

**DE VIEILLES TIGES  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART  
VZW**



**Gedenkboek  
van de Belgische luchtvaart**

**Ivan Du Monceau  
de Bergendal**

Voorgesteld en gepatroneerd door  
**Jean-Pierre Decock**  
*Bestuurslid*

Vertaald door Jean-Paul Buyse



*Te Digby in augustus 1943, Duke aan boord van de GE-C, bij vertrek voor een zending.*

# Ivan « Duke » Du Monceau de Bergendal, DFC & bar

**Aas van de Royal Air Force met 7 bevestigde overwinningen in luchtgevechten**

**Eerste Korpsoverste en « ziel » van de 10<sup>de</sup> Wing van de Luchtmacht**

**1915-1984**

## I. Opmerkelijke Feiten



*Duke Du Monceau de Bergendal op zending vertrekkend in zijn Spitfire MK Vb van het 350 (Belgian) squadron te Debden in juni 1942. Te noteren: de stoel in verhoogde stand om de zichtbaarheid gedurende het rijden te verbeteren en de bijnaam "Duke" die op zijn "mae west" (opblaasbaar reddingsvest) is geschilderd.*

**Officier piloot met grote klasse.**

**Vereerd met 7 bevestigde (en 3 waarschijnlijke) overwinningen tijdens luchtgevechten.**

**Eerste smaldeelbevelhebber van 349 (Belgian) Squadron in Groot-Brittannië in juni 1943.**

**Oprichter en samensteller van de 10<sup>de</sup> Wing Jager Bommenwerpers; als eerste Korpsoverste kon hij deze eenheid een ziel inblazen alsook de basis Kleine Brogel operationeel maken, dit ondanks de wisselvalligheden en talrijke ongunstige omstandigheden waartegen hij moest kampen.**

**Bekleedde meerdere functies als bevelhebber in de schoot van 2 ATAF (Allied Tactical Air Force) van de NAVO, alsook in de hogere echelons van de Belgische Luchtmacht als Generaal.**

## II. Biografie

### Een loopbaan waardig aan een militair geslacht

Geboren op 10 december 1915 te Fulham (Londen), waar zijn ouders bij het begin van de Grote Oorlog waren uitgeweken, had Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal als grootvader Jean-Baptiste Du Monceau, Maarschalk van Holland, in dienst bij Keizer Napoleon I.

Bij het weerkeren van de vrede komt de familie terug naar België en hij bezoekt er de christelijke school in de Morisstraat te Brussel, vooraleer het humaniora aan te vatten, eerst grieks-latijnse en daarna wetenschappelijke in het Sint Bonifacius Instituut eveneens in Brussel. Ter voorbereiding van het ingangsexamen aan de Koninklijke Militaire School, volgt hij gevorderde lessen wiskunde aan het Sint Berthuin College te Malonne, welk vermaard is in deze materie. Het is tijdens het jaar 1933 dat hij zijn intellectuele bagage kan vervolledigen in Malonne, in gezelschap van Henri Picard, die zijn grote vriend wordt en dit zal blijven tijdens een mooie loopbaan als vliegenier en strijder, die ze zijde aan zijde uitvoeren...

Na geslaagd te zijn in het ingangsexamen van de grote school, wordt hij op 28 oktober 1936 toegelaten bij de 82<sup>ste</sup> promotie « infanterie cavalerie », hoewel zijn intenties duidelijk waren om bij de militaire luchtvaart te dienen.

Zijn vorming wordt in 1938 voltooid en hij wordt bij de luchtvaart ingedeeld op 26 december 1938, terwijl hij op deze dag tot onderluitenant benoemd wordt, meer bepaald bij het 1<sup>ste</sup> Regiment jagers te paard.

