

# **Chronique historique de l'école de parachutisme du Club fribourgeois d'aviation à Bellechasse FR puis à Ecuwillens FR. - 1952 à 1977 -**

**En hommage aux personnes pionnières  
de la première école suisse et fribourgeoise**



**Béda Hefti † 1897-1981**  
Fondateur de la première  
école de parachutisme  
Fondateur de l'aérodrome  
d'Ecuwillens  
Président du CFA  
1950 à 1962  
Mérite sportif fribourgeois  
1972



**Pierre de Sybourg †  
1913- 2002**  
Pilote Largueur passionné  
de 1953 à 1989  
Membre du comité du CFA  
Président de CoopAviation  
1962-68



**Roger Audoin † 1953**  
Français à La Chaux-de-fonds  
Premier instructeur de l'école  
1952-53



**Jacques Doyen † 1961**  
Annemasse FRA  
Instructeur 1960-61



**Jean-Paul Marendaz † 1963**  
Yverdon-les-Bains  
Instructeur 1961-63

## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                                                                        |         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Préface de Gaston Monod, ancien chef de place de l'aérodrome d'Ecuvillens puis inspecteur à l'OFA                      | page 3  |
| 1. Introduction par Claude Rüeger                                                                                      | page 4  |
| 2. Le parachutisme romand et fribourgeois avant 1952                                                                   | page 5  |
| 3. 1952, fondation de la première école suisse et fribourgeoise de parachutisme                                        | page 7  |
| 4. 1960, un nouveau souffle à l'école de parachutisme du club fribourgeois d'aviation, section fribourgeoise de l'AéCS | page 11 |
| 5. 1971, école permanente et entrée en fonction d'un moniteur professionnel                                            | page 23 |
| 6. En bref, les personnes actives dans l'école de parachutisme à Bellechasse et Ecuvillens de 1952 à 1977 et ....      | page 25 |
| 7. Les pilotes largeurs de 1952 à 1984                                                                                 | page 26 |
| 8. Les avions utilisés pour le largage                                                                                 | page 27 |
| 9. Les parachutes utilisés dans le cadre de l'école de 1952 à 1977                                                     | page 28 |
| 10. L'histoire de l'école de parachutiste à Bellechasse et à Ecuvillens par l'image et la photographie                 | page 34 |
| 11. 1989, réunion des anciens parachutistes à l'aérodrome d'Ecuvillens                                                 | page 70 |
| 12. 1997, la ville de Fribourg rend hommage à Beda Hefti                                                               | page 71 |
| 13. Dédicace de cette chronique à Guy-Philippe Ayer                                                                    | page 72 |
| 14. Références et remerciements                                                                                        | page 73 |

## PRÉFACE

*L'homme se découvre quand il se mesure avec l'obstacle ... et ceux-là me comprennent bien qui ont subi l'inexplicable amour du vol (St. Exupéry).*

*Des obstacles, il y en a eu. Des hommes aussi, et quels hommes.*

*Et l'historique de la première école de parachutistes vient à point, et pour nous le rappeler, et pour l'enseigner aux plus jeunes.*

*Les noms défilent et les visages aussi mêlés à nos propres souvenirs. Bien des hommes ont eu du cran, du vouloir et de la ténacité pour franchir tous ces obstacles de toutes sortes. Il faut dire qu'ils avaient tous, et moi aussi, une extraordinaire locomotive en la personne de Monsieur Béda Hefti. Grand Homme parmi les hommes, c'est lui qui a trouvé ce petit bout de terrain sur la commune d'Ecuvillens, qui en a fait un champ d'aviation reconnu officiellement, qui a construit le hangar puis la piscine pour les femmes qui devaient attendre leurs amis pilote ou para. C'est d'abord sur l'aérodrome de Bellechasse que s'est créée la première école de parachutisme de Suisse dont l'activité s'est poursuivie plus tard sur celui d'Ecuvillens.*

*Une école existe toujours et le sport du parachutisme aussi.*

*C'est là que la chronique détaillée de Claude Rüeger vient à point.  
Aux suivants de prendre la relève.  
Avec mon bon souvenir.*

*Gaston Monod*

*Anc. instructeur de vol*

*Anc. chef de place, aérodrome d'Ecuvillens*

*Anc. pilote largueur de parachutistes*

*Anc. inspecteur de vol auprès de l'OFA*

*Ecuvillens, le 04. 05. 2011*

## 1.- INTRODUCTION

Le projet d'écrire l'histoire de la première école parachutiste du canton de Fribourg et de Suisse a surgi dans mon esprit lorsque je réalisais dans les années 1998-99 que nous approchions de l'année du 50<sup>ème</sup> anniversaire de l'existence d'une école de parachutisme toujours en activité sur les aérodromes de Bellechasse d'abord puis sur celui d'Ecuvillens ensuite et encore actuellement.

Réalisant le travail effectué avec persévérance et énergie, investi tout au long de ces années, il m'est apparu important que soit mis par écrit les témoignages oraux recueillis, pour être édités avec des photos et des documents récoltés auprès des différentes personnes encore présentes et ayant vécu de très près la progression du sport parachutiste en Suisse romande. Ceci particulièrement dans le canton de Fribourg durant la période 1952 à 1977.

Il est important aussi de relever le travail effectué durant les années difficiles qui suivirent, par les personnes qui ont été moteur de l'activité parachutiste actuelle. Elles étaient toutes issues de l'activité précédente de la première école de parachutisme du canton de Fribourg et de la Romandie à ce moment, membre de la section fribourgeoise de l'AéCS, c'est à dire du Club fribourgeois d'aviation [CFA].

Avec l'encouragement des personnes du CFA encore présentes, du Para Club Fribourg et de l'Ecole Fribourgeoise de Parachutisme, toutes parties prenantes, une manifestation avait été organisée le 29 juin 2002, devant le monument dédié au fondateur de l'aérodrome d'Ecuvillens, Monsieur **Béda Hefti** ingénieur à Fribourg, né à Walenstadt SG le **23 mars 1897** et originaire de Luschsingen dans le canton de **Glaris**. Ce dernier, alors **président du CFA de 1950 à 1962**, fut aussi **fondateur en 1952**, de la **première école suisse de parachutisme** concessionnée à l'époque par l'Office fédéral de l'air [OFA].

**1997** avait été l'année de **son centenaire**. En hommage à cette personne dont l'activité conséquente sur le plan fribourgeois avait été manifeste et reconnue par la ville de Fribourg, spécialement dans le domaine des sports fribourgeois de l'athlétisme, du ski, de la natation et particulièrement dans les sports de l'aviation et du parachutisme. Déjà honoré de son vivant du mérite sportif fribourgeois en 1972, un chemin de promenade sur la colline du Guintzet fut inauguré et baptisé de son nom pour lui rendre hommage.

L'édition d'une brochure relatant l'histoire de l'école de parachutisme, de sa fondation par **Béda Hefti** à nos jours s'avéra nécessaire en reconnaissance des services rendus mais aussi pour rendre un hommage posthume aux trois moniteurs parachutistes, **Roger Audoin**, **Jacques Doyen** et **Jean-Paul Marendaz**, tous trois décédés accidentellement durant leur activité parachutiste.

Tout en relevant le mérite exceptionnel de toutes les personnes qui leur ont emboîté le pas pour que survive malgré les problèmes existentiels vécus par l'école de parachutisme à une époque certaine sur l'aérodrome d'Ecuvillens, un vent certain de révisionnisme sur les origines du parachutisme fribourgeois et de son école n'a pas manqué d'apparaître. L'édition de cette brochure est destinée à parer à cette tendance et à témoigner sinon à être citée dans les annales de l'histoire du canton de Fribourg sur le plan du sport parachutiste.

C'est à ces impératifs que répondront les pages qui suivent, par lesquelles pourront se référer les personnes qui n'auront pas vécu ces temps de pionniers du parachutisme et particulièrement de l'histoire de la première école de parachutisme suisse et fribourgeoise ! **Cet historique écrit a été élaboré parce qu'il fait partie du patrimoine fribourgeois.**

Claude Rüeger

*Ancien instructeur chef et directeur  
du centre et de l'école de parachutisme  
d'Ecuvillens*

*Ancien membre du comité du CFA*

*Ancien membre de la CSP de l'AéCS*

*Membre d'honneur du CFA, du PCR et du  
PCF\**

\*) Voir liste des abréviations en page 24



## 2.- Le parachutisme suisse romand et fribourgeois avant 1952

Entre les deux guerres, des parachutistes hommes et femmes suisses, même célèbres, avaient déjà effectué des sauts, sans pour autant avoir de licences officielles.

Le premier jet d'une réglementation provisoire en vigueur devait dater de 1920. Elle définissait les exigences de l'obtention d'une licence pour sauts en parachute à ouverture manuelle. Des compléments provisoires au règlement en cours, concernant les brevets suisses et les licences du personnel navigant, ont été apportés le 31 mars 1943 et confirmés définitivement le 30 avril 1946. Un autre complément fut élaboré et mis en vigueur le 20 octobre 1950.

A cette époque, aucune réglementation pour les écoles, ni aucune école reconnue n'existait en Suisse. Les parachutistes d'alors se formaient avec l'aide des plus anciens pour l'obtention d'une licence auprès de l'Office fédéral de l'air (OFA) à Berne. Ces licences n'étaient pas encore répertoriées. Ils sautaient immédiatement en parachute muni d'une ouverture manuelle.

### Le premier parachutiste romand licencié

Le premier parachutiste licencié du premier registre des licences suisses de l'OFA fut **Willy Ammon** de Tavannes, dans le Jura. Il s'expatria d'abord en France près de Paris où il fit ses premiers sauts en 1936, puis se déplaçant aux Etats-Unis pour quelques temps où il y poursuivit son activité. De retour en Suisse juste avant la guerre de 39-45, il exécuta avec succès trois sauts d'examen le 23 août 1939, pour l'obtention de la **licence "n°1"** de parachutiste. L'OFA s'étant décidé à répertorier dorénavant les parachutistes au bénéfice d'une licence officielle. L'examen se passa sur l'aérodrome de la Blécherette près de Lausanne. Alphonse Kammacher, chef de place, représentait pour l'occasion l'OFA et fonctionna comme expert.

### Les premiers parachutistes fribourgeois et autres romands

**Benoît Musy**, premier parachutiste fribourgeois, obtint la **licence "n°2"** le 29 juillet 1947, soit huit ans plus tard que Willy Ammon. Ce fribourgeois ingénieur agronome de profession, pratiquait plusieurs activités. Il était officier et pilote militaire à l'escadrille aviation 4 dotée d'avions Morane D-3800 et D-3801, durant la mobilisation 1939-45. Sportif, il pratiquait l'escrime, l'équitation, les courses motocyclistes et automobiles. Célèbre dans les différentes disciplines sportives pratiquées, il était également le fils de l'ancien conseiller fédéral fribourgeois Jean-Marie Musy. Initié par Willy Ammon, il avait effectué ses sauts d'entraînement et de licence sur l'aérodrome de Granges SO.

En 1956, il décéda lors d'un accident dû à une rupture de matériel sur le circuit de Montlhéry en France. Il est possible d'en savoir plus en visitant le site internet [www.musy.net](http://www.musy.net) . Site élaboré en sa mémoire par son fils Edouard-Jean Musy.

Dans la période qui suivit, quatre autres parachutistes romands réussirent leur brevet : Charles Bonvin de Sierre (licence n° 8) le 7 décembre 1948, Rudolf Rätz de St Imier (licence n° 10) le 18 avril 1949, Roger Audoin, français d'origine habitant Sonceboz (licence n° 11) le 2 juin 1949 et Henry Cotting de Genève (licence n°13) le 2 avr il 1951.

**Pierre Bossy**, de Fribourg fut deuxième parachutiste fribourgeois. Avec l'aide de l'expert parachutiste de l'OFA, le bâlois Ernest Schneider, il entreprit sa formation sur l'aérodrome de Schmitten-Filistorf (FR). Il obtint la **licence n° 14** le 16 juin 1951. Bien qu'il ait aussi sauté sur divers aérodromes dont Bellechasse et Ecuwillens, il resta un parachutiste indépendant jusqu'à la fin de son activité. Fait remarquable pour l'époque : le 7 juin 1953, avec Roger Audoin et le Dr Pitermann, ils sautèrent sur le glacier de la Kander (massif de la Blümlisalp) à une altitude de 3200 m. Cette expérience réalisée pour l'évaluation de sauts de sauvetage avec atterrissage sur glacier était organisée par le Dr Bucher, pionnier de la Garde aérienne suisse de sauvetage, en vue de l'engagement de parachutistes-secouristes formés par la garde aérienne.

Autre événement particulier en 1953 : le 1<sup>er</sup> saut exécuté par un chien parachutiste, largué avec un parachute Autoflug-PAK au-dessus de l'aérodrome de Filistorf-Schmitten FR, ceci en vue des largages futurs de chiens d'avalanche par la Garde aérienne suisse de sauvetage.

**Les deux parachutistes fribourgeois** avaient déjà marqué le canton de Fribourg par leur intérêt précoce pour la pratique du sport parachutiste.

### **1951, rencontre de deux pionniers, Béda Hefti et Roger Audoin**

C'est dans le Jura, en 1951, que débuta l'enchaînement des faits qui permit la fondation de la première école de parachutisme fribourgeoise et suisse sous l'égide du club fribourgeois d'aviation [CFA].

C'est le pilote fribourgeois Bernard Progin, d'abord instructeur de vol sur l'aérodrome de Courtelary, puis instructeur au club fribourgeois d'aviation et premier largueur fribourgeois sur le canton qui fit la connaissance à Courtelary, d'un nouvel élève-pilote dénommé Roger Audoin. Il lui donna des leçons de vol en double-commande sur le Piper L-4 de 65 CV. Roger Audoin était ingénieur à la Chaux-de-Fonds et ancien parachutiste militaire français, venu travailler en Suisse. Il pratiquait déjà, comme activité sportive, des sauts en parachute lors de fêtes et meetings d'aviation. Hormis les sauts traditionnels en parachute avec ouverture manuelle, sa spécialité était le saut double et même le triple. Ces sauts très spectaculaires pour l'époque consistaient à sauter équipé de deux voire trois parachutes « adaptés ». Roger Audoin sautait d'un avion, ouvrant le premier parachute et s'en dégageant, il procédait avec le même principe pour le 2<sup>e</sup> parachute. Il retombait ainsi une à deux fois en chute libre, et terminait sa descente par un atterrissage avec le dernier parachute après son ouverture.

Le 24 juin 1951, à l'occasion du 50<sup>ème</sup> anniversaire de l'Aéroclub suisse, un grand meeting d'aviation eut lieu sur la plaine de Givisiez près de Fribourg, aménagée pour l'occasion en aérodrome de campagne.

L'armée suisse y présentait une escadrille des premiers avions à réaction Vampire DH 100, ainsi qu'une escadrille d'avions Mustang P-51. Il y avait également des démonstrations de vols acrobatiques, des vols de passagers pour le public et un double saut en parachute, exécuté par Roger Audoin qui avait déjà été largué auparavant plusieurs fois par Bernard Progin. Ce dernier, avait aussi largué d'autres parachutistes du moment tels que : Willy Ammon, Benoît Musy et Pierre Bossy.

C'est ainsi que Béda Hefti, alors président du club fribourgeois d'aviation et président de l'organisation du meeting, rencontra Roger Audoin. Ce fut le début d'une amitié entre Roger Audoin, parachutiste enthousiaste, et le club fribourgeois d'aviation, dont il devint membre. C'est après cette rencontre que germa dans l'esprit des deux amis l'idée, puis le projet, d'une future école où l'on formerait des parachutistes sportifs.

### **3.- 1952, fondation de la première école suisse et fribourgeoise de parachutisme**

Béda Hefti et Roger Audoin firent un travail de pionniers sur le plan de l'instruction au parachutisme. Béda Hefti s'occupa de l'organisation de l'école, c'est-à-dire des démarches auprès de l'Office fédéral de l'air et de l'acquisition du matériel, dont 4 parachutes hémisphériques PAK à ouverture manuelle provenant des stocks allemands de la dernière guerre ainsi que des tables pour le pliage et d'un mannequin à forme humaine de 70 kg. Il fallut trouver un avion largueur avec son pilote et faire paraître de la publicité dans les principaux journaux de Suisse. Le prix global du cours pour l'obtention du brevet se montait à 500 francs.

