



Musiques populaires à l'honneur.

- 11 **ÉGLISE** Mode d'emploi pour dynamiser les paroisses
- 13 **FORUM FRIBOURG** Nâdiya et Willy Denzey: le flop
- 15 **GRUYÈRES** Visite dans les chaudrons de la Saint-Jean
- 17 **ESTAVAYER** Opération sauvetage pour le carnaval
- 18 **MOUDON** Un festival à la couleur multiculturelle
- 18 **VAUD** Les Diablerets sous les eaux et la boue



C'est la tradition: quelques vieux avions ont survolé la ville de Fribourg hier à midi. Ci-dessus, un Tiger Moth de 1938, un Pilatus P2 de 1949 (à dr. en haut) et un Yack de 1960 (à dr. en bas). VINCENT MURITH



Le légendaire JU-52 a fait briller les yeux des passionnés d'avions

ÉCUVILLENS • Hier après midi, le mythique trimoteur allemand a valsé dans le ciel sarinois. Il était la vedette des rencontres de oldtimers.

CLAUDE-ALAIN GAILLET

Un bourdonnement sourd. En bout de piste, le fameux JU-52 s'apprête à prendre son envol dans le ciel sarinois, sous les yeux passionnés ou curieux d'une foule bigarrée et bon enfant. Et c'est parti pour une démonstration d'une quinzaine de minutes au-dessus de l'aérodrome d'Ecuvillens, théâtre ce week-end de la 15^e édition des Rencontres internationales de oldtimers.

Sous les doigts experts de ses deux pilotes et de son mécanicien de bord, le gros bourdon vert présente sous toutes

les coutures son fuselage en tôle ondulée. Élégance d'un transporteur mythique du au «génie créateur» de l'Allemand Hugo Junkers, raconte le speaker officiel.

Ce légendaire avion est la propriété et le fleuron de l'Amicale Jean-Baptiste de Salis. Cette association française qui a son propre musée à la Ferté-Alais, au sud de Paris, a consacré douze ans (de 1991 à 2003) et 20000 heures à restaurer de fond en comble ce que les Allemands ont baptisé «die Tante JU» et les Romands «la grand-mère». C'est la première fois

que, dans sa robe d'origine, ce Junkers-52 vient en Suisse. Autant dire que c'est un événement! On le retrouvera d'ailleurs le week-end prochain au meeting d'Yverdon.

Transporteur de troupes ou de fret, bombardier, avion sanitaire, hydravion, remorqueur de planeurs, «c'est sa polyvalence qui a fait sa notoriété», explique avec respect Robert Roger, l'un des restaurateurs de l'unique exemplaire français encore volant. «Pour moi, cet avion, c'est une tranche de ma vie.» Et aussi sa fierté. I

Pour en savoir plus: www.ajbs.com

REPÈRES

- Le JU-52
- > 1^{er} vol en 1931.
- > Envergure 30 m.
- > Longueur 19 m.
- > Poids à vide 6 tonnes.
- > Charge max. 10,5 t.
- > Vitesse max. 270 km/h.
- > Puissance 660 ch.
- > Motorisation Trois moteurs BMW à neuf cylindres en étoile.
- > Réservoirs 1250 litres par aile.
- > Passagers 17 au max.
- > Fabriqués env. 6000.
- > Encore volants Huit dont 3 en Suisse, 1 en France, 1 en Allemagne, 1 aux Etats-Unis.



Jean-Jacques Ducry aux commandes du Pilatus P2: «On vire!» GAILLET



«Die Tante JU» à Ecuvillens: un événement! VINCENT MURITH

A 75 ANS, LE CLUB FRIBOURGEOIS D'AVIATION FAIT TOUJOURS RÊVER

«Continuez à nous faire rêver!» C'est par ces mots que le directeur de l'Economie Michel Pittet a salué samedi soir le Club fribourgeois d'aviation (CFA) qui fête ses 75 ans ce week-end à Ecuvillens.

Depuis l'époque forcément «héroïque» des pionniers, bien de l'air a été brassé par les amateurs d'aéronautique (qui sont loin d'être des hélices). Déployées depuis 1954 à Ecuvillens, les activités du CFA fort de quelque 400 membres réunit aujourd'hui plusieurs domaines: le groupe de vol à moteur, le groupe de voltige, le Paracub, l'association l'Aérotique (qui retape d'anciens appareils), le groupe des aérostiers.

