

Crash au sud de BLIDA



Base de Chéragas

Le 21 février 1961 le plan de vol me prévoit pour une mission que je qualifierais de tranquille: RAV MY 15.25 c'est à dire au sud de Chréa dans l'atlas Blidéen.

Je décolle en début d'après midi de la base de Chéragas, à bord du Nord 3400.77 pilote le chef Vervoort et moi comme observateur.

Vol calme jusqu'au dessus de Chréa, petite station de sport d'hiver à 1500m d'altitude située à une vingtaine de km de Blida et dont l'accès routier avait lieu une fois par jour (allé le matin, retour le soir) en convoi encadré par les militaires du 65°RA basé à blida, sous protection d'un avion d'observation du Galat3, mission que j'ai effectuée une dizaine de fois.

A la verticale de Chréa une odeur de fumée se fait sentir à l'intérieur de l'avion. Un feu de broussailles est allumé en dessous de nous et nous sommes très bas, nous en écartons mais l'odeur persiste. Soudain le pilote me signale que la pression d'admission au moteur a chuté et la puissance aussi. J'appelle Fort de l'eau : mission annulée, ennuis techniques. Heureusement nous n'avions pas passé la ligne de crête; cap sur la Mitidja. Nous perdons rapidement de l'altitude, le moteur tourne au ralenti et le Nord 3400 n'a pas spécialement un profil de planeur. J'appelle la base aérienne de Blida et demande l'autorisation de nous poser, accord nous est donné ainsi que le sens de pose. Nous perdons de plus en plus d'altitude et le sens de pose sur la piste nous impose un plus grand trajet. Je rappelle la tour de contrôle et demande l'autorisation de pose en sens inverse, vent dans le dos, la piste faite pour les avions de l'armée de l'air est suffisamment longue. Accord nous est donné. Hélas, nous sommes tout près de la base aérienne mais à une altitude à peine supérieure à celle des premiers hangars de la base; nous devons choisir un lieu d'atterrissage. En dessous de nous des vignes avec leurs piquets! Heureusement à quelques centaines de mètres on aperçoit une grande surface en herbes (nous saurons après l'atterrissage que c'est un champ de blé en herbe), très propice à un atterrissage de fortune. Le chef Vervoort, excellent pilote nous pose "délicatement" sur le champ. nous sortons de l'appareil et nous voyons surgir une caravane: voiture de pompiers en tête avec pompiers en combinaisons d'amiante postés derrière une lance à incendie, une ambulance, et quelques voitures militaires dont une de gendarmes. En effet, étant chef de bord, je fus soumis à un long questionnaire sur les causes de l'incident, avec mesure détaillées des traces laissées dans le champ, afin d'en indemniser le propriétaire (il faut dire que si les traces de l'avion étaient minimes, celles laissées par la caravane avaient tout d'un chemin). Les constats faits nous avons pu remettre en route le moteur, et, en roulage, à très faible vitesse suivre la caravane et gagner la base aérienne de Blida. Nous avons ensuite regagné Chéragas avec un broussard envoyé par le Galat3.

Nota: nous avons appris par la suite l'origine de l'incident: éclatement de la turbine d'air du turbo compresseur avec morceaux dans les tubulures d'admission ayant obstrué partiellement l'arrivée d'air au moteur.