Roger Audoin, s'inspirant du cours en allemand d'Ernest Schneider de Bâle, traduisit et perfectionna la théorie qu'il allait enseigner aux futurs élèves de l'école. Il obtint le permis pour l'instruction de parachutistes le 26 juin 1952. Le cours consistait en la théorie et la pratique au sol et en l'air. Le cours pratique des sauts comprenait deux jets de mannequin pour l'exercice au largage, deux sauts d'entraînement en position groupée dont le premier déjà en ouverture manuelle à trois secondes et deux sauts de précision d'atterrissage lors de l'examen pour l'obtention de la licence (atterrissage à moins de 200 m du centre de la cible). L'âge minimum pour sauter était de 20 ans. L'école de parachutisme allait organiser ses séances de sauts sur l'aérodrome de vol à voile de Bellechasse, à quelque 500 m du pénitencier du canton de Fribourg.

Le 15 août 1952, le club fribourgeois d'aviation (CFA) obtint, auprès de l'Office fédéral de l'air [OFA], la concession et la reconnaissance du règlement de la première école de parachutisme de Suisse.

Le 28 septembre 1952 déjà, après un entraînement assidu, les cinq élèves de la première volée obtenaient avec succès leur brevet : René Favre de Domdidier licence n° 16, Bernard Romanens de Fribourg licence n° 17, Paul Mesot de Sivrîez licence n° 18, Fritz Aebischer de Cordast licence n° 19 et André Froidevaux de Moutier licence n° 20. Ernest Schneider de Bâle, ancien parachutiste, représentait l'OFA et fonctionna comme expert.

L'avion loué pour les entraînements et les examens était un avion de 4 places, de couleur jaune et de type Fairchild (Warner) avec un moteur en étoile de 165 CV. Son pilote était Théo Ausderau. Cet avion, immatriculé HB-EMI, vole encore actuellement en 2011 avec ses couleurs originales et est stationné sur l'aérodrome d'Ecuvillens.

Un deuxième cours eut lieu à Bellechasse en avril 1953, avec d'autres candidats dont L.-M. Huber, célèbre plongeur dans le Doubs et Michel Pipoz, Fribourgeois de Bouloz FR, qui ressautera sur l'aérodrome d'Ecuvillens à l'époque de Jacques Doyen devenu 4<sup>e</sup> moniteur de l'école en 1960.

Les voilures en soie blanche des parachutes PAK étaient fragiles et subissaient régulièrement des dégâts tels que brûlures et déchirures lors des sauts. Pour les réparations, une couturière expérimentée, minutieuse et dévouée, avait été trouvée en la personne de Madame Progin, épouse du pilote largueur. Elle pourrait nous parler des nuits passées à réparer des voilures que Bernard lui avait apporté le samedi soir après les sauts, afin qu'elles soient prêtes pour les sauts du dimanche matin !

#### **Décès accidentel de Jacques Audoin**

Rien ne laissait prévoir la malchance qui allait s'abattre sur l'école. Le 15 juin 1953, une dépêche télégraphique informait Béda Hefti que Roger Audoin était décédé lors d'un saut de démonstration dans le cadre d'un meeting international d'aviation à Mannheim, en Allemagne.

## **Un nouvel instructeur pour l'école**

Béda Hefti était un homme qui ne se décourageait pas. Bernard Romanens de Fribourg, fut choisi comme nouvel instructeur et prit la succession de Roger Audoin. Il obtint son brevet d'instructeur le 12 octobre 1953. En novembre, il instruisit une nouvelle volée parmi laquelle se trouvait Jules Gaillard. Ce dernier prendra la relève en 1957 après que Bernard Romanens ait mis fin à son activité suite à son mariage.

La législation suisse du moment exigeait qu'un candidat instructeur ait au moins 25 sauts certifiés. Un examen écrit et pratique vérifiait les connaissances de base sur la législation, le matériel, le pliage, l'aérodynamique, les calculs de largage et de chute libre.

Au café-restaurant de l'époque le « Continental » à la place de la Gare à Fribourg avait lieu chaque semaine le stamm du CFA. Certains cours, comme la théorie et le pliage, étaient donnés dans la grande salle au 1<sup>er</sup> étage de ce magnifique café. Ce fut dans cette salle en 1954 que Gaston Monod dit « Tonton », président fondateur du groupement des constructeurs de modèles réduits d'avions du CFA, organisa pour les jeunes constructeurs une soirée d'information sur le parachutisme qui fut animée par Bernard Romanens, moniteur de l'école. Ce fut durant cette soirée que Claude Rüeger, membre fondateur du groupe des modélistes du CFA à ce moment, assistait à cette soirée et deviendra parachutiste en 1959. C'est ainsi qu'il reçut de Bernard Romanens, sa première initiation au parachutisme par une théorie sur la pratique et une démonstration de pliage avec un parachute en soie naturelle de type Autoflug-PAK.

## **Premier saut au-dessus d' Ecuvillens et première chute libre à ouverture retardée d'un ancien élève de l'école**

Le premier saut en parachute au dessus de l'aérodrome d'Ecuvillens a été effectué le 12 juin 1954. René Favre fut largué par Bernard Progin du Piper 65 CV, HB-OCI. Jusqu'à cette époque, les parachutistes sautaient d'altitudes variant de 300 à 1000 m/sol, rarement plus haut. Le départ de l'avion se faisait en position groupée et l'ouverture du parachute après 3 secondes de chute. Quelques chutes libres plus longues furent exécutées pour mettre en émoi le public lors de fêtes d'aviation, par exemple, lors de l'inauguration de l'aérodrome d'Ecuvillens les 3 et 4 juillet 1954. René Favre, de la première volée d'élèves, avait entendu que des parachutistes français avaient mis au point une technique de chute libre stabilisée à plat face côté sol avec jambes et bras étendus. Il s'en inspira et, équipé d'un parachute en soie de 40 m<sup>2</sup>, il exécuta un saut d'une altitude de 1200 m, avec un départ en chute libre en position X pour un temps prévu de 10" et fut chronométré à ...18 secondes, avec une ouverture à environ 350 m/sol. Ce fut le grand frisson de l'inauguration !!! Ce nouvel aérodrome deviendra en 1959, la nouvelle base de la première école de suisse et fribourgeoise de parachutisme du CFA.

## **Troisième instructeur de l'école**

Breveté instructeur le 21 août 1957, Jules Gaillard instruisit la même année un cours de quatre élèves sur l'aérodrome de Bellechasse. Parmi eux se trouvait la première femme parachutiste suisse romande avec la licence n° 104, Yvette Attin ger, actuellement Vaucher-Abanda, à Genève, qui était déjà et resta par la suite une alpiniste chevronnée et de renom qui escalada entre autres, la paroi de l'Eiger. Ce furent les derniers élèves qui exécutèrent leur premier saut en ouverture manuelle, équipés d'un seul parachute Autoflug PAK-RUFA de 40 m<sup>2</sup> de surface.

A ce moment déjà et malgré ses 18 ans, Claude Rüeger avait suivi ce cours de formation avec déjà l'intention de sauter. Béda Hefti avait entrepris pour lui des démarches auprès de l'OFA pour l'obtention d'une autorisation spéciale de saut avant 20 ans. En France les sauts prémilitaires se pratiquaient dès 18 ans ! Les réponses à ses demandes furent toujours négatives. Afin qu'il ne se découragea pas, il le chargea de la responsabilité de la maintenance des parachutes et des cours de pliage à venir.

La formation terminée à Bellechasse, les examens pour la licence avaient été prévus sur l'aérodrome d'Ecuvillens. Or le matin du jour prévu, l'Office fédéral de l'air signifiait par un télégramme sa décision d'interdire dorénavant les sauts sans un deuxième parachute de secours. L'Ecole ne possédant pas d'équipement comprenant le parachute principal et le parachute de secours, cela reporta les examens d'Yvette et de ses trois camarades au début de l'année suivante.

Ce fut aussi durant ce cours que les élèves furent largués pour la première fois avec l'avion remorqueur mis à disposition par le groupe du vol à voile de Bellechasse. C'était un triplace rouge, construit en Suisse en 1930, typique par son train d'atterrissage aussi haut qu'étroit, et ses deux haubans parallèles entre lesquels il fallait sauter. Sa particularité était d'avoir volé au gaz de bois durant la dernière guerre. C'était le Comte AC-4, immatriculé HB-USI, piloté par les largueurs Bernard Progin, et par la suite, par Pierre de Sybourg et Gaston Monod. Cet avion fut par la suite entièrement rénové et malheureusement mis hors service suite à un accident.

### **Première participation d'un Suisse à un stage de chute libre en France**

En France, la technique de la chute libre maîtrisée se pratiquait principalement dans les centres de Biscarosse et de Châlon, avec les pionniers de la chute libre tels que Sam Chasak, Michel Prik, Pierre Lard et André Suire. Ce dernier est l'auteur du livre passionnant et très stimulant "*Chute libre*". Conscient de cette évolution et pour perfectionner sa technique, Jules Gaillard suivit, en octobre 1957, un stage au centre français de Châlon-sur-Saône, où il fut élève de Sam Chasak et Jacques Dubourg. Il fut le premier Suisse à pratiquer la chute libre en position X face sol, selon la technique française de l'époque. A son arrivée au stage, malgré les 28 sauts à ouverture commandée [O.C.] à son actif, il fut astreint à exécuter les 29<sup>e</sup> et 30<sup>e</sup> sauts en ouverture automatique [O.A.]. Pour débiter la progression en chute libre en France, un minimum de 30 sauts O.A. était exigé avant de passer au saut à ouverture commandée !

### **Nouveaux cours et matériel de saut**

L'école s'adapta aux exigences nouvelles du règlement édicté par l'OFA et fit, au début de l'année 1959, l'acquisition de nouveaux équipements dotés de sangles et voiles en nylon, à but sportifs mais issus du matériel transformé des surplus militaires américains. Les seuls équipements conformes et disponibles à ce moment étaient de fabrication française ou américaine. Les équipements américains étant d'un coût plus abordable. Béda Hefti et le CFA mirent à la disposition de l'école deux de ces équipements : un parachute dorsal de type Pioneer T-7, voilure sans fente de 28 pieds (56 m<sup>2</sup>) et un dorsal Switlik C-9, voilure de 28 pieds, sans fente et sans gaine. Tous deux étaient complétés d'un ventral de secours T-7A de 24 pieds (40 m<sup>2</sup>).

Pour l'exercice à la précision d'atterrissage avant le premier saut, les élèves devaient après avoir calculé le point de largage, avoir largué deux fois un mannequin muni d'un ancien parachute PAK équipé en ouverture automatique. Le parachute des troupes aéroportées américaines T-7 avec ventral de secours répondait aux directives du règlement de l'OFA pour les deux premiers sauts des élèves, exigés en ouverture automatique. Le troisième et les suivants s'effectuaient en ouverture manuelle avec le parachute Switlik C-9 complété avec un parachute de secours ventral T-7A.

Deux nouveaux cours avec le moniteur Jules Gaillard débutèrent, l'un au printemps et l'autre en automne 1959. Trois élèves, dont Jean-Paul Marendaz, futur moniteur en 1961, participèrent au cours du printemps. En automne, trois autres élèves, dont Claude Rüeger qui deviendra par la suite aussi moniteur en 1963. Parmi ces six derniers élèves, Claude Hennet candidate féminine de la Chaux-de-Fonds licence n°107, Francis Chervet de Sugiez licence n°108, Jean-Paul Marendaz d'Yverdon licence n°109 et Claude Rüeger de Fribourg licence n°124, furent les derniers élèves à avoir effectué après les premiers et deuxièmes sauts en OA\*, leur troisième saut et les suivants avec ouverture manuelle ou commandée [O.C.\*].

## **1959, rencontre de Béda Hefti et Jacques Doyen**

Cette année 1959 fut celle d'une deuxième rencontre importante pour l'école. Yvette Vaucher-Attinger sauta lors d'un meeting à Annemasse et elle y fit la connaissance de Jacques Doyen, parachutiste français. Sur la proposition d'Yvette, il vint à Ecuwillens en août, et rencontra Béda Hefti présent lors d'un cours de pliage donné à des élèves par Claude Rüeger. Enthousiaste et passionné de parachutisme, aguerri aux nouvelles techniques de chute libre, Jacques Doyen proposa une démonstration. Sitôt dit, sitôt fait. Il plia un parachute C-9 de l'école, grimpa avec le Piper HB-OWS jusqu'à 2000 m et quitta l'avion pour exécuter une chute en dérive stabilisée de 30 secondes. Avec un parachute hémisphérique et sans fente c.-à-d. dirigé par tractions sur la voilure, il atterrit avec précision devant Béda Hefti. Colette Duval, mannequin-parachutiste et recordwoman célèbre en France, n'avait pas aussi bien réussi son saut de démonstration au meeting d'Ecuwillens, en été 1958 ! Surpris, heureux et enthousiasmé, Béda Hefti félicita Jacques Doyen de son habileté, de son aise et de sa précision. Ensemble, ils élaborèrent des projets, dont celui de la réalisation d'un centre national du parachutisme sur l'aérodrome d'Ecuwillens.

## **Projet d'un centre national de parachutisme à Ecuwillens**

Dans ce but, Béda Hefti organisa en janvier à Fribourg la réunion de la plupart des parachutistes suisses connus et pratiquant à ce moment. Il souhaitait y discuter de l'élaboration d'une fédération suisse des clubs de parachutistes existants. A ce moment, l'AéCS n'avait aucune commission, ni section parachutiste dans son organisation. Seules quelques sections avaient des parachutistes parmi leurs membres. Cette réunion à Fribourg fut la première occasion d'échanges et de discussions sur la situation du parachutisme en Suisse. Les sujets traités furent le parachutisme en Suisse allemande, en Suisse romande et au Tessin, la fondation d'une fédération indépendante des clubs parachutistes, la reconnaissance et l'intégration par l'Aéro-Club de Suisse des clubs de parachutistes et la création d'une commission du parachutisme, les techniques de sauts et de chute libre, l'âge minimum pour débiter la pratique, des modifications de la réglementation en vigueur, le sport et la compétition. Béda Hefti présenta son projet de création d'un centre national de parachutisme sur l'aérodrome d'Ecuwillens. Cette séance fut suivie de sauts individuels en chute libre exécutés sur le terrain d'Ecuwillens par des parachutistes présents tels que Erich Graetzer, Freddy Brechbül et Karl Enggist, membres du Para-Sport Club de Zürich. Finalement, ce fut l'intégration par l'Aéro-Club de Suisse, des clubs de parachutistes dans les sections et la création d'une commission du parachutisme [CSP/FSK\*] qui vit le jour en 1960. La première école suisse de parachutisme poursuivra son évolution avec le CFA\*, l'Association romande des parachutistes [ARPS\*], le Para-Club-Romand [PCR\*] et le Para-Club-Fribourg [PCF\*].

\*) Voir liste des abréviations en page 24

#### **4.-1960, un nouveau souffle à l'école de parachutisme du Club fribourgeois d'aviation, section fribourgeoise de l'AéCS**

L'année suivante, Jacques Doyen répondant à la demande de Béda Hefti, succéda à Jules Gaillard au poste de moniteur de l'école, ce dernier ayant entre-temps décidé de cesser son activité car il s'était marié, lui aussi. Il reçut l'équivalence suisse de sa licence française de parachutiste, puis obtint le 24 mars 1960 après examen, auprès de l'Office fédéral de l'air à Berne, la licence suisse d'instructeur parachutiste n° 117. Son activité débuta le 27 mars 1960 par les sauts de progression en chute libre des anciens, soit Yvette Vaucher-Attinger, Jean-Paul Marendaz, Francis Chervet, Claude Rüeger et Michel Pipoz. En même temps débutait l'entraînement théorique et pratique pour les nouveaux élèves Hermann Preitner dit « Toubib », Monique Ducommun, Anne-Marie Rollinet, Bruno-Jacques Morel dit « Trois-poils », Georges Schneider, Laurent Arbel, Michel Chaperon dit « Mick », Lucienne Currat, Régis Grosjean et d'autres par la suite.

Jacques Doyen, parachutiste et chuteur passionné, entraîneur et animateur exceptionnel, sut donner un nouvel élan d'enthousiasme avec une nouvelle dimension au parachutisme suisse romand : l'approvisionnement, l'accoutumance, la jouissance et la griserie de la chute libre.