*Ivan Du Monceau in het groot tenue van onderluitenant van de cavalerie (laarzen met sporen), de graad waarin hij recentelijk werd benoemd bij het 1<sup>ste</sup> Regiment jagers te paard, terwijl hij begin 1939 juist de luchtvaartschool te Evere had vervoegd.*



### Eerst waarnemer, nadien piloot



*In de luchtvaartschool te Evere op 22 februari 1939. Du Monceau in het gezelschap van zijn grote vriend Henri Picard, klaar om op zending te vertrekken aan boord van een Potez 33 met kenteken Z-8 .*

De gangbare regel in de jaren 30 voor alle officieren die de luchtvaart vervoegden kwam erop neer om hen eerst bij de luchtvaartschool in Evere (met het beroemd embleem van Coco, de wijze kaketoer met bril) in te delen, om er het brevet van waarnemer te verkrijgen, wat hij behaalde. Vervolgens wordt hij op 1 juli 1939 als waarnemer ingedeeld bij het 1<sup>ste</sup> smaldeel van de Iste groep van het 1<sup>ste</sup> luchtvaartregiment

(met de meeuw als embleem). Waarna diegenen die, naar het voorbeeld van Ivan Du Monceau de Bergendal, piloot wilden worden, ingedeeld werden bij een promotie leerling piloten. Wat hem betreft werd dit de 83<sup>ste</sup> promotie. Hij wordt afgedeeld bij de vliegschool te Wevelgem op 29 december 1939 en wordt op 3 januari 1940 toegelaten als leerling varend personeel.

## De vliegschool, de blitsoorlog en ongelooflijke wedervaren



*Ivan Du Monceau leerling piloot geworden bij de school van Gosselies in de eerste maanden van 1940. Hij is klaar om aan boord van zijn Avro 504N te stappen, waarvan de motor aan het warmdraaien is.*

De leerling piloot Du Monceau begon zijn opleiding als piloot op een archaïsche tweedekker Avro 504N, een zeer gemoderniseerde versie, uitgerust met een Lynx motor van 215 PK van een vliegtuig dat verscheen in... 1914. Hoewel België beweerde neutraal te zijn werd hij, teneinde de opleiding van de piloten te bespoedigen, ingelijfd bij een nieuw opleidingsmaldeel op het vliegveld van Gosselies, nabij Charleroi, aangezien eerst de geruchten over de oorlog en nadien het uitbreken ervan in september 1939, het ontubbelen van de scholen rechtvaardigde.

Eens het elementair vliegbrevet van militair piloot op zak vervoegt hij begin mei 1940 een vervolmakingsmaldeel te Goetsenhoven, nabij Tienen. Hij oefent er de besturing van de Koolhoven FK 56, kortelings aangeschaft in Nederland en die nog niet allemaal waren geleverd. Het betrof een zeer modern toestel, want uitgerust met een intrekbaar landingsstel, een gesloten cockpit en een schroef met variabele spoed. Deze tweezitter voor scholing presteerde beter dan de oude tweedekkers Fairey Fox, die toen hoofdzakelijk de waarnemingsmaldelen van de Belgische luchtvaart uitrustten. Op 10 mei 1940 bevonden al de FK 56 zich te Goetsen-

hoven en waren net uit de loodsen gehaald toen de blizkrieg, ontketend door de Duitsers, hen overviel. Zij werden bij zonsopgang op de grond vernietigd door de golven mitrailleurvuur van de Luftwaffe.

Op 14 mei 1940 ontving het personeel van de school het bevel om zich terug te plooiën naar Tours in Frankrijk. Ivan Du Monceau bevond er zich de 15<sup>de</sup>, wanneer hij door de Franse veiligheidsdienst wordt aangehouden op verdenking een agent van de 5<sup>de</sup> colonne te zijn, de zogeheten Duitse spionnen die achter de Franse linies werden gedropt. Gelukkig werd de twijfel snel uitgeklaard en kon hij zijn eenheid verwoegen die hem aanwees als verbindingsofficier met het hoofdkwartier van het 3<sup>de</sup> Franse luchtgewest.

