

België-Belgique  
PB 2/2429  
Leuven 1



VAN CLEUVENBERGEN Claude  
Cité Modèle Bloc 5005F  
1020 BRUXELLES

Le Démineur

De Ontmijner

**Winter - Hiver**

Verantwoordelijke uitgever  
G. VALENTIN  
Naamsesteenweg 100  
B-3053 Oud-Heverlee  
e-mail : frdb.kvbo@belgacom.net



## MIJN VLUCHT IN DE CONCORDE

Voor de verjaardag van onze oudste dochter Jacqueline beslissen mijn vrouw en ik samen een week in New York door te brengen in het hotel Mariott-Marquis op Times Square en de vlucht in een Concorde te doen vanuit London Heathrow (de vluchten vanuit Parijs zijn reeds beëindigd).

Een beetje waanzin, maar ja ... weg met de gierigheid, men leeft maar een keer ! Een heen en terug kost tussen de 12.000 en 14.000 dollars, een enkele reis +/- 6.500 dollars (gelukkig staat de dollarkoers laag, ongeveer 0,8682 €). We nemen dus een heenreis, met een verplichte terugreis in eerste klasse in een Boeing (minder snel maar met veel meer comfort !).

Probleemloze vlucht Brussel-London met British Airways, en om 15u worden we ontvangen in het groot speciaal salon dat voor de Concorde reizigers is voorbehouden. We hebben nog drie uur te wachten voor het instappen, het opstijgen is maar om 18u30. Indien we hadden geweten wat ons te wachten stond ... zouden we de dag tevoren gekomen zijn.

Inderdaad, men ging de Concorde wijnkelder ledigen, en dat is niet niks ! Om ons klein buffet van zalm, kaviaar, oesters enz. te begeleiden, gaf de barman ons, naar believen, buiten alle mogelijke sterke dranken, ook nog :

- in Champagne : Krug Grande Cuvée, Alfred Gratien Cuvée Paradis, Pol Roger Cuvée Sir Winston Churchill 1986, Krug Clos du Menil 1986, Jacquart Cuvée Nominée 1988, Pommery cuvée Louise 1989, Lanson Blanc de Blancs 1990;
- in witte Bourgogne : Meursault 1<sup>er</sup> cru 96, Puligny Montrachet 1<sup>er</sup> cru 96, Corton Charlemagne grand cru 96, Chablis grand cru Bougros 97, Chassagne Montrachet 1<sup>er</sup> cru 97 et 1<sup>er</sup> cru 98, Meursault Les Narvaux 99 ;
- in rode Bordeaux : Pape Clément 94, Gruaud Larose 94, Pichon Lalande 94, Smith Haut-Lafite 94, La Lagune 95, Branaire Ducru 95, De Fieuzal 96 ;
- in rode Bourgogne : Volnay 1<sup>er</sup> cru 90, Corton grand cru 94 et grand cru 96, Pommard 1<sup>er</sup> cru 97.

Onnodig te zeggen dat deze drie uren ons heel kort schenen !

Nadat we op de kruishoogte van 60.000 voet waren gekomen kregen we aan boord een drie sterren-maaltijd vergezeld van een Pol Roger 86, Chassagne Montrachet 1<sup>er</sup> cru 97, Château Pape Clément 94 en bij het dessert een Oude Porto 1982.

Het vliegtuig is zeer smal, met twee rijen van twee zitplaatsen met een gang in het midden, in totaal 100 zitplaatsen, 40 vooraan en 60 achteraan. De steward vertelde ons dat het eerste derde van de zitplaatsen door de Britse Koninklijke Familie en voor beroemdheden is voorbehouden, het tweede derde voor zakenlui en het laatste derde voor gewone mensen die, zoals wij, slechts eenmaal in hun leven met een Concorde vliegen.

Probleemloze vlucht, start stipt om 18u30, veel lawaai ; we gaan door Mach 1 op 26.500 voet en bereiken Mach 2 op 60.000 voet . We zullen deze snelheid houden gedurende 2u15. (2u15 supersonisch, dat is langer dan in mijn ganse loopbaan bij de Luchtmacht !)

Landing op Kennedy Airport om 17u15 na een vlucht van 3u45. 't is al gedaan !

### **Enkele cijfergegevens en bedenkingen :**

De Concorde is in dienst sinds 21 januari 1976 en heeft meer dan 2.500.000 passagiers vervoerd.