#### **Premiers examens de licence de l'année**

Le 5 juillet 1960 sur l'aérodrome d'Ecuvillens eurent lieu les examens théoriques et pratiques pour les élèves H. Preitner licence n°121, M. Ducommun licence n°129, B.-J. Morel licence n° 125 et C. Rüeger licence n° 124. Ces élèves obtinrent avec succès leur brevet de parachutiste. L'Office fédéral de l'air était représenté ce jour-là par MM. Widmer (directeur), Ledermann (expert section parachutisme), Fritz Bigler (successeur par la suite de M. Ledermann) et Walter Frei (section matériel parachutiste). En l'absence de J. Doyen, c'est Harald Zurcher, instructeur à la garde aérienne de sauvetage, qui officia comme instructeur remplaçant.

#### **Activité de l'école**

Les week-ends de sauts s'organisaient en fonction des disponibilités de l'avion largueur Comte AC-4, et de celles de Jacques Doyen qui avait sa famille en France et devait effectuer les trajets Annemasse–Ecuvillens. L'intérêt pour la pratique du sport parachutiste grandissait : des élèves en provenance de tous les cantons romands, même d'outre-Sarine, venaient s'instruire à Ecuvillens.

Le début de l'entraînement fut analogue à la méthode française du moment : exigence des 15 sauts en OA effectués, l'élève passait en OC à 3 secondes en position « I », puis en ouvertures retardées de 5 et 8 secondes en « T », puis 10, 15, 20, 30 secondes en « X ». Venaient ensuite les tours, les loopings et les exercices de vrilles, les sauts en couplés voir triplés. L'initiation au « vol relatif » venait plus tard, une fois les 40 secondes de chute atteintes. Il faut ajouter que les voilures des parachutes du moment, avec différents types de fentes, étaient peu efficaces pour la précision d'atterrissage. Cela nécessitait une attention continuelle particulière et un entraînement impératif de l'élève à la précision du largage, ceci afin d'éviter les atterrissages « aux vaches », dans les champs, le village ou la forêt.

Les pilotes largueurs du moment étaient Pierre de Sybourg devenu un largueur passionné, Gaston Monod, Charles Chammartin pour le Comte AC-4 et les Piper L-4 ; Pierre de Sybourg pour l'Aéronca-Sedan HB-ETC de la Chaux-de-Fonds ; Hermann Geiger pour le Porter PC-6 HB-FAP de Sion.

## Des traditions et des usages s'installaient

La camaraderie et l'amitié étaient si présentes que personne ne restait indifférent aux événements de l'école, tels que premier saut, premier commandé, sauts de licence ou d'extension. Lors des décollages pour ces sauts particuliers, tous les paras, les pilotes largueurs et les amis présents, s'égrenaient environ tous les 10 mètres tout au long du bord de piste pour saluer et faire le bras d'honneur à l'élève dans l'avion décollant. On ne manquait pas d'arroser les mêmes sauts d'une façon spéciale. Cela consistait, à l'atterrissage du sauteur, à le déchausser d'une botte, à remplir celle-ci du contenu d'une bouteille de vin blanc, et de boire un coup à la botte l'un après l'autre sans exception, en commençant par le/la para concerné/e. Il n'était pas rare qu'en fin de botte, un malin s'appliquait devant tout le monde à extraire de la botte une chaussette qui avait été repoussée au fond lors du remplissage. Usage un peu trivial, direz-vous, mais toujours dans une bonne ambiance et toujours suivi du fameux Zob, Zob, Zob et que le..... ! Par la suite, Béda Hefti fit cadeau aux parachutistes d'une magnifique reproduction en métal moulé de la « paraboot » qui devait servir aux futurs arrosages.

## Sauts à l'extérieur: Montreux-Rennaz

Parfois, lorsqu'aucun avion n'était disponible sur Ecuwillens, l'école se déplaçait sur l'aérodrome de Montreux-Rennaz, en activité à l'époque et se surnommait « le tremplin des glaciers » en raison de ses avions munis de skis pour atterrissages sur les glaciers. Sur cette place, un Porter PC-6 HB-FAZ muni de skis pouvait être loué. Il était piloté par Messieurs Saxer et Baer. Sur cet aérodrome, les paras licenciés OA et OR pouvaient s'entraîner à partir d'un avion pouvant embarquer sept paras, et monter avec une vitesse ascensionnelle de plus de 3 m/s. Pour l'époque, voler et monter en altitude à plus de 3500 m. avec le Porter à moteur Lycoming 340 CV était déjà un rêve réalisé. La turbine n'existait pas encore sur cet avion.

## Un avion largueur pour l'école de parachutisme

En juillet 1960, le meeting du CFA sur l'aérodrome d'Ecuwillens fut marqué par les sauts et les démonstrations de chute libre des paras d'Ecuwillens : largage de « sticks » de sauteurs en OA et OR, avec pour attraction un saut stabilisé en couplé « XX » de 40 secondes depuis 2500 m (premier en Suisse), exécuté par Jacques Doyen avec Claude Rüeger. Tous ces sauts ont été effectués depuis les avions Comte AC-4, Pilatus Porter PC 6 de Sion pilotés par Hermann Geiger et Aéronca-Sedan de La Chaux-de-Fonds. En fin d'après-midi, il y eut aussi un événement important pour l'école : l'arrivée d'un avion destiné au largage des parachutistes. Grâce à l'investissement du CFA, et surtout aux aides personnelles de Béda Hefti et Joseph Surchat, l'école était dotée depuis ce jour-là d'un avion de largage 4 places de type Stinson-Voyager immatriculé HB-TRR. De couleur rouge avec une dérive imposante, il était doté d'un moteur de 165 CV. Cet avion largua les parachutistes jusqu'en 1967, année de son accident qui le mit définitivement hors service.

## Prix des sauts et matériel

Les prix des sauts d'écolage avec les avions sus mentionnés se montaient à l'époque à :

| Altitudes       | OA à 500 m. | 500-650 m. | 650-750 m. | 750-850 m. | 850-1000 m. |
|-----------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|
| Prix            | 14 frs      | 15 frs     | 16 frs     | 17 frs     | 18 à 20 frs |
| Loc. parachutes | 5 frs       | 5 frs      | 5 frs      | 5 frs      | 5 frs       |
| Moniteur        | 2 frs       | 2 frs      | 2 frs      | 2 frs      | 2 frs       |
| Prix total/saut | 21 frs      | 22 frs     | 23 frs     | 24 frs     | 25-27 frs   |



En fonction des salaires du moment, ce n'était pas bon marché, d'autant plus que la progression en OA, OC, puis OR était lente et les avions avec 3 paras montaient lentement.

### **Augmentation et renouvellement du matériel**

Au fil des mois, les sauteurs et les sauts augmentant considérablement, d'autres équipements de parachutes devinrent nécessaires pour permettre un déroulement régulier des sauts pendant les séances de sauts d'écolage. L'achat de matériel neuf américain ou français était impossible parce que trop coûteux, et l'école disposait de moyens limités. C'est Jacques Doyen qui trouva la solution à ce problème difficile. En France, tous les parachutes réformés de l'armée étaient récupérés par des monopoles organisés de chiffonniers professionnels, dont certains étaient implantés dans la banlieue de Lyon. La "désaméricanisation" en cours et imposée par le président de Gaulle impliquait la liquidation du matériel militaire US de l'armée française, qui le vendait par lots à ces chiffonniers pour la revente au civils.

Jacques Doyen organisa plusieurs descentes à Lyon avec les plus mordus de ses élèves. Grâce à ces expéditions, l'école augmenta l'effectif de son matériel avec de nouveaux parachutes d'occasion achetés à des prix abordables. Dans le désordre indescriptible des dépôts des chiffonniers de Lyon, des parachutes réformés dont l'état était jugé dans un premier temps acceptable, furent sommairement fermés et liés pour être chargés dans les voitures. On peut le dire maintenant : dans les voilures des parachutes refermés, du matériel de rechange avait été enfoui et camouflé (deuxième voilure, SOA, poignées pour OC et autres éléments divers). C'était le système « D » pour diminuer le prix à la pièce exigé par des chiffonniers profiteurs, prix estimé beaucoup trop élevé par Jacques, étant donné l'âge et l'état usagé des parachutes.

Être à Lyon, c'était aussi l'occasion de profiter de la gastronomie française dans d'excellents restaurants de la banlieue, bien connus de Jacques, et surtout pour pas cher. On ne racontera pas les détails des retours avec tout le matériel entassé dans les voitures, pour lequel Jacques excluait toutes taxes de dédouanement. Dans la campagne genevoise, par des petites routes connues de lui (il habitait Annemasse), nous passions, la trouille au ventre, par des passages de la douane non contrôlés, pour acheminer enfin le matériel sur Begnins, chez Marcel Beney, élève para et tenancier du café du Raisin où se tenait le stamm du Para-Club de Genève.

A Begnins, sinon à Ecuvillens, le matériel était trié, échangé, contrôlé, remonté pour reconstituer de nouveaux équipements aptes à passer les contrôles de l'Office fédéral de l'air. Monsieur Walther Frei expert en matériel de l'OFA, était très connu pour son sérieux, et son intransigeance était légendaire. Les équipements acquis étaient des parachutes TAP 660 français, avec voilure en nylon de 60 m<sup>2</sup> et sangle d'ouverture automatique [SOA] pour les sauts en ouverture automatique, des TAP 690 avec même voilure (sans gaine, donc sans amortissement du choc d'ouverture) et poignée d'ouverture manuelle pour les premiers OC, des C-9 américains, avec voilure de nylon rouge et blanche de 60 m<sup>2</sup> sans fente, sur laquelle avait été ajoutée par la suite une gaine pour amortir les chocs à l'ouverture, idem à ceux que nous avions déjà, pour les sauts OR et des ventraux de secours propre à chaque modèle (voir tableaux descriptifs en fin de fascicule). L'école disposait à ce moment pour l'instruction de vingt-cinq équipements de parachutes comprenant un dorsal et un ventral.

Durant l'année 1960, environ 350 sauts furent effectués et 14 licences réussies. Jamais autant de sauts n'avaient été effectués et de licences délivrées par une école en une année. L'essor du parachutisme en Suisse romande, compte tenu des moyens en matériel, des avions disponibles et des moyens financiers personnels de chacun, venait de faire un bon extraordinaire, même si cela peut paraître actuellement "insignifiant sinon dérisoire".

## «La Villa» des paras

Le logement pour le week-end des paras de l'extérieur du canton de Fribourg commença à poser problème ; une solution devait être trouvée. Les plus nantis dormaient à l'ancienne Croix-Blanche. Les autres, les plus nombreux, squattaient la buvette, sinon le hangar, où ils dormaient dans leur sac de couchage. D'autres passaient la nuit dans leur voiture ou encore descendaient à Fribourg où ils étaient accueillis par la famille de Bruno-Jacques Morel. Lasse de cette situation, Yvette Attinger pris l'initiative de faire le tour du village dans le but de trouver une vieille ferme à louer. Après plusieurs démarches infructueuses, c'est au centre du village qu'une possibilité s'est offerte. Il s'agissait de l'ancienne ferme aux façades en tavillons de la famille Chenaux du Pré Neuf. Le père Chenaux, très accueillant et compréhensif, autorisa l'utilisation de l'habitation de celle-ci par les paras, et ceci gracieusement. D'une pierre deux coups : un logement avait été trouvé et un nouvel élève, le premier parachutiste du village d'Ecuvillens. Il s'agissait du fils du père Chenaux qui se prénommait Arthur dit "**Coco**" (licence n° 154). Paysan dans la ferme de son père, il faisait des apparitions sur le terrain pour sauter les dimanches, entre la messe du matin et les traites du soir. En peu de temps, la partie habitation de la ferme fut modestement organisée et aménagée en dortoirs pour les week-ends et les stages. Elle fut baptisée par les paras «la Villa». Si quelques utilisateurs peu respectueux de l'environnement du village occasionnèrent quelques ennuis, ce ne fut pas la majorité ; les autres ont beaucoup apprécié de trouver un refuge pour la nuit à « la Villa ».

## 1961, fondation de l'Association romande de parachutistes sportifs (ARPS)

L'école et le groupe de parachutisme du CFA dont l'activité prenait une telle ampleur sur le plan romand que les parachutistes réalisèrent la tâche de la gestion de l'école et du groupe, de prendre eux-mêmes en charge la gestion de l'école et du groupe. D'entente avec le CFA, l'Association romande de parachutistes sportifs (ARPS) fut fondée le 26 janvier 1961. Elle fut admise en tant que groupe parachutiste à l'A.G. de la Section fribourgeoise de l'AéCS du 23 février 1961. La reprise par l'ARPS de la concession de l'école de parachutisme d'Ecuvillens, de son exploitation et la reprise du matériel de saut du CFA et du Para-club Genève ont été négociées et conclues avec ces derniers. A cette assemblée générale, Georges Christinat, premier président de l'ARPS, exprima au président du CFA, **Béda Hefti**, ainsi qu'aux membres du comité, les plus vifs remerciements pour leur **œuvre remarquable de pionniers dans le domaine du sport parachutiste en Suisse, de 1951 à 1961.**

En mars, dès les beaux jours, l'activité de l'école reprenait avec entrain sur l'aérodrome d'Ecuvillens. Un week-end sur deux, ça sautait. Les sauteurs affluaient aux week-ends prolongés de Pâques et de l'Ascension, puis au stage d'une semaine en été. Jacques Doyen, infatigable et passionné, s'impliquait beaucoup dans la bonne marche de l'activité pratique de l'école.

En plus des sauts sur Ecuvillens, des sauts en neige ont eu lieu sur le glacier du Tsanfleuron. Ils étaient l'occasion, pour les paras en OR, d'un saut d'exercice avec ouverture du ventral seul. Avec une ouverture à 6 secondes, sur la tranche et sans gaine d'amortissement, quelle cacahuète, mes aïeux ! Les atterrissages étaient sans danger dans la neige avec une voilure ronde de 40 m². En plus et du même coup, un autre exercice non négligeable, le retour à l'avion, la neige jusqu'au ventre, parce que l'avion s'arrêtait vers le haut du glacier prêt au décollage. Pour le retour, les paras équipés d'un autre parachute ventral de secours, effectuaient un deuxième saut de 3000 mètres, avec cette fois l'ouverture du parachute principal, au-dessus de l'aérodrome de Rennaz.

## Nouvelle réglementation concernant les licences du personnel navigant

Une nouvelle réglementation datée du 30 mars 1961 fit suite aux entretiens de décembre 1960 à Berne entre l'OFA et les instructeurs parachutistes en fonction. Influencés par les principes très réglementés en France, la majorité des participants décide de les faire appliquer en Suisse avec pour conséquence de diminuer la rapidité de la progression pour passer à la chute libre. Le minimum de **deux** sauts en OA (ouverture automatique), exigés en Suisse, passa ainsi à **quinze** avant le premier saut en OC (ouverture commandée, <3 sec.). En France, ce nombre minimum avait déjà régressé de trente à quinze sauts. A ce moment, aux Etats-Unis et au Canada, l'élève pouvait déjà effectuer après sept sauts OA, son premier saut à ouverture manuelle après 5 secondes de chute (OR, >5 sec.), si les trois derniers sauts OA avec poignée-témoin étaient satisfaisants.

### Meeting sur l'aérodrome d'Ecuvillens au début juillet 1961

Lors du meeting, les paras exécutèrent des sauts et des démonstrations de chute libre et blanchirent le ciel bleu de leurs traînées de talc ou de fumigènes fixés à leur cheville. Pour l'occasion, le pilote des glaciers Fernand Martignoni larguait les parachutistes du Pilatus Porter PC-6 d'Air Glaciers.

## Deuxième accident fatal endeuillant l'école de parachutisme

Le dimanche 30 juillet 1961, un ennui mécanique avait contraint l'avion largueur "Stinson" à rester au sol. L'école avait pris la décision de se déplacer sur l'aérodrome de Rennaz-Montreux comme cela avait déjà été fait. Après un largage de sauts en OA, **Jacques Doyen** fit son dernier saut. Un ennui survenu de façon imprévisible lors de l'ouverture du parachute principal empêcha ce dernier de s'ouvrir correctement et l'entraîna dans une chute mortelle. Ce fut un choc pour tous ceux qui le connaissaient ou qui étaient en relation avec les parachutistes et l'aérodrome d'Ecuvillens.

Jacques Doyen n'était pas seulement un sportif d'une classe exceptionnelle, il savait communiquer enthousiasme et joie de vivre avec plénitude le sport auquel il donnait le meilleur de lui-même. Ceux et celles qui l'ont connu se souviennent de la qualité de son amitié, pleine de générosité et de disponibilité. La perte fut grande pour les parachutistes consternés et marqué par le désarroi. En sa mémoire, les parachutistes de Suisse romande décidèrent de poursuivre leur activité. Ils organisèrent un grand meeting international de parachutisme sur l'aérodrome d'Yverdon. Tout le bénéfice fut remis à sa femme et ses enfants.

