



Attention à vos cartes bancaires!

- 12 **CRIMINALITÉ** «Skimmés» jusque dans les magasins
- 13 **BELLUARD** Premières lueurs d'espoir
- 13 **SARINE** 15 000 personnes au Giron des jeunesses
- 14 **NATURE** A la chasse (pacifique) aux papillons
- 15 **ROMONT** Tutticanti? Un succès!
- 17 **THIERRENS** Le ballon rond vaut un spectacle

Un dernier tour de piste réussi

ÉCUVILLENS • Les Rencontres internationales Oldtimers ont vécu. La 20^e et dernière édition fut haute en couleurs. L'occasion de jeter un regard dans l'album des souvenirs.



Le public a pu une nouvelle fois approcher de près les anciens avions et en voir évoluer certains aux limites de leurs performances. Ils ont aussi apprécié l'hydravion Catalina PBV (en haut), un appareil «hors norme». Mais pour le président des RIO Jean-Daniel Sauterel (en bas à droite), une page est aujourd'hui tournée.



PHOTOS VINCENT MURITH
TEXTES CLAUDE-ALAIN GAILLET

Les Rencontres internationales Oldtimers (RIO) ont mis hier soir un point final à vingt éditions. L'occasion de jeter un regard rétrospectif sur une manifestation aéronautique unique en son genre, avec son président Jean-Daniel Sauterel, le président de l'Aérotique Jean-Jacques Ducry et Simone Neukirch, membre du comité elle aussi depuis le début.

O COMME ORGANISATION

Fondée il y a 30 ans par une poignée de passionnés, l'Aérotique a lancé les RIO en 1990. D'abord destinées aux pilotes pour favoriser les échanges, ces rencontres ont décollé dès 1994, en s'ouvrant au public et avec chaque fois un avion légendaire invité. «On voulait montrer de belles machines.» Une centaine de bénévoles appuyaient le comité de six personnes. Le budget tournait autour des 50 000 fr. Vu le succès, la question d'un développement s'est posée au début des années 2000 mais l'Aérotique a voulu conserver une formule gérable et «à la bonne franquette». Avec toujours le même leitmotiv: «Se faire plaisir et faire plaisir.» Sans doute la clé du succès.

L COMME LOOPING

En vingt éditions, les RIO ont accueilli environ 800 aéronefs anciens. Dont de nombreuses légendes. Le programme des vols et des démonstrations était défini le samedi matin. Pour des questions de sécurité, seuls les pilotes bien connus des organisateurs pour leur qualité de pilotage pouvaient évoluer devant le public. Car la conduite d'un oldtimer est plus difficile qu'un avion moderne. Si les pilotes ont répondu présents, c'est que les RIO n'étaient pas un meeting, qu'elles avaient une taille modeste et que le public s'est toujours montré respectueux. «Les pilotes ont aussi apprécié la qualité de l'accueil et le côté champêtre d'Ecuvillens», relève Simone Neukirch.

D COMME DÉCOUVERTES

Les RIO attiraient aussi bien les connaisseurs et les passionnés de vieilles mécaniques, qui trouvaient l'occasion d'échanger leurs expériences, que le public familial. Pilotes et organisateurs avaient à cœur de partager leur passion, et de vulgariser leurs connaissances. Ces dernières années, ils ont pu apprécier les commentaires avisés et super

documentés du speaker Pierre-Alain Speich, véritable «encyclopédie vivante de l'aviation».

T COMME TRADITIONS

Les RIO avaient deux rituels incontournables: le survol de la ville de Fribourg par une petite patrouille «à l'heure de la sortie de la messe», pour rappeler aux croyants d'autres voies célestes, et le «char à desserts» tracté par le comité pour ponctuer le repas du samedi soir. Que des desserts maison, comme il se doit.

I COMME INCIDENTS

Des pépins, il n'y en a pas vraiment eu. En 2004, un Cessna a bien été contraint à un atterrissage «de précaution» dans un champ de blé, peu après son décollage, en raison d'une baisse de régime du moteur. Sans gravité, quand bien même l'engin se serait retourné sur le dos. Jean-Daniel Sauterel: «Si on avait eu un gros pépin, c'en était fini des RIO. C'est pour ça qu'on a toujours choisi de bons pilotes pour les démonstrations.»

