

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 belge, 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^{de} 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 déroulais 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 ontploffing ... 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 prévue ... 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.

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 vite 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 Golf (AMF-South).

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

Après j'ai poursuivi 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 irréaliste, 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 !

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 !



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 ?

En sedert deze aanwinst heb ik maar 1 obsessie ...nu wil ik dat dashboard vervullen met de originele instrumenten en waarschuwingslampen

Na veel en uitgebreide opzoekingen 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 Buvingen
Belgique
0032475322739
marceldepetter@telenet.be

Ik hoop binnenkort iets van jullie te horen.

Vriendelijke groeten,

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