Le CFA, présidé par Michel Renevey, héberge encore un petit groupe qui se consacre à la fabrication d'avions expérimentaux. L'un de ses buts est de «défendre les intérêts régionaux dans le domaine de l'aviation sportive et privée».

Quant aux Rencontres internationales de oldtimers (RIO) organisées par l'Aérotique, elles ont attiré une trentaine d'avions et au moins 6000 visiteurs entre samedi et dimanche. Si l'on a dénombré un peu moins d'avions que les années précédentes lors de cette 15^e édition, c'est parce que le temps incertain de vendredi a dissuadé certains

pilotes de faire le vol jusqu'à Ecuvillens. Le mémorable orage de grêle de 1997 n'a pas laissé que des traces sur les ailes des vieux coucous. «Le principe d'une rencontre, c'est vient qui veut», explique Jean-Daniel Sauterel, président des RIO. «En revanche, nous invitons chaque fois un avion particulier. Cette année, c'est le JU-52».

Outre les avions, les RIO constituent aussi un rendez-vous pour les vieilles mécaniques roulantes. Hier, plus d'une centaine de motos et une vingtaine de voitures ont paradé pour le plus grand plaisir de leurs propriétaires et d'un public venu là pour se payer une bonne tranche de nostalgie. Et de rêve. CAG



«Un jour peut-être, vous serez dedans, les gars!» VINCENT MURITH

«Tonton» Monod, le vieux loup de l'air

CLAUDE-ALAIN GAILLET

«Salut Tonton!» Dans le milieu, tout le monde l'appelle par son petit nom. C'est que Gaston Monod est une figure, dans le monde de l'aéronautique suisse. Un sacré personnage! A 77 ans, l'œil rieur et la mémoire vive d'un jeune homme, cet habitant d'Ecuvillens est une véritable encyclopédie de l'histoire de l'air helvétique. Et son parcours un vrai roman d'amour avec tout ce qui vole.

On l'écouterait des heures, Tonton, parler de ses rêves de gosse quand, à Leysin où il a grandi, il allait à la limite du brouillard pour s'imaginer vo-

ler sur les nuages. Le rêve deviendra réalité à 17 ans, quand il passe son brevet, celui de planeur. «Le vol à voile, c'est le plus beau vol», garantit-il. Mais celui qui allait finir sa carrière comme instructeur et expert à l'Office fédéral de l'aviation civile, a aussi fait ses licences de voltige, d'hélicoptère et même passé l'examen théorique de pilote de ligne. A 59 ans!

Quand il débarque à Fribourg, au début des années 1950, le jeune ingénieur envoyé chez Vibro-Meter fait vite connaissance de Beda Hefti, un autre génie du lieu passionné d'aéro-

nautique. «Mon père spirituel», dit de lui le vieux loup de l'air.

Gaston Monod, c'est aussi 22 ans à transporter les conseillers fédéraux en hélicoptère. Cette anecdote, parmi tant d'autres: venant de Sion avec Roger Bonvin, il doit se poser un matin tôt à côté d'un camping de Köniz, à cause du brouillard. «A peine sorti de l'hélico, il s'est mis au bord de la route et a fait du stop. Il est monté dans la Fiat d'un ouvrier. Quand un campeur allemand m'a demandé qui c'était, j'ai expliqué que c'était le président de la Confédération. Il a failli verser et n'a jamais dû me croire!»

Son plaisir, c'était de former les jeunes. Des centaines. «J'aime l'aviation comme un marin la mer», dit-il. Le manche à balai, il l'a définitivement lâché il y a trois ans. Avec, au bilan, 147 types d'engins volants dans les pattes (expérimentaux compris), 12000 heures en avions à moteur, 3500 heures d'hélico, 500 de vol à voile. «J'ai fait un sacré bon temps: pouvoir transformer mon hobby en profession.» Et de citer St-Ex: «L'homme se découvre quand il se mesure à l'obstacle. Et ceux-là me comprennent bien qui ont subi l'indicible amour du vol.» Toute une époque, Tonton. I



Gaston Monod, une encyclopédie de l'aviation suisse. VINCENT MURITH