M COMME MÉTÉO

Le chaud, le froid, les coups de vent, les orages, la grêle: les RIO ont «tout connu». Le pire a été en 1997, quand une colonne de grêle s'est

abattue en fin de rencontre sur les avions au sol. Vingt-et-un ont été endommagés, faisant pour plus de 2 millions de dégâts. Un souvenir douloureux. «Le bruit de la grêle sur le toit des hangars était terrible. Une dame, effrayée, est tombée dans les pommes. Il nous a fallu deux éditions pour nous remettre à flot.»

E COMME ÉMOTIONS

Jean-Daniel Sauterel garde un souvenir inoubliable de son vol dans un DC-3. «Ça n'arrive qu'une fois dans la vie.» Simone Neukirch retient, elle, la fidélité des pilotes et les amitiés nouées avec d'autres passionnés. Un pilote, Fridolin Vogel de Beromünster, a été présent à chaque édition. Ce week-end, il est arrivé sur une ancienne moto.

R COMME RÉÉDITION

«Personne ne veut croire qu'on arrête», rapportait hier soir Jean-Daniel Sauterel. C'était pourtant bel et bien la dernière des RIO. Les membres de l'Aérotique veulent se donner plus de temps pour restaurer leur nouvel avion. «On organisera peut-être quelque chose de plus léger. Mais pour l'instant, c'est un gros point d'interrogation.» I

DE GRANDS MOMENTS

Plus de 70 appareils à admirer de près, dont l'hydravion canadien «hors norme» Catalina PBV, une spectaculaire démonstration du team PC-7, une autre tout aussi remarquable des PC-3, trente Jaguar E représentant toute la gamme de la marque, une météo généreuse et un public nombreux: samedi, les RIO ont vécu rien moins qu'une journée «exceptionnelle». Sur les deux jours, entre 5000 et 7000 personnes ont profité de l'événement. Pour cette dernière édition, même le Super Constellation, de retour du Bourget, a fait hier un survol amical du tarmac sarinois. CAG



C'est une locomotive A3/5 comme celle-ci qui a semé la pagaille dans la Broye. KEYSTONE-A

MORAT - PAYERNE

Une vieille loco provoque six départs de feu

OLIVIER WYSER

Un train historique tracté par une vieille locomotive A3/5, datant d'avant la Première Guerre mondiale, a semé la pagaille samedi après midi entre Morat et Payerne. Les lignes ferroviaires Morat-Payerne et Estavayer-le-Lac-Yverdon-les-Bains ont été interrompues. En effet, la locomotive à vapeur a provoqué en tout six départs de feu à proximité des voies. Des incendies dus aux escarbilles, des petits morceaux de charbon incandescent qui s'échappent par la cheminée ou le cendrier de la locomotive.

Le train historique, affrété par une association, était parti le matin d'Olten. Il a quitté Morat à 15h30, en direction de Payerne et Yverdon-les-Bains. En chemin, plusieurs talus et autres broussailles ont pris feu le long des voies à Faoug, Avenches, Domdidier ou encore Dompierre puis à la hauteur de Cheyres. Les CFF ont affrété un train d'extinction et de sauvetage, venu de Lausanne, pour éteindre les départs de feu, indique le porte-parole des CFF Jean-Louis Scherz. Les pompiers de Payerne ont participé à l'intervention. Le trafic a pu reprendre vers 17h30 entre Morat et Payerne, et à 20h30 entre Estavayer et Yverdon.

Le train incendiaire a été bloqué à Yverdon et a subi un examen en règle avant de poursuivre son périple qui devait le ramener à Olten par la ligne du Pied du Jura. «Afin d'éviter tout problème, les CFF ont décidé d'escorter le convoi avec un autre train de sauvetage venu de Bienne», ajoute Jean-Louis Scherz. Et de préciser que ce genre d'incident n'est pas vraiment rare. En effet, il y a une semaine, un train à vapeur avait déjà bouté le feu à un champ de céréales à Bubendorf, dans le canton de Bâle, détruisant la plus grande partie du champ. I

PUBLICITÉ

LIQUIDATION TOTALE

- 50 %

à

- 70 %

Tout doit disparaître jusqu'au 2 juillet!

INTERSHOP
vente - location - réparation ski - vélo

Route André Pillier 47
1720 Corminboeuf
Mardi-vendredi: 10h-18h30
Samedi: 9h-16h