



# ACHETER sur le NET

**Internet, c'est une multitude d'opportunités et donc un choix souvent difficile... Les erreurs sont nombreuses! Voici de quoi éviter les plus grosses et les plus fréquentes.**

**À lire même si vous ne prévoyez pas d'acheter! Un petit rappel essentiel sur les points à connaître de notre équipement: ailes, sellettes et parachutes.**

## SITES D'ANNONCES ET GÉNÉRALITÉS

Le plus important est de savoir ce que vous cherchez et de vous tenir à cette recherche. En schématisant, chercher un « parapente pas cher » n'est pas assez sélectif... Vous serez tout de suite perdu face à des centaines, voire des milliers d'annonces. Il est certain qu'une Boom 1 doit être aujourd'hui à moins de 100 euros. Mais qui en aurait encore l'usage? Donc sélectionnez très précisément ce que vous cherchez.

Par exemple: aile école (EN A), d'un PTV de 70 à 90 kg, qui a au plus 4 ans, une fiche d'entretien... Et tout ce qui ne correspond pas à cette recherche, vous éliminez d'office.

Il faut aussi savoir sur quel site chercher. On préférera un site spécialisé à un générique de petites an-



nonces, type « le Bon Coin » ou e-Bay: tapez « parapente », vous trouverez pas mal de pins, des posters, des vieux magazines, quelques ailes « dans le coup » au milieu de pas mal de trucs rigolos. Une petite plongée archéologique dans l'histoire du parapente! Plus sérieusement, il existe de nombreux sites (voir liste plus loin), professionnels ou non. Quoi qu'il en soit, ne vous attendez pas à trouver votre bonheur dans vos dix premières minutes de recherches. Il faut y revenir souvent et attendre l'occasion qui vous convienne. De plus, prendre le temps de chercher vous permettra de vous familiariser avec le marché. Très vite, vous allez remarquer que certaines marques et certains modèles reviennent plus souvent que d'autres.

Commencez par aller voir sur internet la réputation de ce matériel. Renseignez-vous ensuite auprès de vos connaissances ou sur les forums.

## ACHETER À UN PROFESSIONNEL OU À UN VENDEUR PRIVÉ?

J'entends par vendeur privé le pilote lambda qui met son matériel en vente parce qu'il en change ou parce qu'il arrête. Et par professionnel, un vendeur qui a une société, pas le moniteur qui vend son matériel en fin de saison.

Il y a du bon et du moins bon chez les deux. C'est incontestablement chez un vendeur privé qu'on peut faire les meilleurs coups. Mais c'est aussi là qu'on peut faire les pires!

Le professionnel vous offrira un conseil et surtout en général plusieurs produits d'occasion. Donc un choix. Il sera en général un peu plus cher. Quoique ce ne soit pas une certitude: les écoles cherchent souvent à ne pas garder trop longtemps leurs ailes. En fin de saison et durant l'hiver, certaines peuvent avoir tendance à les brader.

## LISTE DES SITES

- [www.parapentiste.com](http://www.parapentiste.com) (un de mes préférés car la recherche y est facile)
- [www.parapentiste.info/forum/ventes-b79.0](http://www.parapentiste.info/forum/ventes-b79.0) (moins facile, mais c'est un forum, donc avec un certain regard de la communauté et la possibilité de poser des questions)
- [www.parapente-fr.com/occasions](http://www.parapente-fr.com/occasions) (pas de photos, mais là aussi une sélection facile et un grand nombre d'annonces)
- [www.para2000.org/wings/aad/index.html](http://www.para2000.org/wings/aad/index.html) (un incontournable. Les annonces sont payantes et sont donc souvent relativement réfléchies)

## Préambule

Disons-le tout net, acheter sur internet quand on est néophyte n'est pas la meilleure idée qui soit... Pour un pilote formé ayant une bonne connaissance du marché, c'est différent car il saura exactement ce qu'il cherche et pourra ainsi faire ses choix en connaissance de cause.