Actieradius : 4.143 miles (6.667 km)

Motoren : 4 Rolls-Royce/Snecma Olympus de 38.000 Lbs stuwkracht

Snelheid bij het opstijgen : 250 mph (400 km/h)

Kruissnelheid : Mach 2 à 60.000 ft (18.288 m)

Landingssnelheid : 187 mph (300 km/h)

Lengte : 203 ft (62,1 m)

Spanwijdte : 83 ft (25,5 m)

Hoogte : 37 ft 1 inch (11,3 m)

Breedte van de romp : 9ft 6 inches (2,9 m)

Fuel : 26.286 imp.gallons (119.500 liters)

Verbruik : 5.638 imp.gal. (25.629 liters) per uur

Vracht : 25 ton

Maximum gewicht bij het opstijgen : 408.000 lbs (185 ton)

Bemanning : 2 piloten en 1 ingénieur

Cabine : 6 personen.

British Airways : Eigenaar van 7 Concorde's waarvan 5 in operaties ; 500.000 uren vlucht waarvan 100.000 supersonisch : 140 miljoen mijlen afgelegd.

Sinds Air France in juni 2003 de vluchten stop zette zijn al de beschikbare plaatsen volzet tot in oktober 2003 aan de volle prijs.

Op 24 oktober 2003 vond vanuit New York de laatste vlucht plaats met de BA 002. Aan boord beroemdheden en zakenlui, allen uitgenodigde stamgasten.

- er werden slechts 20 exemplaren gebouwd, daar waar men er 700 had moeten bouwen om de zaak rendabel te maken ;
- de Concorde was nooit rendabel : het onderhoud was veel te duur en hij vervoerde gemiddeld slechts 52 passagiers (9.000 liters kerosine per passagier !)
- teruggebracht tot de 235.000 uren die de toestellen van Air France en B.A. tussen januari 1976 en augustus 2000 hebben gevlogen, liggen de begrotingskosten die door de Franse en Britse belastingplichtige werden betaald boven de 83.600 € per uur vlucht. De door de staat betaalde tussenkomst ligt voor dezelfde periode tussen 4.910 € en 5.610 € per passagier !

Het was een mooi vliegtuig, maar ook een mooie commerciële mislukking. Het ongeval bij het opstijgen in Parijs op 25 juli 2000 (109 inzittende omgekomen alsmede 4 op de grond) werd hem fataal, en de genadeslag kreeg hij op 11 september met de aanslag in New-York.

Het was een droom en een technisch hoogstaande verwezenlijking. Het hoofd kwam los, de romp bleef op de grond. Zoals de generaal de Gaulle zou gezegd hebben : "de logistiek volgde niet".

Er is geen supersonisch transportvliegtuig meer.

En dat zal nog een tijdje duren. Jammer !

## MON VOL EN CONCORDE

Pour l'anniversaire de notre fille aînée Jacqueline, nous décidons, avec ma femme, de passer une semaine à New-York, au Mariott-Marquis à Time Square et de faire le vol aller en Concorde, au départ de London Heathrow (les vols au départ de Paris sont déjà terminés).

C'est une petite folie, mais au diable l'avarice, on ne vit qu'une fois ! Un aller-retour coûte entre 12 et 14.000 dollars, un aller simple +/- 6.500 dollars (heureusement, le dollar n'est pas trop cher, il vaut 0,8682 €). Nous prenons donc un aller simple, avec un retour obligatoire en 1<sup>ère</sup> classe en Boeing (moins rapide mais autrement plus confortable !).

Vol sans histoire Bruxelles-London avec British Airways, et à 15h00 nous sommes reçus dans le grand salon particulier réservé aux passagers du Concorde. Nous avons 3 heures devant nous avant d'embarquer, le décollage étant prévu à 18h30. Si nous avions su ce qui nous attendait ... nous serions venus la veille !

En effet, on vide la cave du Concorde, et ce n'est pas rien ! Pour accompagner un petit buffet saumon, caviar, huîtres, etc ...le barman nous offre au choix et à volonté, outre tous les alcools possible et imaginables :

- en Champagne : Krug Grande Cuvée, Alfred Gratien Cuvée Paradis, Pol Roger Cuvée Sir Winston Churchill 1986, Krug Clos du Menil 1986, Jacquart Cuvée Nominée 1988, Pommery cuvée Louise 1989, Lanson Blanc de Blancs 1990;
- en Bourgogne blanc : Meursault 1<sup>er</sup> cru 96, Puligny Montrachet 1<sup>er</sup> cru 96, Corton Charlemagne grand cru 96, Chablis grand cru Bougros 97, Chassagne Montrachet 1<sup>er</sup> cru 97 et 1<sup>er</sup> cru 98, Meursault Les Narvaux 99 ;
- en Bordeaux rouge : Pape Clément 94, Gruaud Larose 94, Pichon Lalande 94, Smith Haut-Lafite 94, La Lagune 95, Branaire Ducru 95, De Fieuzal 96 ;
- en Bourgogne rouge : Volnay 1<sup>er</sup> cru 90, Corton grand cru 94 et grand cru 96, Pommard 1<sup>er</sup> cru 97.