## 1961, reprise du flambeau de l'école par Jean-Paul Marendaz

Le comité de l'ARPS prit le temps nécessaire pour retrouver un esprit serein. Pour rester fidèle à sa décision de continuer son activité, il proposa à Jean-Paul Marendaz de succéder à Jacques Doyen à la tête de l'école. Jean-Paul Marendaz, grand et mince, disponible et très minutieux dans la pratique du parachutisme, prit son engagement très au sérieux. Il obtint sa licence d'instructeur parachutiste le 1<sup>er</sup> septembre 1961. Tout de suite, il remis en activité l'école durant les week-ends.

Conscient du manque de support théorique à jour pour l'instruction des élèves de l'école, et après s'être documenté en conséquence durant l'hiver 61-62, Jean-Paul élaborait un livre de théorie très complet. Cet ouvrage proposait une méthode et un programme qui allaient permettre une progression aussi rapide que possible et sûre de la chute libre. Face aux difficultés des débutants à être stables en position I et T, et réalisant la nécessité d'une bonne position pour une ouverture en toute sécurité, il introduisit la position en X dès le premier saut en OA, avec départ face avant/moteur. Les positions particulières étaient reportées en fin de progression.

## 1962, pratique des sauts avec sécurité

Le parachutisme fut longtemps considéré comme un sport dangereux et téméraire. Jean-Paul Marendaz souhaitait faire tomber cette connotation péjorative liée à ce sport. Il veilla constamment à ce que les élèves de l'école disposent d'une instruction de qualité, d'un matériel et d'un avion adaptés. Pour cela il ne faudrait pas oublier l'effort et l'appui constants du comité du CFA, encouragé par Béda Hefti, pour mettre l'infrastructure de l'aérodrome à la disposition de l'école.

L'école de parachutisme installa ses étagères pour le rangement des parachutes dans le fond du hangar n°1, derrière la buvette. Les tables de pliage se rangeaient contre la paroi côté route. La séance de saut commençait le matin par la sortie des trois avions du hangar qui y prenaient place pour la nuit : le Bücker HB-UTL, les Piper HB-OCI et HB-OWS. Le système « Hefti », c'est-à-dire l'imbrication des avions posés sur des chariots (en quinconce) roulant sur deux rails, permettait une économie de surface dans le hangar. Il fallait pousser les avions sur leur chariot à l'extérieur du hangar, puis les descendre de ces derniers pour les faire rouler à leur place de parc habituelle. Ensuite seulement, on passait au montage des tables de pliage et à la distribution du matériel aux élèves.

Une école de parachutisme ne pouvait fonctionner régulièrement que si les pilotes largueurs mettaient bénévolement leur temps à disposition. Les paras eurent beaucoup de chance avec la disponibilité des pilotes du CFA et particulièrement de celle de Pierre de Sybourg qui pilota l'avion largueur régulièrement durant des années, les week-ends et lors des stages. Il démontra une inlassable disponibilité au largage des parachutistes, une vocation pourrait-on dire. Quand le Stinson n'était pas disponible, il lui trouvait un avion de remplacement. Il allait par exemple à ses frais chercher l'Aéronca de La Chaux-de-Fonds, pour éviter d'annuler un week-end de sauts. Gaston Monod, malgré ses fonctions d'instructeur de vol et de chef de place, s'était aussi montré très disponible, ainsi que Charles Chammartin, instructeur de vol lui aussi. Les paras de l'époque leur seront toujours reconnaissants.

## 1962, championnats du monde à Orange USA

Pour la première fois, une équipe suisse allait participer officiellement aux championnats du monde. Trois romands de l'ARPS avaient réussi leur sélection : Jean-Paul Marendaz, Claude Rüeger et Bruno-Jacques Morel. L'enjeu était important pour faire évoluer le parachutisme en Suisse. Rien de tel que sortir de son pays pour voir comment les choses se passent ailleurs pour s'instruire. Surtout aux Etats-Unis, un pays où le sport parachutiste avait pris une avance certaine par rapport à l'Europe. L'expérience que l'on pouvait acquérir par un tel voyage y était importante par les contacts, la connaissance des techniques d'instruction et les types de parachutes utilisés. En compétition, le premier suisse termina 55<sup>e</sup> au combiné sur 140 concurrents, avec 129 sauts à son actif avant la compétition. Les autres participants sélectionnés étaient Rudolf Offerman, Harald Zürcher, Hans Bergmann remplaçant de Jean-Paul Marendaz qui s'était fracturé une jambe à l'entraînement. Ce dernier y participa avec la fonction de juge sportif. Le capitaine de l'équipe fut Roland Troyon, président de l'ARPS.

## Expérience enrichissante

Pour tous les participants et pour l'école, l'expérience américaine fut enrichissante. En particulier pour Jean-Paul Marendaz car elle lui permit d'introduire des innovations dans la progression qu'il avait établie pour ses élèves. Ces dernières avaient pourtant dû être reportées en raison du règlement en vigueur à ce moment. Seule la chute du premier saut en OC passa de **3 à 5 secondes** après un bon conditionnement au sol et des poignées-témoins avec parachute C-9 à ouverture semi-automatique. Ce qui permettait à l'élève d'avoir le temps de retrouver une bonne position stable pour l'ouverture, après un départ instable de l'avion. La chute de 5 secondes permettait aussi une perception plus rapide du sentiment de la stabilité en

chute. Par la suite et jusqu'en 1977, Claude Rüeger instructeur entretint cette pratique tout en ayant augmenté, pour la sécurité, les altitudes de largage. L'innovation, même réfléchie, a toujours fait peur à ceux qui ne voulaient pas remettre en question les acquis dépassés.

L'activité des sauts reprit au retour d'Amérique en septembre avec un moniteur éclopé pour un moment encore mais toujours aussi motivé et persévérant.

## Statistiques 1962

Pour l'année 1962, 667 sauts avaient été exécutés, 7 paras réussirent leur licence OA tandis que 2 réussirent leur extension en OR, et ceci malgré l'interruption de l'école durant un mois de l'été en raison de la participation du seul moniteur du moment aux championnats mondiaux à Orange/USA.

## 1963, nouvelle année malheureuse

La saison à peine commencée, un nouveau malheur frappa l'école. Le 31 mars, sur le terrain d'exercice militaire de Bière, avait lieu un concours romand de modèles réduits. L'ARPS avait été invitée à y faire des démonstrations de sauts, en partant de l'aérodrome de Cointrin. Une suite d'événements s'enchaînèrent et occasionnèrent le cumul de tous les facteurs qui conduisirent **Jean-Paul Marendaz** à l'accident qui devait lui coûter la vie, à l'âge de 31 ans. L'école perdait son 3<sup>e</sup> moniteur. Ce fut à nouveau la consternation parmi les parachutistes de l'ARPS et le CFA. Pourtant, ils n'en restèrent pas là, et encore une fois, prirent la décision de continuer l'œuvre déjà bien engagée par les trois moniteurs disparus.

## Deux nouveaux moniteurs

Sans attendre, Roland Troyon, président, et le comité de l'ARPS proposèrent à l'OFA les candidatures de **Bruno-Jacques Morel** natif de Fribourg et habitant Genève et **Claude Rüeger** de Fribourg. Sans tarder, ils se préparèrent pour l'examen théorique et pratique et réussirent leur licence d'instructeur parachutiste les 29 mars et 5 avril 1963, sur les aérodromes de la Chaux-de-Fonds et de Rennaz-Montreux. L'expert pour les examens était Monsieur Fritz Bigler, inspecteur à l'OFA. Il fut secondé par Harald Zurcher, expert auxiliaire de l'OFA.

## L'OFA organise un stage pour instructeur

Pour la première fois en Suisse, l'OFA organisait sur l'aérodrome de Montreux-Rennaz deux cours de perfectionnement pour moniteurs parachutistes. Monsieur Fritz Bigler, inspecteur de l'OFA en était l'initiateur et le directeur. En Suisse, l'instruction au parachutisme commençait à être prise en considération.

## Activité en week-ends et stages

L'école reprit son activité durant les fins de semaine et le stage de l'été, sur les principes d'instruction définis par **Jean-Paul Marendaz**. Pour la première fois aussi, l'armée suisse mettait à disposition sur l'aérodrome d'Ecuvillens un avion de largage de type Dornier Do-27. Le V-601 était piloté par un adjudant des plus sympathiques, François Landry surnommé "Zazie" durant les 2 jours de largages et les stages suivants.

Le 18 juillet 1963, l'aérodrome d'Ecuvillens fut honoré par la visite du **conseiller fédéral Chaudet** et du **commandant de corps Frick**, venus prendre la température du centre suisse romand de parachutisme pour lequel l'aviation militaire mettait un avion à disposition.

Les deux semaines de stage, avec un avion largueur de l'aviation militaire suisse durant 2 jours, furent le prélude à l'introduction future des parachutistes dans l'armée suisse. Ce principe s'est répété l'année suivante, puis jusqu'à la mise sur pied de la compagnie militaire des éclaireurs parachutistes 17.

## L'inventeur du parachute ascensionnel à Ecuwillens

Pendant ce même stage, l'inventeur du parachute ascensionnel "Lemoigne", **Pierre Lemoigne** lui-même, était venu présenter à Ecuwillens en présence de MM. Chaudet et Frick son nouveau parachute à tuyères. Il nous fit démontrer par ses parachutistes d'essai des sauts révolutionnaires pour l'époque sur le plan de la conduite et de la vitesse d'avancement de ce nouveau type de parachute. N'ayant par la suite et par ailleurs pas réussi à vendre ce dernier aux Français, il finit par en vendre les droits à la Pioneer Parachute Company aux USA. Ce parachute encore perfectionné par la firme fit sa réapparition aux championnats du monde de 1964, à Leutkirch. Sous la forme du célèbre "Pioneer Para-Commander Mark I", il y rafla toutes les médailles de la PA. Les Français comme les pays de l'Est en rachetèrent les droits aux américains ou le copièrent, pour en faire leur modèle propre, dont le modèle français : le "Papillon".

## La Télévision suisse-romande à Ecuwillens

Un autre événement à signaler lors de ce stage : la présence d'une équipe de la Télévision suisse romande sur l'aérodrome. Georges Kleinmann, François Bardet et André Gazu étaient venus filmer "Les Fous de Ciel" rebaptisé par la suite "Chute libre". Ce documentaire est aujourd'hui le témoignage historique d'un épisode important du sport parachutiste en Suisse dans les années 1960-64. C'est un film à voir et surtout à "conserver". Il est actuellement toujours visible sur les archives de la TSR sous "<http://archives.tsr.ch/player/sport-saut>".

## Début de la photographie en chute libre

Albert Ferrari, surnommé "douze cylindres", réunissant les moyens matériels, mécaniques et techniques de chute existants, fut à notre connaissance le premier photographe en chute de Suisse. Mécanicien de précision, il avait réalisé un support pour son appareil qu'il fixait sur l'avant-bras gauche. Il s'était inspiré du para-photographe américain Bob Burquor. De type "Robot 24 /18", son appareil à remontoir mécanique permettait 12 à 16 prises de vue.

## Statistique 1963

Environ 500 sauts.

## 1964, activité normale de l'école

Une année heureusement sans problème particulier, agrémentée des pique-niques de midi dans la forêt, avec des délicieux poulets à la broche offerts par Pierre et Magali de Sybourg et des arrosages au mousseux sans alcool d'événements tel que l'anniversaire de Harald Zürcher, expert de l'OFA pour les examens de licence en fin de stage d'été. On peut aussi parler des parties de pétanque lors de vent supérieur à 6 m/s et des randonnées avec les chevaux de la ferme Biolley.

Un deuxième élève-parachutiste, **Marcel Barbey** dit "le Pâteux", natif du village d'Ecuwillens, avait pris goût aux sauts en parachute, puis à la chute libre. Avec ses parents, il exploitait la boulangerie d'Ecuwillens sise en face de l'église.

L'Office fédéral de l'air avait mis à disposition de l'école, pour la durée du stage d'été, son Pilatus-Porter PC-6 HB-FAO. Celui-ci avait déjà exécuté les largages au deuxième cours de formation continue pour instructeurs qui avait eu lieu en mai sur l'aérodrome d'Yverdon.

## **Meeting annuel sur l'aérodrome d'Ecuvillens**

Meeting dont le clou fut un largage de trois parachutistes prévu à 10'000 mètres. Les trois sauteurs étaient alimentés en oxygène dans l'avion à partir de 3500 mètres. Pour le saut, chacun était muni d'un équipement personnel d'alimentation en oxygène par inhalateur identique à celui d'un pilote militaire volant le DH 112 Venom. Erich Grätzer de Dübendorf, l'un des sauteurs, en était l'organisateur technique et le pourvoyeur en matériel de l'aviation militaire. Les deux autres sauteurs furent Robert Arbel et Claude Rüeger. Le largage fut effectué avec un Pilatus-Porter PC-6 muni d'une turbine Astazou X, de l'usine PILATUS. Il était piloté par le pilote d'essai Rolf Böhm. Les trois parachutistes dont les chutes avaient été marquées par des fumigènes, atterrirent devant le public et furent accueillis par Gaston Monod chef de la place d'Ecuvillens et speaker du meeting.

## **Statistiques 1964**

4 élèves passèrent leur licence au stage d'été, sous l'œil de l'expert chargé par l'OFA, Harald Zürcher de Berthoud, ancien moniteur parachutiste à la Garde aérienne suisse de sauvetage. Plus tard, 5 licenciés réussirent leur extension en OR. 11 premiers sauts OA et 5 premiers sauts OR. Durant cette année 549 sauts furent effectués. Remarquable aussi, 5 pilotes du CFA firent un premier saut d'initiation.

## **1965, l'ARPS devient le PCR**

Sur la proposition de quelques membres, l'Association romande de parachutistes sportifs changeait de nom et devenait le Para-Club Romand (PCR). Proposition approuvée en assemblée du 23 janvier 1965.

Robert Arbel, un nouveau moniteur, seconda Claude Rüeger et lui succédera au poste de moniteur-chef en 1966.

## **Visite d'un parachutiste canadien à Ecuvillens**

Le 4 juillet 1965, recommandé par le célèbre docteur-chirurgien de Hahn de Lausanne, un parachutiste canadien est venu faire quelques sauts à Ecuvillens. Il s'agissait de Jean Poirel, photographe-cinéaste, explorateur, organisateur d'expéditions au Canada. Intéressé par la méthode d'instruction en Suisse, il nous exposa celle qui était pratiquée par le centre où lui-même était moniteur. Après les 6 à 8 sauts en ouverture semi-automatique et un conditionnement au sol, l'élève partait pour son premier OR d'une altitude de 8000 pieds, avec un moniteur en face le tenant par les mains. Ensemble, ils chutaient le temps pour obtenir leur stabilité, puis le moniteur lâchait l'élève afin qu'il chute librement, stabilisé pour actionner la poignée d'ouverture. Cette technique était couramment pratiquée dans certains centres autonomes du Canada. A ce moment, ceci demeurerait impensable en Suisse et encore moins en France. Et pourtant, environ 20 ans plus tard, la méthode d'écolage AFF, plus évoluée encore, révolutionna les principes de progression dans l'enseignement de la chute libre stabilisée.

## **3<sup>e</sup> Championnats suisses de parachutisme à Ecuvillens**

Les 3<sup>e</sup> championnats suisses de parachutisme ont été organisés pour la première fois en septembre par le PCR sur les aérodromes d'Ecuvillens (style) et de La Chaux-de-Fonds (P.A.). Trois disciplines devenues classiques : le style, la PA individuelle, la PA par équipe et le combiné des deux premiers.