Mais pour les novices, quelle jungle! Un premier écueil serait déjà de se tromper totalement sur le niveau du matériel proposé. Tout le monde n'est pas honnête, certains vendeurs peu scrupuleux vont vous dire qu'ils ont absolument l'aile qu'il vous faut: « Tu débutes? Alors si c'est pour faire tes premières armes, tu vas pas la garder longtemps... Profites-en, elle est pas chère! ». Il y a aussi l'état... En ce moment, les ateliers de contrôle sont submergés de matériel d'occasion venant du net et que les acheteurs font contrôler a posteriori... Les déceptions sont nombreuses et parfois coûteuses. C'est un avis que nous allons nuancer plus loin mais comme le disait récemment Philippe Barnier de Rip'Air: « Il faut être fou furieux pour acheter sur internet sans certificat car on met sa vie en jeu! Être donc très vigilant, voir l'aile, avoir le certificat de contrôle, et l'essayer... Est-ce qu'on achète une voiture d'occasion sans la voir? ». Signalons au passage que Rip'Air nous a signalé un cas de falsification sur une de leurs propres fiches de révision.

On a tous aussi dans notre entourage - j'en connais pas mal! - des pilotes ayant acheté du matériel pas à leur niveau, des sellettes trop grandes ou trop petites, des secours inadaptés pour leur sellette. Ça malheureusement, on ne s'en aperçoit parfois que quand on doit s'en servir...

Enfin à Parapente +, on reçoit de plus en plus d'appels d'acheteurs inquiets: « Je viens d'acheter ça (parfois un modèle assez « exotique ») euh, vous l'avez testé? ». Pas toujours! Si on a le test, on envoie le Pdf. Sinon... Bonne chance!

Notez qu'acheter à un professionnel n'offre pas non plus de garantie absolue car on sait par expérience que les scrupules peuvent être malléables quand on a absolument besoin de liquidités pour passer la morte saison. Et qu'on peut avoir tendance à vouloir refourguer son matériel au premier venu... Mais au moins, en cas de souci, vous saurez contre qui vous retourner.

Comme de toute façon vous allez chercher à vous débrouiller par vous-mêmes, Laurent van Hille de l'école des Choucas de Mieussy nous offre quelques clés pour éviter les plus grosses erreurs.

## LES AILES

**D**es questions à se poser: Marque? Modèle? Taille? Homologation? Usage prévu? Année de mise en service? Prix? Date de la dernière révision? Lieux où l'aile a volé? Certificat de révision? (oui ou non?) Facture d'achat? Cette dernière question est incontournable! Car l'aile a pu être volée. En revanche, ne vous attendez pas à ce qu'un professionnel vous donne la facture originale. En même temps, ils ont l'habitude d'acheter du neuf, pas des ailes volées.

### LA TAILLE

Prenez la bonne! On ne parle pas ici de surface mais d'adéquation avec le poids. Le PTV (Poids Total Volant) est l'ensemble aile, sellette, secours, pilote. Comptez 15 à 18 kg de plus que votre poids pour du matériel classique, un peu moins si tout est light (8 à 10/11 kg). Exemple: un pilote de 80 kg aura un PTV de 95 à 98 kg.

À choisir entre voler en haut ou bas de fourchette, choisissez la première possibilité. Une aile vole souvent mieux chargée.

### L'HOMOLOGATION

Elle doit correspondre à votre niveau de vol. Pour rappel, une aile de classe A est une aile dite école ou sortie d'école. C'est le matériel le plus adapté pour faire ses deux premières saisons et devenir un bon pilote autonome. Le niveau B est de loin le plus compliqué à connaître... Il comprend de gentilles ailes sortie d'école (comme les Niviuk Koyot, Advance Alpha 4, Gin Bolero 4, Flying Planet Spirit...), jusqu'à des ailes super sportives pour pilotes très expérimentés (citons par exemple parmi d'autres les Nova Mentor 2 et 3, U-Turn Blacklight, les Ozone Rush 3 et 4, jusqu'à la toute nouvelle Gin Carrera de 6.2 d'allongement...). C'est aussi une catégorie qui a beaucoup évolué ces dernières années, elle comprend des ailes franchement nerveuses et pas du tout recommandables, du moins pour un pilote peu formé. Renseignez-vous donc très soigneusement auprès des pros, des pilotes de votre entourage, lisez les tests de magazines, voyez sur les forums. On trouve sur [para2000.org](http://para2000.org) la plupart des tests d'homologation. Regardez quel est le niveau de votre aile et prenez le temps de lire points par points où elle est A, B, C ou D.