Inutile de dire que les trois heures d'attente ont paru courtes !

A bord, après être stabilisés en altitude (à 60.000 pieds), un menu digne d'un restaurant trois étoiles nous sera servi, accompagné de Pol Roger 86, Chassagne Montrachet 1<sup>er</sup> cru 97, Château Pape Clément 94 et au dessert un Vieux Porto 1982.

L'avion lui-même -très étroit- avec deux rangées de deux sièges séparées par un couloir, comprend 100 places, 40 dans la partie avant et 60 dans la partie arrière. Le chef de cabine nous dira que le derniers tiers des places est réservé à la Famille Royale Britannique et aux célébrités, le 2<sup>ème</sup> tiers aux chefs d'entreprise et le dernier tiers aux gens ordinaires, qui ne volent en Concorde qu'une fois dans leur vie, ce qui est notre cas.

Vol sans histoire, décollage à l'heure à 18h30, assez bruyant ; nous passons à Mach 1 à 26.500 pieds pour arriver à 60.000 pieds à Mach 2, vitesse que nous garderons pendant 2h15. (2h15 de supersonique, c'est plus que pendant toute ma carrière à la Force Aérienne !). Atterrissage à 17h15 à Kennedy Airport après 3h45 de vol. C'est déjà terminé.

### Quelques chiffres et considérations diverses.

Le Concorde est en service depuis le 21 janvier 1976 et a transporté plus de 2.500.000 passagers.

---



Rayon d'action : 4.143 miles (6.667 km)  
Moteurs : 4 Rolls-Royce/Snecma Olympus de 38.000 Lbs de poussée  
Vitesse de décollage : 250 mph (400 km/h)  
Vitesse de croisière : Mach 2 à 60.000 pieds (18.288 m)  
Vitesse d'atterrissage : 187 mph (300 km/h)  
Longueur : 203 ft (62,1 m)  
Envergure : 83 ft (25,5 m)  
Hauteur : 37 ft 1 inch (11,3 m)  
Largeur du fuselage : 9ft 6 inches (2,9 m)  
Fuel : 26.286 imp.gallons (119.500 litres)  
Consommation : 5.638 imp.gal. (25.629 litres) à l'heure  
Frêt : 25 tonnes  
Poids maximum au décollage : 408.000 lbs (185 tonnes)  
Equipage : 2 pilotes et 1 ingénieur de bord  
Cabine : 6 personnes

British Airways : propriétaire de 7 concordes dont 5 en opérations ; 500.000 h de vol dont 100.000 en supersoniques : 140 millions de miles parcourus.

Depuis qu'Air France a arrêté ses vols en juin 2003, toutes les places étaient réservées aux prix plein jusqu'au 24 octobre.

Le 24 octobre 2003 le dernier vol, BA 002 en provenance de New York a eu lieu, avec à son bord des célébrités et hommes d'affaires, tous invités et habitués.

- 20 exemplaires seulement ont été construits, il eut fallu en construire 700 pour rentabiliser ;
- il n'a jamais été rentable : la maintenance était beaucoup trop chère, il n'a transporté que 52 passagers en moyenne (9.000 litres de kérosène par passager !)
- rapporté aux 235.000 heures de vol réalisées par les appareils d'Air France et de B.A. entre janvier 1976 et août 2000, le coût budgétaire payé par les contribuables franco-britanniques serait supérieur à 83.600 € par heure de vol commercial et la subvention étatique a atteint pour la même période un montant compris entre 4.910 € et 5.610 € par passager !

Ce fut un bel avion, c'est aussi un bel échec commercial. Le crash au décollage à Paris du 25 juillet 2000 (109 occupants tués et 4 personnes au sol) lui a été fatal ; le coup de grâce lui a été porté le 11 septembre avec l'attentat de New York.

C'était un rêve, une réalisation technique formidable. La tête a décollé, le corps est resté au sol.

Comme l'aurait dit le Général de Gaulle "la logistique n'a pas suivi".

Il n'y a plus de transporteur supersonique.

Il n'y en aura plus avant longtemps et c'est dommage !

**Hoe kan ik aansluiten / lid blijven bij de Verbroedering ?**  
**Comment devenir / rester membre de la Fraternelle ?**

U kan zich steeds bij onze Koninklijke Verbroedering der Belgische Ontmijners aansluiten door te schrijven naar een van onderstaande adressen.