## **2000<sup>e</sup> parachutiste largué par Pierre de Sybourg**

Durant l'année 1965, **Pierre de Sybourg** exécutait le largage de son 2000<sup>e</sup> parachutiste. Actuellement cela pourrait paraître insignifiant en comparaison des possibilités capacitaires des avions modernes. La vitesse ascensionnelle lente et la capacité faible en passagers nécessitaient un long temps de vol, une disponibilité et un temps de présence important des pilotes largueurs. Pierre ne les a jamais comptés. Toujours souriant, par beau ou mauvais temps, qu'il y ait beaucoup ou peu de monde, il était toujours présent aux séances de sauts. D'où l'écrit de Paul Foretay à son intention :

### **« Pierre aux 2000 sourires »**

Sourire encourageant, à toi, l'élève, qui ne sait ce qui t'attend ...  
Sourire tranquille, à toi, le confirmé, qui le sais ...  
Sourire rassurant, à toi, qui fais un largage difficile ...  
Sourire surpris, à toi, qui sors tes jambes en passant sur Bulle déjà ...  
Sourire inquiet, à toi, qui corriges 14 fois à gauche et 9 fois à droite ...  
Sourire compatissant, à toi, qui gueules « coupé » comme on gueule « Maman » ...  
Sourire navré, à toi, qui as dû, avec ton équipement, marcher pendant 1 kilomètre ...  
Sourire confiant, à toi, qui vas passer ta licence ...  
Sourire radieux, à toi, qui l'as réussie ...  
Sourire chaleureux, à toi, qui as fait ton temps de chute, pile ...  
Sourire complice, à toi, qui joues l'apéro à la P.A. ...  
Sourire mystérieux, à toi, qui n'as pas vu qu'il lui reste une boule de pétanque ...  
Sourire candide, à toi, qui n'as pas vu qu'il lui en restait deux ...  
Sourire ironique, à toi, qui lui tends une boîte qui secoue quand on l'ouvre ...  
Sourire heureux, à toi, qui viens de sauter, et qui es heureux ...  
2000 largages, c'est quelque chose, non ? mais alors 2000 sourires !!! ...

Paul

## **Statistique 1965**

42 élèves ont été actifs, 16 élèves ont fait leur premier saut et 3 leur premier OR, 10 examens réussis dont 6 licences OA et 4 extensions OR.  
Au total, 524 sauts ont été effectués.

## **1966, moniteurs en fonction**

Robert Arbel (moniteur-chef) et Claude Rüeger (moniteur adjoint).

## **Une radio pour le Stinson**

Le trafic dans l'Airway Green 5, passant à 1300 m/sol au-dessus d'Ecuvillens, devenait toujours plus dense et commençait à poser des problèmes à tout avion qui la pénétrait. C'était souvent le cas des avions largueurs et avant chaque vol, il fallait téléphoner au contrôle régional de Cointrin. L'école apprit avec soulagement la décision de Coop-Aviation, nouvelle société coopérative qui gérait les avions du CFA, d'équiper l'avion largueur Stinson d'une radio pour les contacts avec Cointrin pour faciliter les largages en altitude. Cela fut réalisé en juillet et ce fut aussi l'occasion pour les pilotes largueurs de pratiquer la radio de façon effective avec la sécurité de Cointrin.



## **Nouveaux instructeurs**

En septembre, Paul Foretay et Jean Pierre Freudiger seront les candidats moniteurs proposés pour 1967 par le comité du PCR.

## **Nouveaux types de parachutes**

Mise à disposition de l'école de plusieurs parachutes de type Para-Commander II et de type Papillon (modèle français du Para-commander).

## **Statistique 1966**

L'école a compté 58 élèves actifs, 29 élèves ont fait leur premier saut en OA et 5 leur premier OR, 6 élèves ont réussi leur examen : 3 licences OA et 3 extensions OR.  
Au total, 709 sauts ont été effectués.

## **1967, activité en progression**

Moniteurs en fonction : Claude Rüeger (moniteur-chef), Paul Foretay et Jean-Pierre Freudiger (moniteurs).

Le 29 avril 1967, Béda Hefti, pionnier du sport parachutiste, fut fêté dignement par les parachutistes pour les services rendus à l'école et au sport parachutiste en général. Pour la première fois, vêtu d'une combinaison blanche, il fut invité à participer comme passager dans l'avion largueur afin d'assister au départ des chuteurs. Bien sûr, Pierre de Sybourg fit de son mieux avec son avion pour qu'il ait la possibilité de suivre les chutes libres, l'ouverture des parachutes et la descente avec ceux-ci. Il en revint ravi et exprima son admiration sincère pour les paras sautant et maîtrisant la chute libre depuis si haut.

Pour la première fois l'école dépassa les 1000 sauts, malgré la mise hors service définitive du Stinson HB-TRR, suite à un accident: un refus au décollage en bout de piste dû aux freins qui ont serré à cause d'une erreur « bête », l'utilisation d'une huile inadéquate après vidange et contrôle des circuits hydrauliques des freins, lors d'un service à l'atelier. L'avion se retrouva démolé sur la route conduisant à l'aérodrome, heureusement sans conséquence pour le pilote et les parachutistes, par ailleurs hors de cause. Cet avion avait largué les parachutistes de 1960 à 1967. Coop-Aviation pourvut au remplacement du Stinson en mettant à disposition de l'école un Cessna 172. Pour seconder Pierre de Sybourg, de nouveaux pilotes firent leur extension au largage. Un plan de financement fut étudié par le CFA et Coop-Aviation, ainsi que des demandes de subsides entreprises pour l'achat d'un nouvel avion de largage adéquat. L'avion sera de type Cessna 180, d'un coût d'environ 100'000 francs.

Les pilotes largueurs du moment étaient : Pierre de Sybourg, Gaston Monod, Charles Chammartin, Alphonse Rotzetter et Jean-Claude Bersier. Pierre de Sybourg larguait cette année-là son 3000<sup>e</sup> parachutiste.

Entretemps, le projet de la formation d'une unité ou compagnie d'éclaireurs-parachutistes dans l'aviation militaire suisse progressait, l'armée mit à disposition des trois principales écoles suisses un Dornier Do-27, et par la suite un Pilatus-Porter, durant 2 jours par an pour chaque école. L'âge minimum pour sauter fut enfin abaissé à 17 ans, ceci en vue des futurs cours d'instruction préparatoire pour parachutistes militaires [IAP].

## **Statistique 1967**

82 élèves actifs. 40 premiers sauts en OA et 8 premiers sauts en OR. 32 licences OA réussies et 4 extensions réussies. Au total, 1490 sauts effectués.

## **1968, nouveaux moniteurs et nouvel avion**

Moniteurs en fonction : Roger Valluis (moniteur-chef), Jean-Pierre Freudiger (directeur de l'école), Jean-Jacques Favre (moniteur) et Claude Rüeger (moniteur auxiliaire).

Début de saison avec un nouvel avion très attendu, le Cessna 180 HB-CRB, avec moteur de 230 CV et une vitesse ascensionnelle de 2,30 m/s avec 3 paras.

Activité de sauts toujours en augmentation donc toujours plus de vols et de sauts au-dessus de l'aérodrome d'Ecuvillens.

## **1969, des événements marquants**

### **- Premier accident mortel d'un élève qui endeuilla l'école et le centre d'Ecuvillens**

Le premier accident mortel d'un élève survint le 10 mai 1969, lors de son premier saut sur l'aérodrome d'Ecuvillens. Une mauvaise pose et une inversion des ficelles de résistance définie dans l'attache de la SOA à la voilure et celles de la fermeture du sac furent la cause de la non-ouverture du parachute principal de type TAP 660. Le fait que le parachute de secours soit resté fermé n'a pu être éclairci. Tous les élèves parachutistes étaient en possession d'une licence de pliage pour les parachutes utilisés.

### **- Ratification du règlement provisoire en vigueur concernant les licences**

L'âge minimum de 17 ans pour le premier saut devint enfin officiel. A par cela, rien de nouveau. Toujours l'exigence des 15 sauts en OA pour passer la « licence » et pour sauter en OR puis les 15 sauts en OR pour passer l'« extension ». Cette dernière consiste à réussir deux chutes de 14 à 16 secondes et tenir un axe durant 9 à 11 secondes. L'atterrissage devait se faire dans les 25 ou 50 m, suivant le type de parachute utilisé.

L'exigence minimum de la pratique parachutiste pour devenir moniteur était d'avoir effectué un minimum de 100 sauts, dont 20 avec une chute libre de 30 secondes et plus.

### **- 7<sup>e</sup> Championnats suisses de parachutisme à Ecuvillens**

Pour la deuxième fois le Para-club Romand a pris en charge l'organisation des championnats suisses des trois disciplines : style, PA individuelle, PA par équipe et combiné des deux premiers.

### **- 5000<sup>e</sup> parachutiste largué par Pierre de Sybourg**

Pierre de Sybourg régulièrement sur le terrain pour larguer a été dûment fêté et sincèrement remercié pour le temps qu'il consacra si généreusement à ses amis parachutistes.

## **1970, constat d'une activité grandissante du parachutisme et d'une évolution de l'aérodrome d'Ecuvillens**

Mêmes moniteurs en fonction que l'année précédente. L'activité parachutiste de l'école toujours en progression, le PCR commence à réaliser l'ampleur et l'augmentation du travail nécessaire à la gestion de l'école et du centre de parachutisme. Ceci d'autant plus que les personnes impliquées dans ce travail jusque-là commencent à se fatiguer, alors que la relève se fait aussi difficilement.

Ce fut cette année-là que le PCR et Coop-Aviation entrèrent en matière pour une gestion plus professionnelle de l'école et du centre. Dans le cadre de l'évolution de l'aérodrome vers un statut d'aérodrome régional, Coop-Aviation négocia avec le PCR le projet de la reprise de l'école, de son matériel et de l'engagement d'un moniteur professionnel et permanent pour l'année suivante.

## **5.- 1971, école permanente et entrée en fonction d'un moniteur professionnel**

En 1971, l'école de parachutisme sur l'aérodrome d'Ecuvillens, gérée par le Para-club Romand, céda la place à l'école permanente de parachutisme gérée par Coop-Aviation. Les principaux centres du PCR de Fribourg, de Genève, de Lausanne et de Neuchâtel prirent leur autonomie et devinrent des para-clubs distincts. Le Para-club Fribourg fut fondé, son premier président fut Jürg Geiser de Bulle, et les membres furent les parachutistes du canton de Fribourg et de sa périphérie.

L'école permanente débuta son activité avec Théo Fritschy comme moniteur professionnel, engagé par Coop-Aviation. Il fonctionna jusqu'en 1972. Ouverte en permanence, hormis un jour de fermeture par semaine, elle pouvait fonctionner ainsi grâce à l'engagement d'un pilote professionnel et permanent, Ernest Devaud de Bulle, dont la carrière de pilote d'avions et d'hélicoptères bien remplie par la suite, débuta à Ecuvillens. C'est en 1971 qu'eurent lieu à Ecuvillens les premiers cours romands de parachutisme de l'IAP.

### **1973 – 1975, activité intense et crises malheureuses de l'aérodrome**

L'activité de l'école et du centre devint toujours plus intense et digne d'un centre professionnel et permanent. Gilles Bettinger, moniteur professionnel formé à l'école française de parachutisme de Biscarosse, reprit le poste de Théo Fritschy premier instructeur professionnel du centre. Avec un sens de la gestion et du rendement très prononcé, sous la direction de l'administrateur de Coop-Aviation, l'activité avec plus de 6000 sauts par année entraîna un dépassement des limites des nuisances tolérées. Celles-ci, additionnées à la problématique des crises que l'aérodrome traversait à cette époque, n'arrangèrent rien. Les tensions entre Coop-Aviation et la commune d'Ecuvillens dues aux démarches en cours pour l'acceptation des infrastructures nécessaires au projet d'agrandissement de l'aérodrome classé "régional" ne firent qu'augmenter. Et c'est à la suite d'une malheureuse convention passée entre Coop-Aviation et la commune d'Ecuvillens que le centre de parachutisme et son école sur l'aérodrome, devinrent l'enjeu et le bouc émissaire et furent fermés en 1975.

Ce fut vraiment navrant de devoir arriver à cette mesure extrême, car le parachutisme fait partie de l'histoire du CFA, de l'aérodrome, de l'aviation fribourgeoise et ce ne sont pas les pilotes-largueurs qui le contrediraient. Depuis, on a pu remarquer qu'il était important que l'aviation progresse dans le respect de l'environnement pour continuer à exister. Le parachutisme, lui aussi pratiqué avec des voilures nouvelles dont la conception a changé, augmentait la sécurité et diminuait ainsi ses nuisances. L'évolution du «parachute» en profil et forme d'aile, améliorant la finesse de vol et ses performances, il permit ainsi un contrôle meilleur de la conduite de son vol avec pour conséquence une meilleure précision et sécurité à l'atterrissage.

Tenant compte des circonstances de cette époque, le Para-club Fribourg, sous la présidence de Georges Cotting, avec quelques membres entreprirent des démarches auprès du club de vol à voile de Bellechasse pour maintenir une activité minimale, alors que le projet d'une réactivation de l'école était maintenu en état de veille pour un moment. Il faut relever que les encouragements et les appuis dans les démarches pour le maintien d'une activité parachutiste même restreinte et par la suite pour la renaissance de l'école, ont toujours été effectifs de la part des membres du CFA acquis au parachutisme. Il est important de signaler à nouveau Béda Hefti, Pierre de Sybourg, Joseph Surchat et d'autres encore. La survie par la suite du parachutisme sur l'aérodrome d'Ecuvillens leur doit beaucoup.

Cette fermeture durera un temps seulement, car l'activité du parachutisme fribourgeois ayant repris depuis 1978 dans son école d'Ecuvillens. Mais ce sera là, la suite de l'histoire ..... que d'autres personnes impliquées seront à même de l'écrire si elles le voudront bien ?

Ma chronique sur l'histoire de la création de l'école de parachutisme par Béda Hefti avec le CFA s'arrête à cette époque-là !

Claude Rüeger

| Lexique des abréviations en usage à l'époque |                                                              |            |                                                   |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------|
| <b>AéCS</b>                                  | Aéro-Club-Suisse                                             | <b>OM</b>  | Ouverture manuelle = [OC] < 3 sec.                |
| <b>ARPS</b>                                  | Association romande de parachutistes sportifs                | <b>OR</b>  | Ouverture retardée > 3 sec.                       |
| <b>CFA</b>                                   | Club fribourgeois d'aviation                                 | <b>OFA</b> | Office fédéral de l'air<br>(actuellement OFAC)    |
| <b>CSP/FSK</b>                               | Commission suisse du parachutisme auprès de l'AéCS           | <b>PA</b>  | Précision d'atterrissage                          |
| <b>EFP</b>                                   | Ecole fribourgeoise de parachutisme                          | <b>PCF</b> | Para-club-Fribourg                                |
| <b>IAP</b>                                   | Instruction aéronautique préparatoire (ancienne appellation) | <b>PCR</b> | Para-club romand                                  |
| <b>OA</b>                                    | Ouverture automatique du parachute par sangle ou static line | <b>SOA</b> | Sangle d'ouverture automatique                    |
| <b>OC</b>                                    | Ouverture commandée < 3 sec.                                 | <b>PSC</b> | Para-Sport-Club<br>(club de la Suisse-alsacienne) |

## 6.- En bref, les personnes actives dans l'école de parachutisme à Bellechasse et à Ecuwillens de 1952 à 1977 et .....

### Liste des chefs d'école, des moniteurs chefs et des *moniteurs*

| <u>Année</u> | <u>Chefs d'école</u>           | <u>Moniteurs</u>                                                                                                                        | <u>Club/groupe</u> |
|--------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1952-53      | <b>Béda Hefti †</b>            | <b>Roger Audoin †</b>                                                                                                                   | CFA                |
| 1953-56      | Béda Hefti †                   | <b>Bernard Romanens †</b>                                                                                                               | CFA                |
| 1957-59      | Béda Hefti †                   | <b>Jules Gaillard †</b>                                                                                                                 | CFA                |
| 1960         | Béda Hefti †                   | <b>Jacques Doyen †</b>                                                                                                                  | CFA                |
| 1961         | <b>Claude Rüeger</b>           | <b>Jacques Doyen †</b>                                                                                                                  | ARPS               |
| 1961-63      | Claude Rüeger                  | <b>Jean-Paul Marendaz †</b>                                                                                                             | ARPS               |
| 1963         | <b>Bruno-Jacques Morel</b>     | <b>Claude Rüeger</b><br><i>Bruno-J. Morel</i><br><i>Roger Dufloz</i>                                                                    | ARPS               |
| 1963-64      | Bruno-Jacques Morel            | <b>Claude Rüeger</b><br><i>Bruno-J. Morel</i>                                                                                           | ARPS               |
| 1965         | Bruno-Jacques Morel            | <b>Claude Rüeger</b><br><i>Robert Arbel</i>                                                                                             | ARPS-PCR           |
| 1966         | Claude Rüeger                  | <b>Robert Arbel</b><br><i>Claude Rüeger</i>                                                                                             | PCR                |
| 1967         | <b>Jean-Pierre Freudiger †</b> | <b>Claude Rüeger</b><br><i>Paul Fortay</i><br><i>Jean-Pierre Freudiger †</i>                                                            | PCR                |
| 1968-70      | Jean-Pierre Freudiger †        | <b>Roger Valluis</b><br><i>Jean-Pierre Freudiger †</i><br><i>Jean-Jacques Favre †</i><br><i>Claude Rüeger</i>                           | PCR                |
| 1971-72      | Coop-Aviation                  | <b>Théo Fritschy †</b><br><i>Roger Valluis</i><br><i>Jean-Pierre Freudiger †</i><br><i>Jean-Jacques Favre †</i><br><i>Claude Rüeger</i> | Coop-Aviation      |
| 1973-75      | Coop-aviation                  | <b>Gilles Bettinger †</b>                                                                                                               | Coop-Aviation      |
| 1976-77      | Ecole en veille                | <b>Claude Rüeger</b>                                                                                                                    | PCF                |
| 1978-88      | Jean-Daniel Fromaget           | <b>Gilbert Van Dam</b>                                                                                                                  | EFP                |