Les ailes B à petit prix peuvent être des ailes qui ont quelques années et quelques vols (on peut trouver de bonnes affaires sur des modèles très recommandables), aussi bien que des ailes plutôt « perfés », pas toujours accessibles ou « passées de mode ».

À partir des niveaux C et D, les ailes de 3 à 4 ans commencent à être franchement moins chères. C'est souvent parce que la demande est moins importante que l'offre. On veut la dernière... Donc une neuve. Et puis, une aile de ces catégories avec un peu d'âge a souvent les mêmes performances que les récentes de catégorie inférieure. Ces ailes ont souvent un bon

état de voilerie (elles traînent rarement sur les pentes écoles), c'est plutôt du côté du suspentage qu'il faut regarder. En résistance bien sûr mais surtout le calage. À titre indicatif, un suspentage complet coûte entre 400 et 600 euros, mais s'il s'agit d'un simple « re-calage » - qui fait partie de l'entretien courant - ça se règle par de simples loops ou têtes d'alouettes et il n'y a pas lieu de tout changer.

### L'ANNÉE DE MISE EN SERVICE

La date du premier vol est parfois difficile à déterminer. Si le vendeur a la facture initiale, on imagine bien qu'il ne l'a pas gardée pendant 6 mois dans un placard. Mais entre la date du sticker (date de fabrication) et la date de mise en service, il peut parfois s'écouler un an.

### LE PRIX

Pour tout novice, il est difficile de savoir si le prix indiqué est le bon. Il y a quelques « coups de fusil » à faire mais c'est comme pour tout achat d'occasion, un prix très bas cache souvent un vice, ou un matériel totalement inadapté, ou très loin des standards techniques actuels. Il est rare de trouver une aile école récente (maximum 4 ans) qui soit révisée, au-dessus de sa moitié de vie, à moins de 700 ou 800 euros. Pour une aile école de l'année, ce sera plutôt entre 1 400 et 1 700 euros. Pour ce qui est des autres catégories, le marché est tellement important qu'il est impossible de donner une idée de prix. Mais bon, on a toujours quelques amis à qui on peut demander...

### LE CERTIFICAT DE RÉVISION

Le contrôle est une information sur l'état de l'aile au jour où il est effectué (veillez à ce qu'il ne soit pas trop vieux...). La plupart des pilotes regardent l'état général, indiqué sur une échelle de valeur, mais des informations spécifiques sont à prendre en compte suivant le modèle et l'usage précédent de l'aile.

Si c'est une aile ayant tourné en école, on regardera l'état de la porosité: elles ont parfois un peu traîné au sol en pente école ou attendu au soleil, mais ont souvent peu de vols. Pour les ailes sortie d'école et intermédiaires « classiques », on gardera un œil sur la porosité mais on regardera aussi la

résistance des suspentes. Plus les ailes sont sophistiquées, y compris les plus récentes, plus on prêtera attention au calage et à la résistance. Enfin, pour les biplaces, tous les paramètres sont importants.

*NDLR: tout ceci sera développé dans le prochain PP+ mais le vieillissement d'un parapente intègre des notions contradictoires. Si d'un côté on peut dire qu'il est fréquent de voir des ailes de 5 ou 6 ans passer très correctement les tests (avec moins de 40 % d'usure), on voit d'un autre côté que certains suspentes « bougent » beaucoup... Même sur des ailes volant peu, voire pas du tout, avec tendance au rétrécissement. Ils bougent par ailleurs surtout au début de leur vie et repasser par la case « contrôle » pour un petit ajustement, y compris sur des ailes très récentes, fait partie des choses à faire.*

*Il n'est pas choquant de voir une aile de moins de 2 ans vendue sans fiche de contrôle. Par contre, il sera conseillé à l'acheteur de le faire tout de suite pour mieux connaître son matériel et savoir où il en est.*

### L'ENDROIT OÙ L'AILE A VOLÉ

Il peut induire de grosses différences de vieillissement. Une aile qui vole toute l'année sur les cailloux ou en air iodé de bord de mer sera fatiguée bien avant une aile fréquentant de vertes pelouses... Vérifiez! Sachez aussi que les tissus légers en extrados peuvent vieillir très vite sur des terrains abrasifs comme sable, graviers, et n'aiment pas les jeux de gonflage au sol... Le vendeur vous dira évidemment ce qu'il veut mais on peut quand même demander.



