

Celle & BA-19

Chers amis,

Permettez-moi de m'adresser à vous pour une demande qui me tient particulièrement à cœur et pour laquelle j'espère vous aurez la possibilité et l'amabilité de m'aider.

Ci-dessous un article me concernant paru dans le magazine belge d'aviation "Contact" (n° 60/16^e année).

"Le pilote de chasse belge Marcel De Petter, mieux connu sous son surnom "Celle", a un lien particulier avec un des Mirages belges, notamment le BA 19.

C'est l'avion avec lequel il a fait son premier solo Mirage, et c'est aussi le même appareil avec lequel l'actuel Roi des belges Philippe a fait son premier et unique vol solo en Mirage.

Mais vous comprendrez plus loin les vraies raisons de son attachement à ce BA 19 !

Beste vrienden,

Sta me toe jullie iets te vragen dat me heel nauw aan het hart ligt en waarvoor ik hoop dat jullie me kunnen en willen helpen.

Hieronder een artikel dat over mij verschenen is in het Belgisch luchtvaartblad "Contact" (nr 60/16^e jaargang).

"De Belgische jachtpiloot Marcel De Petter, beter gekend onder zijn bijnaam "Celle" heeft een bijzondere band met één van de Belgische Mirages, namelijk de BA 19.

Met dit toestel heeft hij zijn eerste Mirage-solo gevlogen, en het is ook dezelfde machine waarmee de huidige Koning der Belgen Filip zijn eerste en enige solo op Mirage 5 volbracht.

Maar lees verder en u zal de ware redenen van zijn gehechtheid aan de BA 19 begrijpen !



Nous lui laissons la parole:

Via le "Operational Conversion Course" à Bierset (Liège) je me suis retrouvé à la 2^{ème} Esc de Florennes.

Après 3 ans de chasseur-bombardier, je faisais mutation à Bierset pour devenir pilote-instructeur Mirage au sein de la 8^{ème} Esc.

Le 8 mai 1985 j'ai effectué un vol avec le BA 19 qui avait pour but d'exercer notre système de contre-mesures électroniques RAPPORT 2 contre les missiles Hawk en Allemagne (le programme HAWK-EYE).

En navigation basse altitude vers l' Allemagne, je ressentis brusquement de fortes vibrations moteur. Immédiatement je me déroutais pour faire un atterrissage d'urgence à la base la plus proche qui était Gütersloh (RFA). En approche finale une importante explosion se produisit ... des parties du démarreur s'étaient détachées et avaient été projetées à travers le compresseur !

L'effet était immédiat: perte de vitesse et perte d'altitude brusques !

A quelques 1200 pieds/sol et avec une vitesse dévissante je n'avais plus qu'un choix: éjection immédiate !

We laten hem aan het woord:

Via de "Operational Conversion Course" in Bierset kwam ik terecht in het 2^{de} Smaldeel in Florennes.

Na 3 jaar als jager-bommenwerper verhuisde ik naar Bierset om instructeur-piloot op Mirage te worden in de schoot van het 8^{ste} Smaldeel.

Op 8 mei 1985 vloog ik een zending met de BA19 om met ons ECM systeem RAPPORT 2 tegen de Hawk raketten in Duitsland te oefenen (het HAWK-EYE programma).

Terwijl ik op lage hoogte naar Duitsland navigeerde voelde ik opeens hevige motortrillingen. Meteen zette ik koers naar de dichtstbijzijnde basis, Gütersloh (BRD) voor een noodlanding. Tijdens de eindnadering volgde een zware ontsteking ... delen van de startmotor waren losgekomen en waren door de compressor geschoten !

Het resultaat was onmiddellijk voelbaar: ik verloor in een ijtempo snelheid en hoogte !

Op zowat 1.200 voet boven de grond en met een afnemende snelheid bleef me niets anders over dan mijn Martin Baker-schietstoel te testen !



L'éjection avec le siège Martin-Baker se déroulait parfaitement. La séparation pilote/siège se faisait comme prévu ... il ne me restait plus qu'à assurer mon atterrissage au sol sur mes deux

De uitschieting verliep perfect. De man/seat separation verliep zoals voorzien ... het was nu dus aan mij om de landing op beide voeten waar te maken.

jambes.

Le seul hic ... c'est qu'à ce moment je voyais en-dessous de moi un grand bois de sapins !

Je faisais une embardée dans les branches et mon parachute restait naturellement accroché dans les branches supérieure !

Résultat ... je me retrouvais suspendu dans mes straps à une vingtaine de mètres au-dessus du sol !

Cette situation très inconfortable allait durer une bonne demi-heure.

Les premiers secours étaient les hélicoptères: d'abord un UH-1 de la Polizei allemande, puis un Chinook britannique (celui-ci provoquait tellement de downdraft avec ses deux rotors, qu'il faillit me projeter violemment en dehors de ma situation précaire!). Comme troisième sur les lieux arrivait un Puma HC1 britannique de Gütersloh.



