

Mirage 5 BD 09 Restoration Group



Le team a été créé en vue de remettre en état le Mirage 5 BD 09, seul avion de ce type en version biplace conservé en Belgique.

Il se compose d'anciens membres de la Force Aérienne belge et de civils bénévoles.

On y compte bien sûr le propriétaire de l'avion, Jacques Waldeyer un ancien pilote Mirage et C.O. de la 8ème escadrille reconverti en homme d'affaires dans le domaine de l'aviation et son complice de toujours, Marcel 'Celle' De Petter ancien instructeur Mirage 5 qui a volé près de 18 ans sur ce merveilleux avion principalement au sein de la 8ème Escadrille. Avec 3200 heures de vol sur Mirage 5, il fait partie du cercle fermé des pilotes ayant atteint plus de 3000 heures de vol et est l'heureux propriétaire du cockpit du BA 27. A côté d'eux, plusieurs bénévoles complètent l'équipe comme Jean-Marie Van Langeveld ancien technicien cellule, Marc Schraepen ancien logisticien, Patrick Bouclans maquettiste hors pair, Claude Mozin ancien électricien, Hervé Campsteyn photographe et Jean-Claude Wayet chargé de la communication.

Le Mirage 5, un choix rationnel...

En 1965, la Force Aérienne Belge réfléchit au remplacement des Republic F-84F Thunderstreak et RF-84F Thunderflash devenus vieillissants.

Plusieurs pays proposent leurs avions. Les Etats-Unis offrent pour 4 avions différents. Le Northrop F-5A (le plus cher), le Douglas A-4 Skyhawk, le LTV A-7 Corsair II ainsi que le F-104S, version modernisée du Starfighter qui équipe déjà la Force Aérienne dans sa version T/F-104G.

L'Italie proposa le Fiat G-91Y. La Suède, le Saab J-35 Draken et la France le Mirage III ou plus exactement le Mirage 5, version modernisée et adaptée aux exigences des Israéliens.

C'est finalement le delta de Marcel Dassault qui remporta le marché. Le contrat fut signé le 25 août 1968 et portait sur 106 avions Mirage 5 répartis en 63 chasseurs bombardiers

(BA), 27 avions de reconnaissance (BR), 16 biplaces de conversion (BD). Les avions seront fabriqués en Belgique, les cellules par la Sabca/Sonaca à Gosselies et les moteurs par la FN Herstal. Seuls les 3 premiers appareils seront assemblés en France, les autres avions le seront à Gosselies.

Le premier appareil BD 01 sera livré le 29 juin 1970 tandis que le BA 63 sera le dernier livré le 25 octobre 1973. Les Mirage 5 seront basés à Florennes et Bierset où ils serviront au sein de 4 escadrilles : la 1ère Chardon, la 2ème Comète rouge, la 8ème Cocotte Bleue et 42ème Méphisto.

Plus de 400 pilotes seront transformés sur Mirage 5 tout au long de ses 24 années de service. Les Mirage seront notamment déployés à Diyarbakir Turquie lors de la première guerre du Golfe en 1991.

Plusieurs personnalités voleront sur Mirage tel que SM le Roi Philippe et le cosmonaute Frank De Winne.

Le dernier vol officiel de Mirage 5 interviendra à Bierset en décembre 1993. Certains Mirage 5 continueront toutefois leur carrière au Chili où ils voleront encore pendant plusieurs années. De l'avis de tous les pilotes, le Mirage 5 est un avion qui avait beaucoup de qualités. Son pilotage demandait cependant beaucoup de rigueur, du fait de l'aérodynamique particulière au delta, surtout lors de l'approche et de l'atterrissage, et lors des manoeuvres à grand angle d'incidence. La puissance du moteur n'était pas suffisante pour compenser la traînée induite par l'aile delta dans de telles situations. Mais tous étaient d'accord pour dire que le pilotage du delta procurait beaucoup de plaisir, les sensations ressenties étant assez différentes de celles éprouvées avec une voilure



classique.

L'avion BD 09

Le Mirage 5 BD 09 est sorti des chaînes de fabrication sous le Nr 209 et réceptionné par la FAéB le 25 mars 1971. Pendant plus de 20 ans, il sera utilisé tant pour des missions opérationnelles que pour la conversion des élèves-pilotes formés par l'Operational Conversion Course (OCC). C'est avec lui que les jeunes pilotes exécuteront leur vol Mach 2.2.