## 7.- Pilotes largueurs de 1952 à 1977 et ....

(dans l'ordre d'arrivée)

|                       |      |
|-----------------------|------|
| Bernard Progin †      | 1951 |
| Théo Ausderau †       | 1952 |
| Pierre de Sybourg †   | 1954 |
| Gaston Monod          | 1957 |
| Charles Chammartin    | 1960 |
| Raymond Badstuber †   | 1960 |
| Jacqueline Baeriswyl  | 1961 |
| F. Führer             | 1961 |
| Michel Pergaux        | 1962 |
| Fritz Hügli           | 1962 |
| Adj François Landry † | 1963 |
| Alphonse Rotzetter †  | 1964 |
| Gaspard Binz          | 1966 |
| Jean-Claude Bersier   | 1967 |
| Michel Barras         | 1967 |
| Bernard Perdrisat     | 1967 |
| Jean Chuard †         | 1967 |
| Ernest Devaud         | 1968 |
| Hervé Villars         | 1969 |
| Serge Rossier         | 1973 |
| Jacques Beyeler       | 1973 |
| Bernard Hemmer        | 1979 |
| Martin Nussbaumer     | 1979 |
| Philippe Genoud       | 1979 |
| Robert Gevisier       | 1981 |
| Pierre Wider          | 1982 |
| André Gachet          | 1984 |
| Gérard Péclat         | 1984 |

## 8.- Avions utilisés pour le largage

(dans l'ordre d'arrivée)

| Type et marque                 | Puissance                                                     | Immatriculation                      | Parachutistes | Années en service                           |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------|---------------------------------------------|
| Fairchild – F 24<br>Warner     | 165 CV                                                        | HB-EMI                               | 3             | 1952 et 1953<br>(actuellement à Ecuwillens) |
| Auster Mark-V                  | 125 CV                                                        | HB-EOG                               | 2             | 1953 à 1954                                 |
| Piper L-4                      | 65 CV                                                         | HB-OCI<br>HB-OFF                     | 1<br>1        | 1952 à 1977<br>1953 à 1957                  |
| Cessna 170                     | 145 CV                                                        | HB-COC                               | 3             | 1953                                        |
| Comte AC-4                     | Moteur<br>Argus                                               | HB-USI                               | 2             | 1957 à 1960                                 |
| Piper L-4                      | 90 CV                                                         | HB-OWS                               | 1             | 1958 à 1962                                 |
| Pilatus Porter PC 6            | Lycoming<br>340 CV                                            | HB-FAR                               | 7             | 1960 à 1963                                 |
| Aéronca Sedan                  | 145 Cv                                                        | HB-ETC                               | 3             | 1960 à 1966                                 |
| Stinson Voyager<br>108         | 165 CV                                                        | HB-TRR                               | 3             | 1960 à 1967                                 |
| Dornier Do -27H -2             | Continental<br>260 CV                                         | Aviation militaire<br>V-601/2/3      | 5             | 1963 à 1967                                 |
| Pilatus Porter PC-6            | Lycoming<br>340 CV                                            | Aviation militaire<br>V-612/17/19/23 | 7             | 1967 à 1970                                 |
| Cessna 172                     | 145 CV                                                        | HB-CBN                               | 3             | 1967                                        |
| Cessna 182                     | 230 CV                                                        |                                      | 3             |                                             |
| Cessna 185                     | 260 CV                                                        | Location                             | 4             | 1967                                        |
| Cessna 180                     | 225 CV                                                        | HB-CRB                               | 3             | 1968 à 1977                                 |
| Dornier Do-27                  | 225.CV                                                        | HB-HAI                               | 5             | 1979 >                                      |
| Cessna U-206                   | Turboprop.                                                    | SE-FEK                               | 7             | 1981                                        |
| Pilatus Turbo-<br>Porter PC-6A | Turboprop.<br>Astazou II et<br>XII puis<br>Pratt &<br>Wittney |                                      | 9             |                                             |

## 9.- Parachutes utilisés dans le cadre de l'école jusqu'en 1977 (dans l'ordre d'arrivée)

|                                                                                                                         |                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Autoflug PAK Rüfa</b><br/>Parachute à ouverture commandée (utilisé de 1952 à 1957)<br/>Fabrication allemande.</p> | <p>Vitesse de descente 6-7 m/s.<br/>Déplacement horizontal par traction sur les élévateurs et suspentes, 1m/s.</p> | <p>Voilure hémisphérique blanche en tissu pure soie, à 24 fuseaux et 24 suspentes, surface env. 40 m<sup>2</sup> avec extracteur à ressort relié à son faite (cheminée) par une drisse.</p> | <p>Harnais en lin et sac en coton avec dossier en tôle d'aluminium. Fermeture du harnais par verrou central.</p> | <p>Ouverture commandée par traction sur poignée métallique munie de 2 câbles avec aiguilles enfilées dans 2 cônes cousus sur le premier rabat latéral.<br/>L'ouverture automatique pouvait être installée pour des sauts et des jets de mannequins. Elle consistait en une corde de 3 m fixée à l'avion par un mousqueton, dont l'autre extrémité se terminait par un câble muni d'une guillotine. En fait, déjà un système d'ouverture « semi-automatique » similaire à la future static-line sportive américaine. La guillotine mise sous tension après le départ de l'avion sectionnait la ficelle d'une résistance adaptée et traversant les 2 cônes de fermeture des rabats pour le maintien du parachute fermé.<br/>Poids total : 7 kg.</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Pioneer T- 7 de 28'</b><br/>Parachute dorsal à ouverture automatique (utilisé de 1958 à 1965).<br/>Fabriqué aux USA pour les troupes aéroportées.<br/>Provenance : Midwest Parachute sales &amp; service, Novi, Michigan, USA.</p>                                                                                                                               | <p>Vitesse de descente 5-6 m/s.<br/>Déplacement horizontal par traction sur les élévateurs et suspentes, 1-2 m/s.</p>                                                                                  | <p>Voilure hémisphérique sans fente, en tissu nylon normal à 28 fuseaux alternants rouges et blancs, d'une surface d'environ 57 m².</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>Harnais et sac en coton et lin avec sangle d'ouverture automatique (static-line).<br/>Fermeture par un verrou central sur le harnais muni d'un système de réglage en grandeur, de boucles « D » pour l'accrochage du parachute de secours de type ventral</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>Sangle d'ouverture automatique avec mousqueton côté avion et l'autre extrémité reliée à la cheminée de la voilure avec une ficelle d'une résistance à la rupture de 80 kg<br/>Couvercle du sac rectangulaire, solidaire de la SOA et ligaturé sur le pourtour aux rabats du sac avec une ficelle d'une résistance à la rupture de 25 kg.<br/>L'ouverture « voilure d'abord » était immédiate et le choc rude selon la position du parachutiste à l'ouverture. Poids du parachute 10 kg.</p>                                                     |
| <p><b>Switlik C- 9 de 28'</b><br/>Parachute dorsal à ouverture commandée et adaptable en semi-automatique (utilisé de 1958 à 1975).<br/>A l'origine, parachute dorsal de sauvetage issu de l'aviation américaine.<br/>Provenance : Midwest Parachute sales &amp; service, Novi, Michigan, USA, et par la suite auprès des surplus USA de Lyon revendant les rebuts</p> | <p>Vitesse de descente 5-6 m/s.<br/>Déplacement horizontal par traction sur les élévateurs ou avec une fente simple, 1 m/s. Avec des fentes améliorées, la vitesse horizontale pouvait augmenter à</p> | <p>Voilure hémisphérique sans fente, en tissu nylon « Ripstop » haute porosité, avec 28 fuseaux alternants rouges et blancs, surface environ 57 m², avec extracteur conique à ressort hélicoïdal relié par une drisse à la cheminée. Initialement il était utilisé sans gaine ou fourreau amortisseur du choc d'ouverture. Les suspentes étaient lovées sur le bas du sac selon le principe d'ouverture "voilure d'abord" et délovage des suspentes ensuite. L'ouverture était immédiate et le choc pouvait être très violent après une chute libre. Les</p> | <p>La fermeture du harnais en sangle de nylon (résistance 2000 kg) s'effectuait par deux mousquetons de jambes et un mousqueton de poitrine. Il était muni d'un système de réglage en grandeur, de boucles « D » pour accrochage du parachute de secours de type ventral ainsi que d'un système de libération de la voilure type « Capewell ». Le sac en nylon était rigidifié par 4 lames-ressorts légères et équipé de 4 élastiques de rappel des rabats. Quatre aiguilles serties sur le câble de la poignée de commande manuelle, enfilées à</p> | <p>Le même parachute pouvait se faire équiper d'une sangle d'ouverture semi-automatique de deux types différents. Le semi-automatique était le parachute idéal pour les sauts d'entraînement précédant le premier OR à 5 secondes. Poids du parachute dorsal : 12 kg.<br/>Le type « static-line classique » était une sangle avec mousqueton dont l'autre extrémité munie d'un câble serti de 4 aiguilles semblable à une poignée de commande manuelle. Le câble passant au travers d'un anneau cousu sur le rabat supérieur fonctionnait à la</p> |

|                                                                                                               |        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| de matériel américains de l'armée française après la « désaméricanisation » engagée par le général de Gaulle. | 3 m/s. | <p>voilures avec gaines (fourre dans laquelle étaient enfilés les fuseaux pliés de la voile) ont été utilisées depuis 1960. La gaine était reliée par une drisse à la cheminée de la voile, les suspentes lovées sur le bas de la gaine, et l'extracteur relié au sommet de la gaine. Le système engendrait à l'ouverture le principe du délovage des "suspentes d'abord" et l'ouverture de la voile suivait progressivement lors de son extraction de la gaine. L'ouverture était ainsi ralentie et très confortable pour le parachutiste.</p> <p>A partir de 1960, les voiles de 28' modifiées commencèrent à apparaître, telles que : la fente simple (un fuseau découpé), les fentes double, la fente en T, le double T, le TU 5 puis le TU 7 (7 fuseaux entre les deux fentes). La vitesse de translation variait selon le type de 1 à 3 m/s.</p> | travers les 4 cônes cousus sur les rabats, maintenaient le sac fermé. | <p>traction comme une commande manuelle classique.</p> <p>Le type « California static-line » fonctionnait sans câble à aiguilles. L'extrémité de la sangle adaptée était nouée directement sur les cônes métalliques des rabats du sac fermé avec des ficelles de résistance définie.</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Switlik T- 7A de 24'</b><br/>Parachute ventral de secours à ouverture commandée (utilisé de 1958 à 1985 et plus tard).<br/>Fabriqué aux USA pour les troupes aéroportées américaines et l'aviation.<br/>Provenance : Midwest Parachute sales &amp; service, Novi, Michigan, USA. Et par la suite auprès des chiffonniers de Lyon.</p> | <p>Vitesse de descente 6-7 m/s.<br/>Déplacement horizontal par traction sur les suspentes, 1m/s.</p>              | <p>Voilure hémisphérique blanche sans fente en tissu nylon, comprenant 24 fuseaux et 24 suspentes subdivisées en deux groupes noués sur deux mousquetons prévus pour accrochage sur le harnais du dorsal. Elle a une surface d'environ 40 m<sup>2</sup> avec un extracteur à ressort relié à sa cheminée par une drisse.</p> | <p>Sac en coton, presque cylindrique et laissant émerger une fois fermé les deux mousquetons de fixation au harnais principal. Les 4 rabats se fermaient au moyen de la poignée d'ouverture et câble deux aiguilles serties. Poids du parachute : 6 kg.</p>   | <p>L'ouverture du secours se faisait lors de la non ouverture du dorsal par traction sur la poignée et si possible en position sur la tranche. Lors de l'ouverture incomplète de la voilure du dorsal il fallait tirer sur la poignée en retenant la voilure avec extracteur et par projection envoyer la voilure sur l'extérieur.</p>                                                                                                                                                                                                  |
| <p><b>T.A.P. 660</b><br/>Parachute principal et dorsal à ouverture automatique par sangle (SOA).<br/>Parachute fabriqué pour les troupes aéroportées françaises.<br/>Provenance des rebuts de l'armée française et revendu par les chiffonniers de Lyon.</p>                                                                                | <p>Vitesse de descente 5-6 m/s.<br/>Déplacement horizontal par traction sur les élévateurs et suspentes 1m/s.</p> | <p>Utilisé comme parachute d'écolage de 1961 à 1975. Voilure hémisphérique blanche sans fente en tissu nylon, comprenant 24 fuseaux et 24 suspentes.<br/>Surface du parachute env. 60m<sup>2</sup>.</p>                                                                                                                      | <p>La fermeture du harnais en sangle de nylon (résistance 2000 kg) s'effectuait par un système à barrette à verrouiller.<br/>Il était muni d'un système de réglage en grandeur, de boucles « D » pour accrochage du parachute de secours de type ventral.</p> | <p>La sangle d'ouverture automatique avec un mousqueton côté avion et à l'autre extrémité reliée à la cheminée de la voilure avec une ficelle d'une résistance à la rupture de 80 kg. Fermeture du sac par un couvercle rectangulaire, solidaire de la SOA. 3 ligatures d'une résistance à la rupture de 25kg, traversent les boucles de la sangle pour relier les deux rabats latéraux. L'ouverture « voilure d'abord » était immédiate et le choc rude selon la position du parachutiste à l'ouverture. Poids du parachute 10 kg.</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>T.A.P. 690</b> - Parachute principal et dorsal à ouverture commandée. Parachute fabriqué pour les troupes aéroportées françaises. Provenance des rebuts de l'armée française et revendu par les chiffonniers de Lyon.</p> | <p>Vitesse de descente 5-6 m/s. Déplacement horizontal par traction sur les élévateurs et suspentes, 1m/s</p> | <p>Utilisé comme parachute d'écolage de 1961 à 1975. Voilure hémisphérique blanche sans fente en tissu nylon, comprenant 16 fuseaux et 16 suspentes. Surface de la voile 60 m<sup>2</sup>.</p> | <p>Harnais en nylon et sac en lin et coton. Fermeture par un verrou central sur le harnais muni d'un système de réglage en grandeur, de boucles « D » pour l'accrochage du parachute de secours de type ventral. La fermeture du harnais en sangle de nylon (résistance 2000 kg) s'effectuait par deux mousquetons de jambes et un mousqueton de poitrine. Il était muni d'un système de réglage en grandeur, de boucles « D » pour accrochage du parachute de secours de type ventral. Le sac en lin et coton et équipé de trois élastiques de rappel par rabat latéral. Trois aiguilles serties sur le câble de la poignée de commande manuelle, enfilées à travers les trois cônes cousus sur les rabats, maintenaient le sac fermé.</p> | <p>L'ouverture « voile d'abord » était immédiate et le choc à l'ouverture particulièrement violent après une chute libre. Il était important d'assurer une bonne position face sol pour une ouverture sans incident de la voile. Poids du parachute 10 kg.</p>                                                   |
| <p><b>Parachute ventral de secours pour T.A.P. 660 et 690</b></p>                                                                                                                                                               | <p>Vitesse de descente 6-7 m/s. Déplacement horizontal par traction sur les suspentes, 1m/s.</p>              | <p>Sac en coton et nylon. Poids du parachute 5 kg.</p>                                                                                                                                         | <p>Voilure hémisphérique blanche sans fente en tissu nylon, comprenant 16 fuseaux et 16 suspentes subdivisées en deux groupes noués sur deux mousquetons prévus pour accrochage sur le harnais du dorsal. Elle a une surface d'environ 40 m<sup>2</sup> sans extracteur.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <p>L'ouverture du secours se faisait lors de la non ouverture du dorsal par traction sur la poignée et si possible en position sur la tranche. Lors de l'ouverture incomplète de la voile du dorsal il fallait tirer sur la poignée en retenant la voile et par projection envoyer la voile sur l'extérieur.</p> |

## **Par la suite l'aérodynamique des "parachutes" a beaucoup évoluée**

**Para-Commander Mk II** - Voilure de sport et de compétition (inspiré du principe du parachute Lemoigne). La voile PC Mark I (1<sup>ère</sup> modèle) révolutionnaire en 1964 avait permis un premier bond au point de vue de son aérodynamique et de sa conduite.