Je me croyais sorti d'affaire lorsque les pompiers arrivaient avec un véhicule équipé d'une grande échelle ... mais celle-ci s'avérait trop courte !

Finalement la seule option restante était tout de même l'évacuation par les airs !

Comme ce Puma n'était pas équipé de treuil, l'équipage s'est montré inventif et m'a lancé une corde que je devais me mettre autour de la taille.

Puis "pouce levé" ils m'ont remonté à travers les branches et déposé dans un champ avoisinant.

Ouf ! Terminé ...

Probleem ... op dat moment zag ik onder mij een uitgestrekt dennenbos !

Ik tuimelde doorheen de kruinen van de bomen en mijn valscherf bleef natuurlijk haken in de hoogste takken !

Het resultaat was dat ik op een meter of twintig boven de begane grond in mijn valscherfriemen bleef hangen !

Comfortabel was het niet en deze situatie zou ruim een halfuur duren.

De eerste hulpmiddelen waren helikopters: een UH-1 van de Duitse Polizei, vervolgens een Britse Chinook (deze veroorzaakte evenwel zoveel downdraft met zijn dubbele rotor, dat ik bijna met geweld uit mijn hachelijke situatie werd geblazen!). Als derde kwam een Britse Puma HC 1 van Gütersloh ter plaatse.

Toen de lokale brandweer met een ladderwagen aankwam dacht ik verlost te worden ... maar de ladder bleek te kort te zijn !

Er bleef dus echt niets anders over dan de evacuatie toch maar via de lucht te proberen !

Aangezien bovengenoemde Puma niet was uitgerust met een lier, toonde de bemanning zijn vindingrijkheid door mij een touw toe te gooien dat ik rond mijn lichaam vastmaakte.

En dan "Thumbs up", waarop ze mij door de takken naar boven hesen om me vervolgens zachtjes neer te zetten in het aanpalende veld.

Oef ! Afgelopen ...

Belgischer Jagdbomber über Lette abgestürzt Pilot blieb unverletzt

Nach Triebwerkausfall aufgeprallt und explodiert

Kreis Warendorf/Lette (ok): Karl Meier Hombrek traurte seinem Angen nicht: „Das Ding kam direkt auf uns zu. Dann zerschellte der Düselaufzug vor der Straße und explodierte in einem riesigen Feuerball!“ Das war die Erfahrung des belgischen Jagdbomber-Piloten, als sein Flugzeug abstürzte. Er war mit seinem Sohn Karl-Hermann auf dem Flughafen Düren zu streifen, als die Mirage V abstürzte. Totes der völlig zerstörten Maschine waren zu erkennen. Die Überreste der Maschine rutschten über das Getriebefeld geschleudert. Verletzt wurde man Glück niemand, der Pilot rettete sich mit dem Schleudergerät.

Auf einem Übungsgang zwischen Lünen und Bielefeld sah der Vater merkte der Pilot des Düsenjägers oben einen Rauchschwanz. Der Motor sei aber längst nicht mehr richtig funktioniert. Der Belgier stand sofort einen Notabsturz ein. Der britische Royal Air Force (RAF) - Royal Air Force und hat ebenfalls eine Basis im dortigen Gütersloher Flugabwehrschutz ermittelte Landeanlaufplatz sofort. Der Pilot fand keinen Platz, kam aus dem Militärflugplatz Gütersloh neidisch.

Hinter Ostendorf konnte der Mann einen eisernen Ast entdecken - er katapultierte sich mit dem Sessel unter Auftrieb der Mirage V der Falschirmen. Offenbar saß der dicken böigen Wind wurde der Pilot etwas abgeworfen und krachte in einen Baum, aber unverletzt in einer Baumkrone.

Der Piloten habe ich ausstiegen sehen", erklärte der Sohn des belgischen Meier Hombrek. Und dann sah der belgische Jagdbomber zwei Kilometer weiter. Vor der Kugelförmigen Ostendieb-Denk-



... mais je n'avais pas l'air resplendissant ! J'avais des multiples contusions et le visage ensanglanté.

Après un premier examen médical à la base de Gütersloh, un C-130 m'a rapatrié en soirée à ma base de Bierset. Là, l'accueil fut très chaleureux, tout le monde se réjouissait de la bonne issue de mon éviction.

Durant la période 1983 à 1985, la Force Aérienne belge avait un triste palmarès de 9 accidents mortels. J'étais le numéro 10 qui heureusement mettait fin à cette série !

Pour la petite histoire: Martin-Baker m'a laissé savoir que j'étais le 3966e utilisateur de leur siège ... avec bonne issue bien

... maar ik zag er natuurlijk niet uit: verscheidene kneuzingen en een bebloed aangezicht.

Na een eerste medisch onderzoek in Gütersloh bracht een C-130 me 's avonds terug naar Bierset. Daar was de ontvangst heel hartelijk, iedereen was blij met de goede afloop van de uitschieting.