Avec plus de 3930 heures de vol à son actif, le BD 09 effectuera le 13 janvier 1994 son dernier vol, de Bierset vers Weelde où il sera stocké dans l'attente d'une hypothétique seconde vie.

Après de longs mois de stockage, il sera finalement vendu à la Sagem en 1998 et partira vers le Sud-Ouest de la France. Il réapparaîtra en 2013 lors d'une vente aux enchères à Paris. N'ayant pas trouvé acquéreur, il redescend vers le Bordelais pour y être de nouveau stocké. C'est là-bas que Marcel De Petter et Jacques Waldeyer iront l'inspecter. L'avion est en très bon état et presque complet.



Mirage 5 BD09 portant l'insigne de la 8ème escadrille.



La Dream Team au complet avec Jean-Claude Wayet et Marcel 'Celle' De Petter aux commandes du BD09. De gauche à droite : Jean-Marie Van Langenveld, Marc Schraepens, Hervé Campsteyn, Patrick Bouclans, Claude Mozin.



Casques aux couleurs des 4 escadrilles Mirage 5 : 1ère Chardon, 2ème Comète rouge, 8ème Cocotte bleue et 42ème Méphisto.



Avec plus de 3930 heures de vol à son actif, le BD 09 effectua son dernier vol le 13 janvier 1994. Malgré son grand âge, le Mirage 5 BD09 reste en parfait état de conservation.

Les négociations se déroulent très bien, même s'il s'agit d'un avion militaire, ce qui a exigé une licence d'exportation spéciale pour quitter la France et à peine quelques mois plus tard, l'achat est finalisé. Nous sommes en décembre 2017.

C'est le 1er février 2018 que le BD 09 fait son entrée à Brustem sous les yeux de plusieurs anciens de la Force Aérienne et simples amoureux de l'avion (NDLR le plus beau selon moi !) venus des 4 coins de la Belgique.

Très vite, la fantastique équipe se met à l'ouvrage pour décharger les deux semi-remorques et remonter l'appareil. C'est le team BD 09 qui dirige la manœuvre. Les réflexes reviennent très vite et l'avion est mis sur ses roues en seulement quelques heures. Bravo les gars!

Un an après, presque jour pour jour, l'avion est présenté devant le bâtiment pour l'inauguration du Droneport de l'aéroport de Brustem St-Truiden. Un peu plus tard, il prendra la pose devant le Hangar 43 sous les yeux émerveillés de très nombreux fans venus de Belgique mais aussi des Pays-Bas et d'Allemagne.

L'avenir :

L'équipe va continuer son travail de restauration

sur le Mirage. Travaux de peintures, mises en état diverses, ajout de porte-missiles sont au programme des prochaines semaines. Elle va également s'atteler à essayer de redonner vie au BD 09. En effet, un moteur en état de marche a été identifié et s'il s'avère compatible avec l'avion, l'équipe avec l'aide de leurs collègues suisses de Clin d'Aile entretient l'espoir de faire rugir de nouveau l'appareil. Il n'est donc pas impossible que dans l'avenir, l'avion se déplace par ses propres moyens. Voler? Cela paraît encore un rêve. Les contraintes techniques et administratives sont importantes, mais en aviation il ne faut jamais dire «jamais». Il y a encore de belles aventures en perspective.

Mirage Sensation Flight

Depuis peu, l'équipe du Mirage 5 BD09 offre la possibilité de se plonger dans la réalité à 360° d'un pilote de Mirage 5 du temps de la guerre froide. En effet, c'est stick en mains et muni d'un casque 3D que vous pouvez réaliser ce rêve. Une expérience complète de vol en avion delta. Le programme pré-enregistré est varié et complet. C'est ainsi que vous avez la possibilité de choisir parmi plusieurs profils de mission : décollage seul ou en formation, vol seul ou en formation serrée à 480 kts, atterrissage en ailier avec usage du parachute, etc... Bref une expérience unique!



Mirage Sensation Flight offre la possibilité de se plonger dans la réalité d'un pilote de Mirage 5 du temps de la guerre froide.

Mirage 5 BD 09
RESTORATION GROUP

SENSATION FLIGHT

Try A **MIRAGE**
In Its Virtual World

Location: EBST Brustem / Sint-Truiden
Facebook / Mirage 5 BD 09 Restoration Group