Wenst U ons te steunen dan vindt U hieronder tevens het rekeningnummer van de secties.

*Vous pouvez devenir membre de notre Fraternelle Royale des Démineurs de Belgique en écrivant à une des adresses ci-dessous.*

*Toute aide financière est la bienvenue et peut être versée sur les numéros de comptes repris ci-dessous.*

Nationaal secretariat Secrétariat national	NOËL Léon Rue Herman, 26 / 5 1030 SCHAERBEEK	001-2960867-18
Section Brabant / Hainaut	NOËL Léon Rue Herman, 26 / 5 1030 SCHAERBEEK	001-2960867-18
Section Liège	DENEE Lucien Rue Jean Jaurès, 184 4400 FLEMALLE	Paiement via 001-2960867-18
Sectie Oost Vlaanderen	EECKHOUT Henri Ernest Claeslaan, 1 9051SINT-DENIJS-WESTREM	Betaling via 001-2960867-18
Sectie West Vlaanderen	TOUSSAINT Paul Kasteeldreef, 2 8650 HOUTHULST	385-0062695-96
Sectie Ontmijners in Actieve Dienst Section Démineurs en Activité de Service	OAD/DAS Naamsesteenweg, 100 3053 OUD HEVERLEE	733-0069463-41
Solidariteitsfonds "E. GEORGE" Fonds de Solidarité "E. GEORGE"	NOËL Léon Rue Herman, 26 / 5 1030 SCHAERBEEK	145-8044000-43

**Bijdrage - 2004 - Cotisation**

*A vous de choisir la cotisation que vous souhaitez acquitter !*

*Aan U de keuze welke bijdrage U wenst te storen !*

Fraternelle Royale des Démineurs de Belgique		Koninklijke Verbroedering der Belgische Ontmijners
Fraternelle seule	5,90 €	Enkel Verbroedering
UFAC	3,10 €	VOV
Fraternelle + UFAC	9,00 €	Verbroedering + VOV

## Vroeger was het beter

Jonge elementen die in DOVO arriveren zijn de ideale uitlaatkleppen voor de anciens onder ons. Ze kunnen bezadeld worden met een karrevracht aan straffe verhalen, al dan niet interessante weetjes of soms ook met een hoop gezever. Meestal wordt hierbij teruggesproken naar vroeger... en ja, het zal wel een eeuwig fenomeen zijn, dat nostalgische geleuter over langvervlogen tijden, van toen hier de dieren nog spraken en de springputten nog met de hand werden gegraven...

Ik kan de bovenstaande bewering echt wel beamen. Als jong element trachtte ik tevergeefs het tij te doen keren, maar er was geen beginnen aan...

Ook ik werd meegesleurd in het eindeloos gemijmer over die vroegere dagen en zo weet ik ondertussen:

- dat ze het hier vroeger met 20 man ook konden redden
- dat er achter elke bocht of hoekje in de Westhoek wel een of ander verhaal schuilt over een ontmiener die dit of dat heeft gedaan
- dat de "Pappotstraat" een van de lievelingsverhaaltjes is
- dat die van Meerdaal, Poelkapelle en Zeebrugge andere volkeren zijn en zullen blijven
- dat ze vergane glories als Gorre en Lippe erg missen
- dat er toen nog iets mocht gedronken worden op zending (je zou dat nu eens moeten zien met al die cola en spa reine)
- dat het nooit meer zal worden zoals vroeger

Geef toe, het moet toch een heerlijke tijd geweest zijn...

Ik stel me dan soms voor hoe ik zal zijn wanneer ik het etiket van anciens zal krijgen.

Mijn glazen bol vertelt me dat ik later vanuit mijn hoge functie tijdens een of andere feestelijkheid mij tot het plebs zal wenden en hen zal verpletteren met weer eens een story om U tegen te zeggen of met een historische uitspraak van een oprust-zijnde ambtsgenoot. En als ik mij dan nu die eerste vijf jaar bij DOVO voor de geest haal, kan ik toch al wat zaken bedenken waarmee ik later het aanstormende talent met hun mond vol tanden zal laten staan.

"Och in mijnen tijd,

- toen de boel nog draaide zonder het programma GAS...
- toen er nog dumps waren...
- toen er nog over die coin werd gesproken
- toen er mensen halve dagen kwamen werken enkel voor hun premie
- toen de staf nog in Meerdaal was...
- toen je nog nummertjes moest leren in de cursus
- toen alles nog geregeld werd met een simpele *pompompom*..."

Wees gerust, zover zijn we lang nog niet...