Van 1983 tot 1985, moest de Belgische Luchtmacht namelijk een trieste serie van 9 dodelijke ongevallen verwerken. Ik was nummer 10, die gelukkig een einde maakte aan de reeks !

Schiestoelffabrikant Martin Baker liet me weten dat ik de 3.966ste gebruiker van hun stoel was ... van zij die dit met succes deden,

entendu ! Martin-Baker définit une éjection réussie par la définition laconique "When the body is still alive 24 hours later" !

Mais les suites corporelles de l'éjection se sont vites manifestées ... séquelles au dos et vertèbres tassées !

J'ai tout de même pu continuer à voler sur Mirage à la 8^e Esc jusqu'en 1991, jusqu'à la dissolution de l'Esc après une dernière opération réelle dans le cadre de la première Guerre du Golfe (AMF-South).

Dans mes 17 ans sur Mirage, je totalise 3200 hr de vol.

Après j'ai poursuivis ma carrière en volant le C-130 ... le type d'appareil qui m'avait rapatrié après mon crash."

Après cette présentation, j'arrive à mon propos:

Mon expérience à Gütersloh hantait mon esprit ... Et bizarrement en mai 2010, un quart de siècle après mon éjection, j'ai eu l'occasion unique de devenir propriétaire d'une partie de "mon" Mirage !

Par une coïncidence irréelle, je recevais d'un fan d'aviation un courrier m'indiquant qu'il avait en sa possession mon tableau de bord avec la mention BA 19 de Dassault à l'arrière. Même si le tableau était "nu" sans instruments, c'était un moment d'intense émotion pour moi !



Depuis cette acquisition, je n'ai qu'une obsession ... c'est de compléter mon tableau de bord avec les instruments et voyants d'origine.

Suite à de nombreuses recherches et avec l'aide d'une "armée" d'amis, j'ai presque réalisé mon rêve.

Malheureusement il me manque encore quelques pièces. J'ai déjà 17 des 36 instruments et il me manquent surtout des 'voyants' et 'interrupteurs' et comme grandes pièces le sélecteur radio UHF, largage bidon et système ECM.

De là ma requête envers vous, pour savoir si vous pouvez m'aider ou éventuellement me renseigner sur des pistes possibles ?

welteverstaan ! Martin Baker definieert een succesfull ejection immers als volgt: "When the body is still alive 24 hours later" !

De gevolgen van de bail out bleven echter niet uit: sindsdien zit mijn rug niet meer zo mooi recht als voorheen.

Ik mocht dan toch verder vliegen op Mirage in het 8^{ste} Smd tot 1991, tot de ontbinding van het Smd na een laatste reële operatie in het kader van de Eerste Golfoorlog (AMF-South).

In die 17 jaren klokte ik 3.200 vlieguren als Miragepiloot.

Daarna bleef ik vliegen op C-130 ... hetzelfde vliegtuigtype dat me na m'n crash naar huis had gebracht."

Nu kom ik tot mijn vraag:

Het gebeuren boven Gütersloh bleef natuurlijk in mijn geest hangen ... En vreemd genoeg, in mei 2010, een kwarteeuw na die bail out, kreeg ik "mijn" Mirage voor een stuk opnieuw in handen !

Door een onwaarschijnlijk toeval kreeg ik van een luchtvaart fan het bericht dat hij mijn dashboard in zijn bezit had, met de vermelding BA19 van Dassault op de achterkant. Zelfs al betrof het een leeg instrumentenbord, het was voor mij een behoorlijk intens emotioneel moment !

En sedert deze aanwinst heb ik maar 1 obsession ... nu wil ik dat dashboard vervolledigen met de originele instrumenten en waarschuwingsslampen

Na veel en uitgebreide opzoeken en met de hulp van een "leger" vrienden, is mijn droom bijna vervuld.

Er ontbreken mij spijtig genoeg nog enkele onderdelen. Ik heb al 17 van de 36 instrumenten en er ontbreken vooral 'voyants' en 'interrupteurs' en als grote onderdelen: de UHF radio selecteur, largage bidon en ECM system.

Vandaar dus mijn vraag aan jullie, kunnen jullie mij helpen of kunnen jullie mij eventueel inlichtingen geven over andere mogelijkheden ?



Je suis tout à fait disposé à négocier un prix ou si vous recherchez des pièces ou instruments à faire un échange.

Ik ben natuurlijk bereid te onderhandelen over de prijs of om te ruilen indien jullie op zoek zijn naar stukken of instrumenten

En espérant avoir le plaisir de vous lire bientôt,
Salutations amicales,

Marcel De Petter 'Celle'
Truilingenstraat 71a
3891 Buingen
Belgique
0032475322739
marceldepetter@telenet.be

Ik hoop binnenkort iets van jullie te horen.
Vriendelijke groeten,

Marcel De Petter ' Celle '
Truilingenstraat 71a
3891 Buingen
België
0475/322.739
marceldepetter@telenet.be