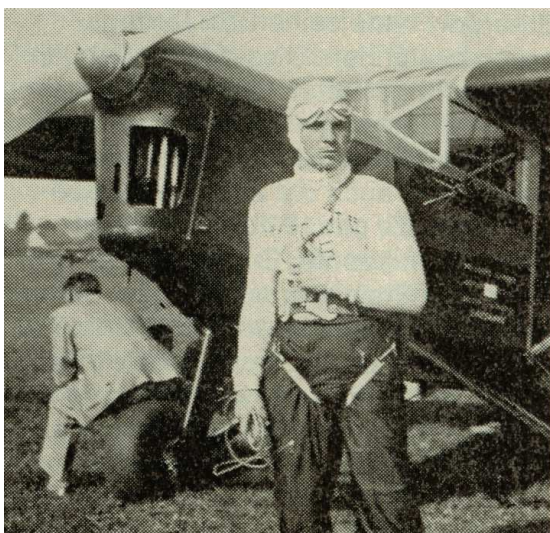
Fabriquée par Pioneer Parachute Company elle était vendue par Parachute Incorporated à Orange et Midwest Parachute à Novi, USA.

Voilure de 24' en nylon « taffetas » (faible porosité) avec 24 fuseaux et 24 suspentes. Elle était munie de fenêtres et de tuyères propulsives, de panneaux stabilisateurs et de commandes de direction efficaces. Sa vitesse horizontale : 4.5 m/s, et sa vitesse verticale : 4-5 m/s. Les voiles PC pouvaient se monter sur la plupart des sacs dorsaux tels que C-9, Pioneer Para Twin, Piggy Back et Super Pro, etc.

**Olympic 686.11 de E.F.A.** - Version française du Para Commander avec des performances sensiblement les mêmes. Coût légèrement meilleur marché que le PC II.

***Puis vinrent par la suite les parachutes à "profil d'aile" dont le principe aérodynamique nouveau ainsi que son pilotage, progressèrent d'année en année. Il donna aussi naissance au "parapente", un nouveau sport qui lui aussi s'affina et se popularisa au fil des années de son utilisation.***

## 10.- L'histoire de l'école de parachutisme de Bellechasse et Ecuillens par l'image et la photographie



1939, Willy Ammon à la Bécherette



1947, Benoît Musy à Granges



1951, Pierre Bossy à Filistorf FR



1950, Rüdolf Rätz et Roger Audoin



1952, cours et examens de licence de parachutiste  
sur l'aérodrome de Bellechasse



Pratique du pliage du parachute par **Roger Audoin**



Fermeture après pliage du parachute et de l'extracteur



Position de départ de l'avion



Décollage par le pilote Théo Ausderau



Départ en position groupée au-dessus de la plaine de Bellechasse avec le lac de Morat en arrière fond.



Descente la plaine du pénitencier de Bellechasse





René Favre après son atterrissage avec son père, **Roger Audoin** instructeur et Bernard Romanens. Ce dernier qui succédera à Roger Audoin.



1ère volée de parachutistes brevetés, g. à d.. **Roger Audoin**, instr., Paul Mesot, Bernard Romanens, André Froidevaux, Fritz Aebischer, René Favre, **Béda Hefti**, Ernest Schneider expert de l'OFA et Théo Ausderau pilote.



**Béda Hefti** fondateur de l'école félicitant les élèves brevetés.



Aérodrome de Bellechasse, le berceau du parachutisme



**1953, d'autres cours suivirent sous l'instruction de Roger Audoin**



Le mannequin devait avoir une forme humaine selon la réglementation en vigueur !



Le largage du mannequin servait à exercer la précision d'atterrissage !



L'avion largueur du moment, le Cessna 170 HB-COC



## 12 octobre 1953, Bernard Romanens était breveté instructeur parachutiste



Unterschrift des Inhabers  
Signature du titulaire

*B. Romanens*

**Berechtigung**

Der Inhaber des Ausweises für Fallschirmabspringer ist berechtigt, Fallschirmabsprünge, mit Einschluß solcher an öffentlichen Flugveranstaltungen, durchzuführen. Die Absprünge dürfen nur auf Flugplätzen oder auf einem vom eidg. Luftamt besonders bewilligten Gelände und aus einer Höhe von mindestens 300 m über Boden vorgenommen werden. Die Absprünge sind im Einverständnis mit den Aufsichtsorganen des dortigen Flugbetriebes auszuführen. Das zum Absprung benützte Flugzeug muß von einem Inhaber eines Ausweises für Berufspiloten gesteuert werden. Die Mitnahme von Passagieren ist nicht gestattet.

**Privileges**

Le détenteur de la licence de parachutiste est autorisé à effectuer des descentes en parachute y compris celles effectuées lors de manifestations aéronautiques. Les sauts ne peuvent être exécutés qu'au-dessus d'aérodromes ou de terrains autorisés à cet effet par l'Office fédéral de l'air, et à partir d'une altitude d'au moins 300 m/sol. Les sauts sont à accomplir d'entente avec les organes de surveillance du service de vol du terrain considéré. Le pilote de l'avion à partir duquel des sauts sont effectués doit être détenteur de la licence de pilote professionnel. Des passagers ne peuvent être pris à bord.

Der Ausweis für Fallschirmabspringer  
La licence de parachutiste

No. 17

wird erteilt an  
est délivrée à Romanens Bernard

Geboren am 12.4.1930 in Fribourg  
Né le 12.4.1930 à Fribourg

Nationalität Suisse  
Nationalité Suisse

Bürger von Sorens  
Originaire de Sorens

Wohnort Fribourg Daillettes 280  
Domicile Fribourg

Bern, den 28.9.1952  
Berne, le 28.9.1952

Stempel  
Timbre

Eidg. Luftamt  
Office fédéral de l'air

*Händles*

| Bewilligte Fallschirmtypen<br>Types de parachutes autorisés | Stempel<br>Timbre       | Datum — Unterschrift<br>Date — Signature |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------------------------|
| Pak. Rüfano. 3167765                                        | Office fédéral de l'air | <i>Händles</i><br>28.9.52                |
| Pak Rüfa 12B/2009995                                        | Office fédéral de l'air | <i>Händles</i><br>12.10.1953             |
| Pak Nr. 2009016                                             |                         |                                          |
| 3179622                                                     |                         |                                          |
| 3113953                                                     |                         |                                          |
| 3167857                                                     |                         |                                          |

### Annexe à la licence de parachutiste

No. 17

für Romanens Bernard  
pour Romanens Bernard

#### Permis

#### pour l'instruction de parachutistes

Autorise l'instruction de parachutistes dans le cadre d'une école de parachutistes autorisée par l'Office fédéral de l'air. L'instruction doit avoir lieu selon les principes et les prescriptions de l'Office fédéral de l'air.

Ce permis est valable aussi longtemps que le titulaire possède une licence de parachutiste valable.

Berne, le 12.10.1953

OFFICE FÉDÉRAL DE L'AIR

Section police aérienne et  
du personnel navigant

*Händles*

87028





1953, L'usage de Bernard Romanens avec le Piper HB-OCI 65 CV, piloté par Bernard Progin instructeur de vol.



1953, **Béda Hefti** avec des parachutistes équipés du parachute allemand Autoflug PAK-Rufa



Traction sur les suspentes pour effectuer une "glissade"



Jules Gaillard, Michel Pipoz et Fritz Aebischer lors d'un meeting de Bellechasse.

Michel Pipoz de Bouloz en cours de répétition avait dû sauter en uniforme militaire.



1954, Michel Pipoz, Fritz Aebischer, René Favre et Jules Gaillard en déplacement pour des sauts en Allemagne.



1955, Sauts de démonstration lors d'un meeting en Allemagne par Jules Gaillard et Fritz Aebischer avec des parachutistes américain et allemand.



**Le 21 août 1957, Jules Gaillard succède à Bernard Romanens.  
Cours sur l'aérodrome de Bellechasse**



Entraînement au roulé-boulé du toit du hangar.



Bernard Progin exhibe le mannequin Martha pour exercer le largage. Il a déjà perdu ses membres.



Le parachute de la poupée Martha ne s'était pas ouvert



Werner Brand après son 1er saut.



Bernard Progin pilote le Comte AC-4 pour le 1er saut de Yvette Vaucher



**Bédá Hefti**, René Favre et autres élèves félicitent Yvette Vaucher pour son deuxième saut réussi.



## Réglementation l'OFA en vigueur

### 1950 à 1957

**2 jets de mannequin de 70 kg pour exercice à la précision du largage - 4 sauts d'entraînement en OC, altitude 500 m - Examen théorique et pratique avec 2 sauts OC et précision d'atterrissage dans un rayon de 200 m - Equipement réglementaire : 1 seul parachute dorsal à ouverture commandée [OC] à 3 sec. avec voilure hémisphérique en soie, type Autoflug Pak Rüfa (40 m<sup>2</sup>)**

Règlement du 25 octobre 1950

### 1957 à 1960

**2 jets de mannequin de 70 kg pour exercice à la précision du largage - 2 sauts d'entraînement en OA et 2 suivants en OC, altitude 500 m. - Examen théorique et pratique avec 2 sauts OC et précision d'atterrissage dans un rayon de 200 m - Equipement réglementaire : 1 parachute dorsal à OC à 3 sec. avec voilure hémisphérique en nylon, (58 m<sup>2</sup>) et parachute de secours avec voilure (40 m<sup>2</sup>)**

Nouveau règlement provisoire de 1957



1957, La première femme parachutiste Suisse-romande entourée de Bernard Progin et Jules Gaillard.



1957, Yvette Vaucher entourée par Jules Gaillard, Claude Rüeger et un autre élève.  
Une blessure à la jambe fit reporter les sauts suivants

### Ecole de parachutistes

de la section fribourgeoise de l'Aéro-Club de Suisse (concessionné par l'Office fédéral de l'Air).

Début du nouveau cours :

**Samedi 21 février 1959, à 15 heures**

Inscriptions et renseignements auprès de la Section fribourgeoise de l'Aéro-Club de Suisse, Case postale 44, Fribourg.

Rendez-vous des intéressés au siège du Club, Boulevard de Pérolles 32, I, Fribourg.

Taxe d'écologie : Fr. 500.—.

Annonce parue dans les journaux romands

## Première participation d'un Suisse à un stage de chute libre en France

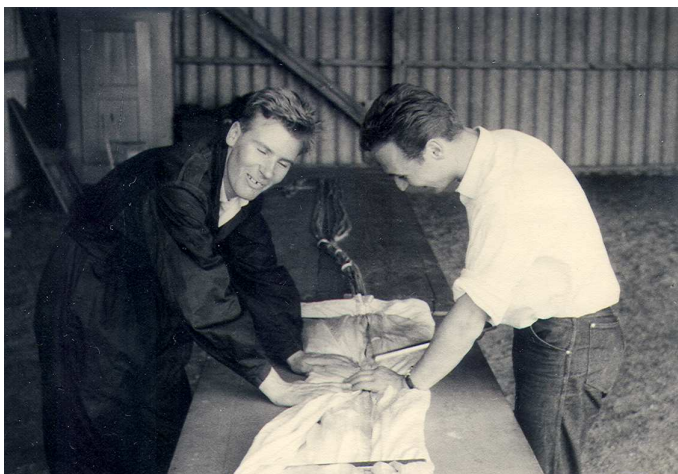


1959, Chute libre de Jules Gaillard au dessus du centre de Châlon-sur-Saône.



Jacques Dubourg du centre à Sam Chasak donne ses instruction avant la séance de sauts.

## 1959, Dernier cours sur l'aérodrome de Bellechasse par Jules Gaillard



Claude Rüeger enseigne le pliage à Francis Chervet de Sugiez



Francis Chervet de Sugiz prépare son mannequin équipé d'un parachute PAK pour les exercices de largage sous l'œil attentif de Claude Rüeger et Jules Gaillard instructeur.





**Jean-Paul Marendaz** prêt pour son 1er saut en OA. avec un Pioneer T-7, 16 août 1959



Claude Hennet s'installant dans le Comte AC-4 avant l'envol, le 16 août 1959.



Yvette Vaucher accompagne **J.-P. Marendaz** pour son saut d'examen



**Béda Hefti**, directeur de l'école de parachutisme, Monsieur Lerdermann expert de l'OFA et **Pierre de Sybourg** pilote de l'avion largueur Comte AC-4, aussi avion pour le schleppe du groupe de vol à voile de section fribourgeoise de l'AéCS.  
Les trois élèves avaient réussi leur examen, bravo !

**Juillet 1959, meeting d'aviation sur l'aérodrome d'Ecuvillens avec la participation de Colette Duval, célèbre mannequin-parachutiste et recordwoman du monde du saut en altitude effectué au Brésil.**





Décembre 1959, déplacement de l'école de parachutisme sur  
l'aérodrome d'Ecuvillens



5 décembre 1959, 1er saut en OA de Claude Rüeger  
avec pour instructeur Jules Gaillard. Etaient présents  
ce jour : Pierre Bossy et Yvette Vaucher- Attinger ainsi  
que 4 élèves en cours de préparation.



Exercice de la sortie de l'avion Comte AC-4  
pilote par **Pierre de Sybourg**





Claude Rüeger accueilli après son premier saut par Franz Elmiger 2e premier saut, Jules Gaillard et les élèves : Chantal Morel, Anne- Marie Rollinet, Gérald Gavillet et René Osel.



Le 6 décembre après son 2ème saut OA effectué, Claude Rüeger fit son 3ème saut en ouverture commandée (OC à 3sec.) en position I. Yvette Vaucher l'accompagnait pour ce 1er OC.



3ème saut avec exercice d'ouverture du ventral et descente avec les 2 parachutes

**Fin mars 1960, Jacques Doyen instructeur parachutiste avec brevet suisse et habitant Annemasse FRA, succède à Jules Gaillard.**



Pour les nouveaux élèves **Jacques Doyen** commence par les exercices au sol dont la technique de l'atterrissage en roulé-boulé....

Les élèves : Monique Ducommun, Denise Etter, Anne-Marie Rollinet-de Mond, Gérald Gavillet, Guillot Georges et Georges Schneider.

... suivit par l'apprentissage des tractions au harnais suspendu pour diriger au mieux son parachute à voile hémisphérique.



Puis vinrent les sauts en OA de la nouvelle volée dont Bruno Morel, natif de Fribourg à Genève et Monique Ducommun de Lausanne.





Anne-Marie Rollinet  
au départ du Comte  
AC-4 HB-USI  
pilote par **Pierre de  
Sybourg**.



Ouverture du  
parachute  
américain T-7 28'.



Stage de Pâques  
1960.  
**P. de Sybourg**, Y  
Vaucher, H.  
Preitner "Toubib", D.  
Marendaz, Lulu  
Currat, M. Berney,  
M. Ducommun  
"Mémère", C.  
Rüeger, Ch. Morel,  
B-J. Morel "Trois  
poils", G. Guillod R.  
Osel, D. Etter, G.  
Gavillet et **Jacques  
Doyen**



Coup de main par Ernest Devaud, si jeune, mordu d'aviation et déjà actif sur l'aérodrome en 1960.



La haie d'honneur avant les premiers sauts



Ouverture en cours...ouf !



Progression en chute libre à 8 sec. avec la position "T"



**Juillet 1960, premiers examens pour la licence de parachutiste sur  
l'aérodrome d'Ecuvillens**



Examen théorique en sous la direction de MM. Ledermann et Bigler de l'Office fédéral de l'air.  
Les examinés étaient Bruno-Jacques Morel, Hermann Preitner, Georges Schneider, Claude Rüeger et Monique Ducommun.