Wie het wenst zijn hart te luchten kan gerust bij mij terecht, ik zal een luisterend oor voorzien en indien nodig ben ik bereid een zakdoek boven te halen om de nostalgische tranen met het nodige professionalisme op te vangen. *It's part of the job, I guess...*

Laat ons afspreken, dat als ik plots van onderwerp verander en over mijn verzameling sigarenbanden begin te filosoferen, dit wil zeggen dat ik je vertelling eigenlijk al meer dan beu gehoord ben...

Tot genoeg, Ejoodee (formely known as *pericula non timeo*)



## Lu pour vous dans le journal "Le Soir" des 13 & 14 décembre 2003

### Un bon geste pour les volontaires de guerre ?

Deux fois, cette semaine, la commission de la Défense du Sénat a abordé la problématique du déni de justice subi par des volontaires de guerre, auquel entend mettre fin une proposition de loi d'Anne-Marie LIZIN (PS). Sans susciter de faux espoirs, il n'est pas exclu que le père Noël - entendez ... André FLAHAUT (PS), ministre de la Défense - rencontre partiellement leurs revendications. Mais ce n'est pas gagné car M. FLAHAUT, pris à la gorge ... budgétairement à la Défense comme à l'Institut des vétérans, doit arracher l'accord du ministre du budget, Johan VANDE LANOTTE (SP.A).

Nombre de jeunes qui avaient répondu à l'appel du gouvernement dès septembre 1944 n'ont été démobilisés que fin 1945, voire en mai-juin de l'année suivante. Mais pour le gouvernement, leurs services ont été limités au 08 mai 1945. Résultat : ils n'ont jamais pu bénéficier du ticket modérateur et se considèrent comme des "anciens" de seconde zone par rapport aux prisonniers de guerre et politiques et aux volontaires de Corée pour lesquels on a retenu la date de retour au foyer.

Plusieurs représentants des associations de volontaires ont exposé leurs doléances aux sénateurs dans l'espoir d'être, enfin, entendus. L'accueil a été positif puisque des élus de la majorité et de l'opposition se sont dits prêts à soutenir la proposition LIZIN qui veut faire prendre en compte la date de démobilisation jusqu'en juin 1946. S'inscrivant dans la foulée d'une proposition déjà ancienne de Louis Michel, le MR veut même aller plus loin puisqu'il a déposé un amendement considérant cette échéance comme un minimum.

Mais il ne suffit pas de voter un texte : on doit trouver les moyens de le financer. C'est ce qu'a dit M. FLAHAUT qui, après avoir été opposé à tout changement, pourrait élargir la date de prise en compte à septembre 1945. On en saura plus mardi, bouliers compteurs à l'appui : la dépense est estimée à 2,9 millions d'euros par la Défense, à 2 millions par les sénateurs. Mais l'estimation repose sur 10.700 dossiers alors qu'il n'y en a plus autant : certaines demandes ont été rencontrées mais, surtout, les rangs des anciens se clair sèment. D'où l'urgence. Anne-Marie LIZIN reste optimiste car le dossier devrait aussi interpeller le ministre de la Santé, Rudy DEMOTTE (PS). Et le gouvernement dans son ensemble, pour des raisons d'équité ou simplement de devoir de mémoire...•

## **Lu pour vous dans "Vers l'Avenir" du 09 janvier 2004**

### **Les volontaires de guerre régularisés**

L'Assemblée plénière du Sénat a adopté hier une proposition de loi d'Anne-Marie LIZIN visant à régulariser la situation financière de quelque 10.000 volontaires de guerre dont les missions se sont prolongées au-delà de la libération le 08 mai 1945. La proposition a été adoptée à l'unanimité, l'extrême droite s'étant abstenue.

Les volontaires concernés avaient été appelés par le gouvernement à participer avec les alliés à la fin de la deuxième guerre mondiale et à former, en même temps, le noyau de base de la nouvelle armée belge. Certains éléments ont notamment été mis à la disposition de l'armée britannique pour des opérations en Extrême-Orient.

Le gouvernement belge de l'époque a mis fin, unilatéralement, à ses engagements envers les volontaires de guerre en arrêtant au 08 mai 1945 leurs services de guerre. Or, la Belgique était en guerre avec le Japon et ce ne fut que le 02 septembre 1945 que la guerre prit fin.

En vertu de la proposition de loi adoptée jeudi, les volontaires de guerre peuvent considérer comme période de validation des services militaires prestés, la période s'étendant de la date d'engagement jusqu'à la date de leur démobilisation, allant au maximum jusqu'au 02 septembre 1945. Après évaluation des coûts engendrés par la loi, cette échéance maximale pourra être revue.