**En ailes ou en sellettes, le choix est immense... Le tout est de faire le bon.**





# ÉQUIPEMENT

Acheter sur le net



## LES SELLETTES

C'est plus simple et plus compliqué. C'est un peu comme acheter une paire de chaussures à distance. On connaît sa pointure mais on ne sait pas forcément si le pied sera bien dedans. Voyez déjà à qui (niveau ? usage ?) était destinée la sellette lors de sa conception. Et choisissez bien entendu la bonne taille : il existe sur les sites de fabricants des tableaux ou indications donnant la bonne taille en fonction de la vôtre. Attention, selon les marques, les sellettes ne taillent pas de la même manière.

Sachez qu'une sellette vieillit en général bien (point à nuancer, voir plus loin), une sellette qui a moins de dix ans peut encore avoir de beaux jours devant elle.

### QUELQUES REMARQUES

Cherchez sur internet les avis sur le modèle choisi. Certaines sellettes, même écolo, ont de gros gros vices... Difficulté d'installation, instabilité, points durs dans le dos...

La sellette idéale multi-usages (cross, aisance pour jeux au sol, rando...) n'existe pas : pour plusieurs usages, il faudra peut-être envisager plusieurs modèles.

- Les poids donnés par les fabricants sont très variables : avec ou sans mousquetons, planchette, protection, etc. Vérifiez tout !

- Pour une sellette avec mousse-bag, demandez s'il est fourni (parfois 100 euros de plus environ).

- Pour un usage débutant, je vous conseille franchement SIMPLE. Elles sont faciles à régler, il est - a priori - plus facile de s'installer. Vous aurez aussi le temps de voir vers quelle sellette vous voudrez vous orienter plus tard. De plus, elles sont faciles à revendre.

- Si c'est votre seconde sellette, vous devriez la garder un bon moment. On aura envie d'une sellette plus technique et confortable, apte aux vols de durée, il sera important de pouvoir l'essayer (mais à 500 km de chez soi, pas facile...). Lire les critiques et ne prendre que des sellettes qui ont une bonne presse, les forums per-

mettant parfois d'être rapidement fixé. Et consultez les excellents tests de *Parapente +* !

- Sur les modèles airbag... Si l'airbag est réversible, la « peau » du sac est aussi celle de l'airbag : un sac râpé, maltraité, laissé au soleil donnera un airbag fragilisé. Un des points attractifs des sellettes réversibles est le poids, mais comme pour les ailes légères, il n'y a pas de secret, les matériaux utilisés sont plus légers et donc moins résistants à l'abrasion. Il est donc important de voir l'état du tissu-airbag pour les sellettes réversibles. Pour mémoire, il existe des sellettes avec « double-peau », à notre connaissance, il n'y en a que deux : la Gin Verso 1 et la Sol Calliplox Reverse, testée dans notre dernier numéro.

- Certains modèles airbag souffrent également d'une conception discutable avec les compartiments gonflés qui s'arrêtent au bas du dos... Laissant donc le dos non protégé. Il faudrait prendre le temps de vérifier comment tout cela est conçu, quelles chambres communiquent, que les écopes externes soient en bon état... Rien de tout cela ne sera visible sur l'ordi.

### LES DIFFÉRENTES PROTECTIONS

Le choix dépendra peut-être de votre usage. Quelques notions pour éclaircir les choses.

• **Mousse-bag** : fonctionne tout le temps (même au déco), plus stable en chute latérale. Plus encombrant dans le sac que l'airbag, plus lourd. Vieillit généralement très bien.

• **Airbag** : plus léger et moins encombrant, plus efficace en chute assise (si gonflé...). Moins efficace en chute latérale (risque de déformation, se « dérobe »), moins stable à l'impact. Ne fonctionne pas en sortie de décollage, certains modèles mal conçus peuvent mettre beaucoup de temps à se gonfler. Vieillit plutôt moins bien.