Harald Zürcher fonctionna comme instructeur pour ce jour d'examen en remplacement de **Jacques Doyen**



La délégation des experts de l'OFA. De g. à d. M. Walter Frei pour le matériel, M. Ledermann du service des licences, M. Widmer directeur de l'OFA et M. Fritz Bigler qui succèdera à M. Ledermann pour la section parachutisme. Il participera pour sa formation à des stages de formation parachutiste au centre de Châlon-sur-Saône/FRA



Atterrissage d'un élève avec un parachute C-9 28' à une fente simple dans rayon max. de 200 m. de la cible.



Exigence du moment, l'exactitude des calculs des points de largage.



Ce qu'on appelait un atterrissage ... aux vaches



...ou un atterrissage en piscine en construction....

Pour le bien-être des pilotes et des parachutistes, **Beda Hefti** avait construit une piscine près de l'aérodrome.



... ou en forêt

## Des traditions et des rituels s'étaient instaurés



La haie des bras d'honneur le long de la piste pour un premier OC...



L'arrosage des premiers sauts en buvant dans une de leurs bottes !



Pique-nique canadien à la Villa des paras





La tradition des réunions pour les broches .....



..... les repas en commun ...



...durant les pauses ou par fort vent, la pratique de la pétanque.

**Juillet 1960, meeting sur l'aérodrome d'Ecuvillens**



Gaston Monod speaker du meeting s'entretient du programme des sauts avec Jacques Doyen



Un premier stick de sauteurs embarquant dans le Pilatus Porter de Hermann Geiger



Un nouvel avion de largage était arrivé ce jour de meeting, le Stinson voyager 108, HB-TRR de 165 CV..



## Déplacements occasionnels à l'ancien aérodrome de Montreux-Rennaz



1er rang à genoux : Claude Rüeger et Bruno-Jacques Morel  
2ème rang : Régis Grojean, Lucienne Currat, **Jacques Doyen**, Michel Pipoz, René Osel  
3ème rang : Michel Chaperon, **Jean-Paul Marendaz**, Laurent Arbel, Yvette Vaucher, Hermann Preitner  
et Jean Perrenoud

## Ecuvillens en hiver 1960-61



Les sauts en hiver avec le Stinson sans porte invitaient les parachutistes à quitter l'avion au plus vite.  
Denis Charpiot, Claude Rüeger, Yvette Vaucher, **Pierre de Sybourg** pilote et **Jacques Doyen**



Comme **Pierre de Sybourg**, Tonton (Gaston Monod) vêtu de sa canadienne s'équipe pour larguer.

## Ecuvillens au printemps 1961



Printemps 1961, arrosage des 50ème saut de B-J. Morel et C. Rüeger



L'ancienne ferme de la famille Chenaux baptisée la "Villa des paras", dénichée par Yvette Vaucher



Arthur Chenaux dit "Coco" fils du propriétaire de la Villa et premier parachutiste issu du village d'Ecuvillens.  
Une sacrée carrure de paysan fribourgeois apte à transporter sur le terrain **Jacques Doyen** qui s'était blessé au tendon d'Achille.



## 1961 à 1974

**15 sauts d'entrainement en OA, altitude 500 m - Examen pour licence OA, théorique et pratique avec 2 sauts pour précision d'atterrissage dans un rayon de 150 m - Après 15 sauts d'entrainement en OR l'élève peut passer son extension OR 15 sec.- Equipement réglementaire : 1 parachute dorsal à OC/OR à >3 sec. avec voilure hémisphérique en nylon avec fentes (58 m<sup>2</sup>), et parachute de secours avec voilure (40 m<sup>2</sup>)** Nouveau règlement de 1961.

### Hangar n°1 attribué aux activités parachutistes



Le soir, les avions devaient être montés sur les chariots et poussés en quinconce à l'intérieur du hangar et l'opération inverse pour la reprise de l'activité.



Premiers sauts de Herman Flükiger "Gros Loulou" et Albert Ferrari "Douze cylindres"

## Juillet 1961, deuxième accident fatal qui endeuilla l'école



Photo réunissant **Jacques Doyen** et Jean-  
**Paul Marendaz** lors d'une montée en  
altitude au dernier meeting d'Ecuvillens.

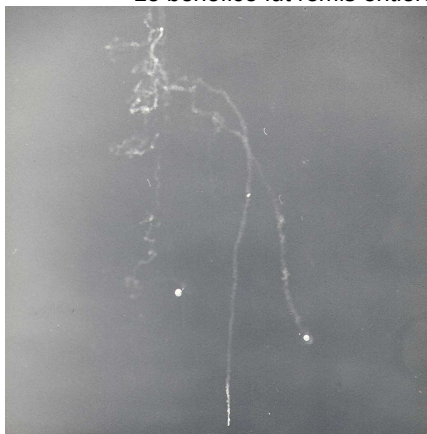
Quelques jours plus tard,  
Jacques perdait la vie lors d'un saut  
au-dessus de l'aérodrome de  
Montreux-Rennaz.

Jean-Paul devra passer sa licence  
d'instructeur pour lui succéder à la tête  
de l'école.



Un meeting de parachutisme fut organisé sur l'aérodrome d'Yverdon  
à la mémoire de **Jacques Doyen**

Avec la participation de parachutistes italiens, français d'Annemasse et Suisses  
Le bénéfice fut remis entièrement à sa veuve et ses deux enfants.



Chutes libres avec fumigènes et trainées  
de talc au meeting.

La plus longue a été la chute la plus rapide  
en position "Canarozzo", spécialité de Giorgio  
Rinaldi instructeur au Para-Club- Ticino.



## Septembre 1961, reprise de l'instruction par Jean-Paul Marendaz



1er stage de Jean-Paul Marendaz

De g. à d. au 1er rang: Simone Marpaud, "Muguette", Vauthey, Monique Ducommun, "Gros Loulou", J-J. Favre "Baron", "Douze cylindres", Claude Rüeger, Arthur Chenaux "Coco", Andrée Giradin, Roby Arbel, Claude Caillat et 2ème rang debout : Daniel Ackermann Daniel, Chales Chammartin, B-J. Morel, J-P. Marendaz, Mick Chaperon, Carla Corbaz, Jacques Dufloz et ....



Ouverture avec une static-line (à l'américaine) et sortie de l'extracteur d'un parachute Switlick C-9 avec gaine sur la voile  
Principe sortie suspendes d'abord.



Ouverture d'un TAP 660 français par l'extraction immédiate de la voile par une sangle d'ouverture Automatique (SOA)  
Principe sortie voile d'abord.



Pierre de Sybourg et Jean-Paul Marendaz, deux compères très liés.



Jean-Paul avec deux de ses deux élèves, "Gros Loulou" responsable du matériel de l'école et Muguette" ...qui deviendra sa femme.



Michel Chaperon "Mick" †, photographe de talent, à ses heures.  
Une personnalité très attachante qui avait marqué l'école de sa présence.



**3 paras issus de l'école d'Ecuvillens sélectionnés pour les championnats du monde 1962 à Orange / USA**



Sélection initiale : Claude Rüeger, Rudi Offerman, **Jean-Paul Marendaz** et Harald Zürcher



Bruno Morel, Roland Troyon capitaine de l'équipe et Karl Enggist chef de délégation



Suite à la fracture d'une jambe de **J-P. Marendaz**, voici la sélection définitive à Orange/USA :  
1er rang : Hans Bergmann du SPT, Harald Zürcher du PSC, Claude Rüeger d'Ecuvillens  
2ème rang : Bruno-Jacques Morel d'Ecuvillens, officier américain, Rudi Offerman du PSC.

## Au retour d'Amérique, reprise de l'activité de l'école



Après un raccourcissement du plâtre à Orange, **Jean-Paul** était un peu plus mobile



Même avec la jambe encore dans le plâtre et allongé sur une chaise-longue, **Jean-Paul** dirige la séance de saut



Il fut un temps où le parachutiste donnait ses instructions précises pour le largage, gage d'un atterrissage en sécurité et précision

14 octobre 1962, **Pierre de Sybourg** était fêté par ses amis paras pour son 1000ème parachutiste largué.





## Mars 1963, l'école d'Ecuvillens à nouveau en deuil



Jean-Paul Marendaz était un instructeur compétent, progressiste et d'un dévouement extrême. Nous avons aussi perdu un ami d'une grande gentillesse.

### Le deuil des « paras » sportifs

Voici un communiqué de l'Association romande des parachutistes sportifs :

L'Association romande des parachutistes sportifs a le triste devoir de communiquer que dimanche 31 mars, sur la plaine de Bière, le moniteur Jean-Paul Marendaz, d'Yverdon, s'est tué accidentellement lors d'un saut commandé, dans le cadre de la manifestation organisée par le Club des modélistes de Lutry.

Sans vouloir préjuger des conclusions de l'enquête actuellement en cours, nous pouvons d'ores et déjà préciser que la fatalité a joué un rôle capital dans ce triste accident. En effet, des témoins oculaires ont constaté que le parachute dorsal a eu un retard d'ouverture de quelques secondes et que le parachute de secours, actionné par le moniteur Marendaz, s'emmêla dans le parachute principal qui s'ouvrait malheureusement à cet instant précis.

**L'école résiste au découragement grâce au comité de l'Association romande des parachutistes sportifs et du CFA**



Les candidatures de Bruno-Jacques Morel et Claude Rüeger encadrant un para et Pierre de Sybourg furent proposées à la succession de Jean-Paul Marendaz. Ils réussirent avec succès les épreuves des examens théoriques et pratiques.



Ainsi l'activité de l'école continua de plus belle



Ces paras allongés ne dorment pas, ils observent leurs congénères en chute libre



## Divers événements importants survenus dans le cadre de l'école



L'aviation militaire mettait à disposition pour quelques jours un avion de largage du type Dornier Do-27. Son pilote l'Adj Landry surnommé "Zazie" était gourmand de "Sugus" pour le décollage.



Visite du conseiller fédéral Chaudet et du Cdt de corps Frick

Présence de la TSR sur le terrain pour tourner un documentaire important dans les annales suisses romandes du parachutisme, "Les fous de ciel" actuellement titré "Chute libre". Georges Kleinmann, André Gazu et François Bardet en étaient les auteurs.







Saut avec oxygène d'une altitude de 8300 m au-dessus d'Ecuvillens lors de son meeting de juillet 1964.  
Robert Arbel et Claude Rüeger exécutèrent ce saut avec la collaboration précieuse et  
le matériel technique de Erich Grätzer du PSC.

Début de la photographie en chute libre.  
Photo prise par l'appareil "Robot 18/24"  
de et par Albert Ferrari



2ème parachutiste du village d'Ecuvillens, Marcel Barbey dit "le Pateux" parce qu'il exerçait  
le métier de boulanger auprès de la boulangerie du village.



Jürg et jacqueline Geiser-Charrière de Bulle.  
Un couple parmi d'autre qui s'est formé en pratiquant le parachutisme



Le parachutiste et constructeur  
amateur d'avions "old timer"  
Jean-Marc Fessler (1965)

Le duo de Neyruz, Bernard Dorand  
et Georges Cotting (1970)





## Des nouveaux moniteurs au fil des années



<< 1965, Robert Arbel

< 1968, Roger Valluis



< 1967, Jean-Pierre Freudiger

1967, Paul Foretay >

< 1968, Jean-Jacques Favre



Hélas vint l'accident du Stinson dû à des freins défectueux, qui s'est soldé par des dégâts irréparables mais heureusement sans blessés.





Jean-Pierre Freudiger dispense son cours en vue du 1er saut auprès des élèves présents et sous l'œil attentif du pilote. Un nouvel avion de largage de type Cessna 180 HB-CRB de 230 CV, arriva sur la place pour remplacer le Stinson.



Tant qu'il y aura de nouveaux élèves, les traditions se transmettront....



Les volées se suivent et le parachutisme évolue ...

## 1975 et plus....

**10 sauts OA, 40 sauts OR, dont 1 saut de 2000 m avec 4 spirales, 1 saut de 2000 m avec dérive, 1 saut de 2000 m avec looping avant, 1 looping arrière et 1 tonneau. - L'examen de licence comprenait 2 sauts de 1000 m avec PA de max. 25 m et un saut de 2500 m avec approche et contact avec l'expert - Equipement réglementaire : 1 parachute dorsal à OR à avec voilure hémisphérique en nylon avec fentes ou parachute planeur, et parachute de secours.**



Une équipe du Para-Club Fribourg en 1974

J-Daniel.Fromaget, Georges Gotting †, Bernard Dorand †, Gérald Levrat, Olivier Kramer et Claude Rüeger



Sauts rétros au 75ème anniversaire de l'AéCS  
sur la base militaire de Payerne en 1976.  
O. Kramer, G. Levrat et B. Dorand †



## 11. Réunion des anciens parachutistes de 1989.



Réunion des anciens parachutiste ayant suivi leur formation au centre-école d'Ecuvillens, 25 nov. 1989



Gaston Monod, pilier du CFA et son épouse Monique



Des figures du PCR devenues légendaires



## 12. 1997, la ville de Fribourg rend hommage à Beda Hefti

Après avoir reçu de son vivant le Mérite sportif fribourgeois, la ville de Fribourg rend hommage à Beda Hefti, ingénieur à Fribourg jusqu'en 1981, en inaugurant un chemin piétonnier à flan de la colline du Guintzet.

Cette inauguration se fit en présence de sa sœur et de sa fille Patricia, du syndic de sa commune d'origine dans le canton de Glaris et des autorités de la ville de Fribourg.

Le clou de la fête a été l'apport des trois plaques indicatives libellées "**Promenade Beda-Hefti (1897-1981) Ingénieur EPFZ - Promoteur du sport et de l'aviation**" par une équipe de parachutistes du Para-Club-Fribourg partis de l'aérodrome d'Ecuvillens.



Les 3 plaques commémoratives descendues du ciel.



L'équipe de parachutistes du Para-Club-Fribourg entourant **Patricia Hefti**, la fille de Beda Hefti.

### **13. Dédicace de cette chronique à Guy-Philippe Ayer**

**L'auteur de cette chronique historique la dédicace à Guy-Philippe Ayer,  
instructeur et parachutiste talentueux,  
membre pilier au Para-Club-Fribourg.**

**Il est décédé accidentellement dans l'exercice de sa fonction,  
sur la zone d'atterrissage du centre de parachutisme d'Ecuvillens,  
le dimanche 1er mai 2011.**

Guy-Philippe, passionné de parachutisme, avait montré beaucoup d'intérêt et de respect pour cette période pionnière du parachutisme et l'écrit de cette chronique historique.

Claude Rüeger



**Guy-Philippe Ayer, 55 ans**

## **14. Références et remerciements**

**Chronique historique de l'école de parachutisme du Club fribourgeois d'aviation  
à Bellechasse FR et Ecuwillens FR, des années 1952 à 1977.**

**Elaboré et écrit par Claude Rüeger et daté au 4 septembre 2011.**

**Références utilisées :**

**Registre des licences de parachutistes de l'OFA.**

**Articles parus dans la revue de l'AéCS : "Aéro-Revue" n°11/1952, 4/1976, 3/2001,  
10/2002 et 11/2002**

**Journaux hebdomadaires tels que : L'ÉCHO ILLUSTRÉ n°41/1952, LA PATRIE SUISSE  
n°44/1952, POUR TOUS n°52/1959 et IMAGES DU MONDE n°10/1960**

**J'exprime mes remerciements à toutes les personnes citées par la suite, pour leur  
participation, pour leur renseignements et par leur mise à disposition de documents, de  
photos, de films, d'articles de journaux et de documents d'archives :**

**Micheline Ruggli-Progin à Domdidier FR  
Progin Bernard à Genève †  
Favre René à Bulle FR  
Monod Gaston à Ecuwillens FR  
Hofstetter Ernst (OFA) à Gwatt BE  
Madame Romanens à Prilly VD  
Madame Froidevaux Angelina à Salavaux VD  
Monsieur Jean-Paul Mesot à Bulle FR  
Madame Anne Gaillard à Genève  
Madame Bossy Marie-Thérèse à Fribourg  
Anne-Marie De Mont-Rollinet à Villars-sur-Glâne FR  
Monique Ducommun à Veytaux  
Guy-Philippe Ayer à Neyruz †**

**J'exprime aussi mes remerciements pour l'aide apportée à la rédaction  
des textes de cette chronique sur la 1<sup>ère</sup> école de parachutisme du CFA  
et sur le parachutisme dans le canton de Fribourg :**

**Danièle Rüeger à Marly FR  
Vania Widmer Rüeger à Fribourg  
Andrée Rüeger Girardin à Fribourg**