---

Lettre adressée le 04 octobre 2003 à Monsieur André FLAHAUT, Ministre de  
la Défense

Monsieur le Ministre,

Permettez-moi, si vous le voulez bien, Monsieur le Ministre, de vous mettre au courant de la situation pénible de certains de nos camarades de la première heure, les démineurs de 1944 à 1947.

En tant que membre de la Fraternelle Royale des Démineurs, j'ai vécu avec eux, alors que j'étais médecin de l'unité SEDEE LIEGE. Il a toujours été décidé par le pouvoir politique que cette unité ne pouvait être considérée comme Unité combattante. Je m'insurge vivement contre cette décision : il suffit de se rappeler la décision de Monsieur BUISSERET (Ministre de l'Intérieur) que le titre de combattant doit être reconnu à toutes les Unités qui pouvaient participer aux opérations et pas nécessairement en première ligne !

Dès le début des opérations, il n'existait pas, dans l'Armée Belge, d'unités copiées sur les Alliés (Bomb Disposal) ; elles se rendirent nécessaires dès la capitulation de 1940 et les Allemands eux-mêmes se rendaient compte de sa nécessité en libérant des prisonniers de guerre belges artificiers pour remplir cette mission sous les ordres du Commandant SAMIJN.

Leurs recherches ne servaient pas seulement aux populations mais aussi à se procurer des explosifs destinés à la Résistance. La libération de septembre 1944 établit un service de recrutement sous les ordres du Général SEVRIN : deux bataillons sont constitués, l'un à la Côte, l'autre dans les Ardennes (2.000 hommes), mais, "pauvre Armée Belge" à cette époque : pas d'habillement, peu de nourriture, pas d'équipement technique, charroi quasi inexistant, mais le travail se fait avec une célérité telle que l'on dissout le 1<sup>er</sup> Bataillon fin décembre 1945 et le 2<sup>ème</sup> Bataillon le 15 février 1946. Les effectifs sont alors ramenés à 400 hommes constituant le service.

Le 08 mai 1945 modifie tout pour ceux qui combattaient armes à la main mais ne modifie rien pour les Démineurs qui continuent leur travail. Peut-on raisonnablement affirmer qu'ils ne sont plus combattants après cette date alors que leur travail reste identique ?

Chaque année, nous nous rassemblons à STAVELOT pour honorer nos morts devant le Monument National et je peux vous affirmer que cette assemblée se tient dans un silence émouvant et reconnaissant.

Avec l'espoir que ce que je vous ai expliqué vous procurera suffisamment de renseignements pour prendre une décision favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.

BERTIN A  
Colonel e.r.  
Président

Docteur Roger PRIGNON  
Médecin-Commandant en retraite

**Réponse de Monsieur FLAHAUT, Ministre de la défense**

Bruxelles le 15 janvier 2004  
03-021690

Votre lettre du 04 octobre 2003 a retenu toute mon attention

Il est correct que la loi du 14 février 2002 a étendu le droit du remboursement du ticket modérateur aux anciens combattants qui bénéficient d'une ou plusieurs rentes de guerre accordées au total sur base de 3 semestres au moins. Pour pouvoir profiter du ticket modérateur, il faut donc comptabiliser 2 semestres dans un même statut ou 3 semestres de rentes dans des statuts différents. Tout nouvel assouplissement en matière de remboursement du ticket modérateur devrait faire l'objet d'une initiative législative en faveur non seulement d'une certaine catégorie de combattants mais également des autres statuts de guerre. Il faut toutefois savoir que la qualité de démineur n'équivaut pas à, stricto sensu, un statut de guerre. Toute proposition dans ce sens à condition que les moyens budgétaires le permettent doit être soumise au Comité Supérieur des Invalides de Guerre en vertu de la loi du 8 août 1981 portant création de l'Institut national des invalides de guerre, anciens combattants et victimes de guerre ainsi que du Conseil Supérieur des invalides de guerre, combattants et victimes de guerre, qui stipule que ce dernier est consulté pour tout projet de dispositions légales et réglementaires intéressant tout ou partie de la communauté des victimes de la guerre. Cette instance siège en qualité de commission centrale chargée d'examiner les revendications encore non satisfaites des anciens combattants et des victimes de guerre.

Concernant votre demande d'officialisation de la médaille créée par la Fraternelle, je vous informe qu'une suite favorable ne peut y être réservée. En effet, un des grands principes dans le domaine des distinctions honorifiques est que celles-ci ne conservent leur valeur que si elles représentent de vraies "distinctions" dans la réelle acceptation du vocable. Bien que je ne cherche nullement à dévaloriser cette médaille, faire droit à une semblable demande ouvrirait la voie aux revendications des nombreuses associations titulaires de différentes médailles sociétaires qui ne manqueraient pas d'exploiter le précédent.