• **Airbag à système auto-gonflant** (pouvant être une mousse auto-gonflante - Ava, Advance, Indépendance, Kortel - ou un système de mise en forme à câbles, joncs, ressorts ou plaques souples internes - Gin, Supair, Woody Valley...) : avantages et inconvénients idem à airbags « classiques », fonctionne en plus « au sortir du sac ». En cas de mousse auto-gonflante, attention, la qualité de la mousse peut avoir une énorme importance.

Notez que chez certains fabricants (Sol, Apco), airbag et mousse peuvent se combiner.

### LE COMPARTIMENT DU PARACHUTE

La conception du logement du parachute de secours est importante. Sur certaines sellettes, c'était tellement mal conçu qu'il était quasiment impossible de tirer le secours... Autant que la conception du compartiment, la compatibilité avec le parachute est tout aussi importante (Petit ? Gros ? Forme du pod ? Où sont les attaches sur le pod ? Comment tirer ? etc, etc, voir reportage PP+ 429 !). Note : certaines sellettes ont leur propre pod, c'est le cas des sellettes Advance récentes notamment.

Les autres positions (bas ou haut du dos) ont toutes des avantages et des inconvénients mais pas au niveau de l'extraction. Le secours ventral a aussi ses inconvénients (que faire en cas de twist?), il est souvent conseillé avec attaches aux épaules pour rester debout secours tiré... Mais tout le monde n'est pas d'accord. Débat sans fin !

# GRAND CONCOURS SENSO

DU 5 FEVRIER AU 30 AVRIL 2014

## UNE SENSO SPORT A GAGNER !



Jouez sur [www.facebook.com/senso.trekking](http://www.facebook.com/senso.trekking)   
ou sur le site [www.trekking-parapentes.fr/concours](http://www.trekking-parapentes.fr/concours)



### LE PARACHUTE DE SECOURS

**L**à encore, cela peut paraître faussement simple. J'ai un secours, donc tout va bien... Sauf qu'il faudra, comme cela vient d'être dit, en vérifier la compatibilité avec la sellette. Au G-Force des Passagers du Vent à Planfait, plus d'un assemblage sur 4 est incompatible ou défectueux, avec extraction difficile, voire impossible (voir article dans PP+ 429).

Faites donc attention au volume du parachute. Ils sont devenus de plus en plus légers et donc moins encombrants. Un gros secours ancien est susceptible de ne pas rentrer dans une sellette moderne (trop « coincé », difficile à sortir). Et à l'inverse, un secours moderne risque de se balader - peut-être une source d'emmêlage pour les suspentes - dans une sellette prévue pour des parachutes plus volumineux (trop « lâche », il peut se mettre en travers et refuser de sortir également).

En général, moins ils sont chers et plus ils sont anciens, lourds et encombrants (ce qui n'est pas forcément une tare ! Un petit secours light n'a pas que des avantages en termes de taux de chute ou de tendance à l'effet miroir). Le prix ira en général de 200 à 600-700 euros selon ce que vous cherchez.

Dès que vous l'avez acheté, repliez-le ou faites-le via un professionnel. Vous ne pourrez jamais vérifier les dires du vendeur, à moins qu'il ait une facture de pliage. Mais en général, on ne paye pas 35 à 50 euros de pliage juste avant de vendre son secours... Ensuite vérifiez absolument l'extraction - au moins en portique - même si ça sort d'un pro ! Car ils ne peuvent pas bien connaître toute la multitude de combinaisons possibles sellettes-pod-parachutes.

Lorsque vous achetez un secours, demandez aussi une photo du pod. Il doit être solide et muni de deux points d'accrochage pour la poignée, ceci pour pouvoir éventuellement trouver la meilleure solution d'extraction possible.

Il n'y a pas de péremption pour un secours. Il sera cependant difficile d'en voir l'état sur l'ordi (resté plié humide et moisi ?).

Un secours assez ancien n'est pas forcément à éviter. Certains modèles proposés depuis de nombreuses années comme l'Apco Mayday restent réputés. Sachez aussi qu'il existe de très bons comme de très très mau-



vais secours... Dangereux ! Et qu'il est difficile de s'en faire une idée. Regardez donc à nouveau les critiques sur internet. Alain Zoller ([www.para-test.com](http://www.para-test.com)) avait réalisé des tests comparatifs publiés il y a assez longtemps sur PP+. ●

laurent van Hille : [www.leschoucas.com](http://www.leschoucas.com)