisseur déformés ou marqués. Les suspentes sont alors noircies et tailladées par le glisseur devenu tranchant. Le même type d'usure peut être provoqué par le flappement du glisseur, lorsque l'utilisateur ne le rétracte pas ou qu'il ne le descend pas suffisamment vers les élévateurs. Dans le cas où la voile est équipée de liaisons souples, il faut également vérifier que celles-ci ne sont pas usées, tout comme l'attache des suspentes.

Voilà pour l'état général du matériel. Cela peut sembler indigeste pour un novice mais avec un peu de bon sens et surtout de patience, il est possible de s'en sortir. Il y a aussi la solution des réparateurs. En général il y a un ou des plieurs/réparateurs agréés sur les centres. On les oublie trop souvent. On pense à eux lorsque c'est trop tard, lorsque le matériel est abîmé. Or, il est souvent possible de prévoir la rupture et donc de l'empêcher. Cette remarque est valable au moment du choix d'un matériel : n'hésitez pas à leur demander conseil, ils connaissent bien le matériel et pourront vous guider pour ce qui est de son état général.

### Conclusion

Il y a toujours un petit côté sentimental dans l'achat d'un parachute, après tout, cet objet nous sauve la vie à chaque saut ! Il existe sur le marché de l'occasion un choix considérable de matériels : de tous les prix, de toutes les époques et dans tous les états. Comme expliqué au début de cet article, nous avons considéré que votre choix était déjà fait en ce qui concerne le type de matériel (taille, surface, etc...). Vous allez acheter un parachute et pas un prix : ne faites donc pas l'erreur de craquer pour un harnais "un peu trop grand" ou une voile principale "un peu trop petite" sous prétexte que le prix est bon marché. Respectez votre choix de départ. Le matériel que vous achetez doit être plié de moins de 6 mois par un plieur agréé qui doit (théoriquement) en vérifier l'état. N'hésitez pas à anticiper la date du prochain repliage pour effectuer en même temps une révision chez un plieur/réparateur, c'est le meilleur moyen d'obtenir un avis extérieur et compétent sur l'état du matériel.

Cet article n'a pas la prétention d'être une recette miracle pour dénicher l'affaire du siècle, mais vous pouvez considérer qu'en appliquant les conseils exposés ici vous êtes maintenant mieux armé pour estimer correctement l'état général d'un parachute d'occasion.

Bon choix et bons sauts ! ■

### Les 20 points importants à vérifier avant d'acheter un matériel d'occasion

Si vous trouvez les mêmes réponses que nous, après avoir inspecté le matériel, vous pouvez considérer qu'il a été bien entretenu !