Les démineurs jouissent déjà d'une reconnaissance en tant que victime de guerre en ce sens que, suite à un accident de déminage dans l'exercice de leur fonction, l'invalidité reconnue est indemnisée à un taux de 25 % plus élevé que le taux d'indemnisation du temps de paix. En effet, les lois coordonnées sur les pensions de réparation approuvées par l'Arrêté du Régent du 5 octobre 1948 sont une législation consécutive à la guerre et qui avaient pour but de dédommager les victimes militaires ou assimilées de la guerre. La loi du 9 mars 1953 ainsi que la loi du 8 juillet 1970 ont par la suite étendu le champ d'application aux militaires victimes d'un dommage physique en temps de paix, ce qui est entre le cas pour les démineurs. Dans ces mêmes dispositions, un démineur reconnu invalide peut également bénéficier des soins de santé gratuits ainsi que d'une assistance matérielle et morale de la part de l'Institut des Vétérans - Institut national des Invalides de guerre, anciens combattants et victimes de guerre.

Je vous prie de croire, Colonel, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

(Sé)  
André FLAHAUT

## HISTORIEK VAN HET DEPOT 5

- Inleiding* In MEERDAALWOUD, ten zuiden van LEUVEN, wordt een oppervlakte van ongeveer 250 hectaren bezet door de Luchtmacht.
- Toestand* In 1925 werd ten westen van de baan LEUVEN - NAMEN (ongeveer mijlpaal 7) een geplaveide baan van drie kilometer lang aangelegd. Langs beide zijden van die baan werden 90 munitiemagazijnen opgetrokken. Zij werden verdeeld over acht parken afgesloten met betonnen platen.
- Anderzijds werden 20 kilometer "Decauville sporen" aangelegd om de toegang tot de magazijnen toe te laten. Om de ontvangsten en verzendingen te verzekeren beschikte het depot over een verbinding met de buurtspoorweg langs de grote baan LEUVEN - NAMEN. De oppervlakte toen voorbehouden aan het opslagen van de artilleriemunitie bedroeg ongeveer 180 hectaren.
- Het was nog zo in Mei 1940.  
Gedurende de oorlog bezetten de Duitsers dit munitiedepot. Na hun aftocht stelde men vast dat 27 magazijnen volledig werden vernield. De buurtspoorweg en de "Decauville sporen" waren onbeschadigd. Het is in deze staat dat het depot van MEERDAAL bezet werd door het Engels leger en het Belgisch Militair Vliegwezen.
- Evolutie* Na de Tweede Wereldoorlog werd het verlaten depot ten laste genomen door de Landmacht. Terwijl het Engels leger in 1947 het park 4 bezette, gelegen in het Noord - Westelijk punt van het depot, bezette de Luchtmacht (op dat ogenblik Militair Vliegwezen) de parken 6, 7 en 8, in totaal 26 magazijnen.
- Een officier, twee onderofficieren en één en twintig soldaten verzekerden de wacht van het depot, de ontvangsten en de verdelingen, van de munitie die door het Engels leger geleverd werd, aan de vliegende basissen en eenheden van de Luchtmacht.
- Dit detachement behoorde aan het Materiaal en Bevoorradingsdepot (MBD) te ZELLIK.
- De boekhouding van de munitie werd bijgehouden door het personeel in dienst te MEERDAAL.
- In 1949 werd het "Mutual Defense Aid Program" (Amerikaanse steun aan EUROPA) aangekondigd. In het vooruitzicht van deze hulp werden enkele magazijnen datzelfde jaar herbouwd.
- In 1950 kondigden de Amerikanen de verzending aan van een tienduizend vliegtuigbommen van 500 en 1000 lbs.
- Het was het jaar der grote ondernemingen en projecten.



Het te klein depot ontving een nieuw perceel aan Zuid - West kant en beslaat van toen af een oppervlakte van 250 hectaren. 61 platformen werden aangelegd, zij vormen de parken 9 en 10. Het bouwen van 52 lichte opslagplaatsen word insgelijks voorzien.

Ten gevolge van het aankomen van de munitie moesten de Engelsen bij gebrek aan plaats het depot verlaten. Het personeel diende verhoogd te worden. Er waren toen 3 officieren, een vijftigtal onderofficieren en korporaals & soldaten voor het depot en één officier en een verdedigingseenheid voor de wacht.

In 1953 werden de beheerders van materieel geldelijk verantwoordelijk. De bevelhebber van het MBD te ZELLIK werd belast met het beheer der munitie.

De boekhouding werd dus overgemaakt naar ZEILIK. Een officier werd overgeplaatst. Het personeel van MEERDAAL voerde nog altijd de ontvangsten, de wachten en de verdeling van de munitie uit.

Hetzelfde jaar werd het depot afgesloten met een dubbele omheining in prikkeldraad.

De buurtspoorwegen en "Decauville sporen" werden weggenomen en vervangen door betonnen wegen.

Op 06 MEI 56 en met het doel te vereenvoudigen, werd het beheer van de munitie toevertrouwd aan de officier detachementoverste van MEERDAAL die de boekhouding overnam.

Op 07 MAR 57 werd het Depot 5 gesticht. Het werd korps en scheidde zich af van het MBD. Zijn getalsterkte werd geleidelijk verhoogd.

In 1961 werd het Depot 5 gelast met het stockeren van "de NIKE" en ontving twee bijkomende sites (BARCHON en BASTOGNE). In 1963 werd dit materieel in Depot 5 zelf gestockeerd en de site van BARCHON werd overgemaakt aan de Landmacht. De site van BASTOGNE werd eveneens aan de Landmacht teruggegeven en het er gestockeerde materieel werd overgeplaatst naar het depot van BERG.

Op 11 NOV 64 aanvaardde de gemeente HAMME - MILLE het peterschap over het Depot 5. Het doel van deze affiliatie was een levendiger contact te leggen en te behouden tussen de eenheid en de bevolking.

Wordt vervolgd....

KONINKLIJKE VERBROEDERING  
VAN DE GENIE VAN HET CAVALERIEKORPS  
EN DE GEVECHTSGENIE  
V.Z.W.

LEUVEN, 20 Sep 03

DE VOORZITTER

Tervuursesteenweg 333  
3001 LEUVEN - HEVERLEE  
Tel : 016 / 20.38.37

FEYTENS Louis  
Tervuursesteenweg 333  
3001 LEUVEN - HEVERLEE  
Tel. 016/20.38.37

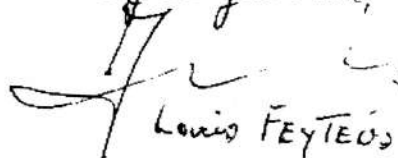
Kolonel,

Onze ondervoorzitter, Willy VERNAETE en  
onze secretaris, André WOUTERS en  
hun dames hadden alle lof voor uw  
flechtigheid, receptie en eten van  
07 Sep 03 te STAVELOT.

We houden eraan 28 en uw medewerkers  
te feliciteren voor de prachtige organisatie  
van deze dag.

Witernaard zullen we een artikel (H+F)  
over deze flechtigheid laten verschijnen  
in ons volgend tijdschrift.

Vriendelijke groeten,

  
Louis FEYTENS  
voorzitter

<b>CONSEIL D'ADMINISTRATION / BEHEERRAAD</b>		
<b>National - Nationaal</b>		
Président	M. BERTIN	Voorzitter
Vice Président	M. DENEË	Ondervoorzitter
Membre	M. VERBIST	Lid
Secrétaire Trésorier	M. NOËL	Secretaris - Schatbewaarder
Porte-drapeau	M. FESTAETS	Vaandeldrager
<b>Section/Sectie BRABANT</b>		
Membre	M. DUMONT	Lid
Membre	M. DESEYN	Lid
<b>Section/Sectie HAINAUT</b>		
Membre	M. HEIDERICH	Lid
Membre	M. PAREË	Lid
<b>Section/Sectie LIEGE</b>		
Membre	M. PRIGNON	Lid
<b>Section/Sectie OOST-VLAANDEREN</b>		
Membre	M. EECKHOUT	Lid
<b>Section/Sectie WEST-VLAANDEREN</b>		
Membre	M. TOUSSAINT	Lid
Membre	M. HERMAN	Lid
<b>Section/Sectie DAS OAD</b>		
Membre	M. VALENTIN	Lid
Membre	M. ISENBORGHS	Lid
Membre	M. DEHON	Lid

<b>Porte-drapeaux / Vaandeldragers</b>		
Section Brabant	M. CHIAVEROTTI	Sectie Brabant
Section Liège	M. GENENS	Sectie Luik

<b>Marraines / Meters</b>		
National	Madame SEVRIN	Nationaal
Fonds E. GEORGE	Madame HEIDERICH	Steun E. GEORGE

<b>Epargne "FONDS E. GEORGE" Spaarrekening</b>	
<b>Situation au / Situatie op 15/01/2004</b>	
Compte CI / Rekening KN	11.863,12 €
Compte Fortis / Rekening Fortis	6.567,88 €
Bon d'Etat / Staatbon	13.256,84 €
<b>TOTAL / TOTAAL</b>	<b>31.687,84 €</b>