Er werd beslist om alle effectieven van de vliegscholen naar Oujda over te brengen, grensstad tussen Marokko en Algerije. Deel uitmakend van deze beweging komt Ivan Du Monceau daar aan op 2 juni 1940, hetzij een week na de Belgische capitulatie. Deze ongelukkige gebeurtenis kon slechts



*De leerling Du Monceau de Bergendal, gezien aan boord van een Koolhoven FK 56, een uiterst vooruitstrevend en modern lestoestel, in mei 1940.*

de plannen dwarsbomen om er de opleiding van de Belgische leerlingen terug op te starten. Deze werden definitief in de wachtkamer gezet, terwijl de Fransen een vijftiental dagen later, op hun beurt de wapenstilstand afsloten.

Aan hun lot overgelaten, waren de jonge Belgische piloten gebeten om de strijd voort te zetten in Engeland, of, voor sommigen, vanuit de kolonie, namelijk Belgisch Kongo, terwijl het merendeel van hun hiërarchie hoofdzakelijk het immobilisme predikte, in afwachting van hypothetische instructies om het land te verwoegen.



*Na weken van aarzeling en gedraal verlaten Ivan Du Monceau en vele makkers Marokko aan boord van de SS David Livingstone met bestemming Engeland in juli 1940.*

Een groep van een vijftigtal onder hen, waaronder Ivan Du Monceau, begaf zich naar Casablanca, met de bedoeling een schip te vinden dat naar Groot-Brittannië of naar Gibraltar, het Britse bruggenhoofd, zou varen. Het Verenigd Koninkrijk was voortaan de enige natie die Duitsland nog bestreed. Bij tussenkomst van een van hun chefs, Kapitein Cajot, bespoedigen de Britten de komst van de cargo SS David Livingstone naar Casablanca. Deze neemt hen aan boord en op 16 juli 1940 bereiken zij het bastion van diegenen die de strijd tegen de vijand wilden voortzetten.

## **Bij de RAF – VR**

Zodra ontscheept, vervoegt Ivan Du Monceau de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië en treedt, vanaf 20 juli 1940, in dienst bij de RAF Volunteer Reserve voor de duur van de vijandigheden. Toegewezen aan het depot van Saint Athan op 19 augustus 1940, wordt hij afgedeeld bij de 11 SFTS (Service Flying Training School), waar hij zijn opleiding op tweemotorige Airspeed Oxford voortzet, met het oog op een operationele inzet bij het Bomber Command. Maar de vurige Ivan Du Monceau heeft het niet zo begrepen en verzet hemel en aarde om naar het Fighter Command, het is te zeggen de jacht, over te gaan. Hij wint het pleit en gaat op 17 februari 1941 over naar de 56 OTU (Operational Training Unit), waar hij de kans krijgt om zich vertrouwd te maken met de Miles Master, vooraleer de conversie aan te vatten op de Hawker Hurricane, een echte eendekker voor de jacht. Zijn vliegonderrichters beoordelen hem “above average”, hetzij boven het gemiddelde, wat hij gedurende gans zijn loopbaan zal blijven aantonen.

Op 7 april 1941 wordt hij afgedeeld bij het 253 Squadron, wat hij na twee dagen moet verlaten, om vervolgens voor slechts één enkele dag het 56<sup>ste</sup> te vervoegen en uiteindelijk op 10 april bij het vermaarde 609 Squadron (West Riding of Yorkshire) te belanden, wat reeds veel landgenoten in zijn rangen telde. Dit zeer kosmopolitisch smaldeel bestond gedurende gans de oorlog voor ongeveer de helft van zijn personeel uit Belgen.

Ivan Du Monceau streed iets minder dan een jaar bij het 609 (hetzij van 10 april 1941 tot 30 maart 1942) en beleefde er, na enkele onbesliste schermutselingen tijdens welke hij slechts Messerschmitts Bf 109F kon beschadigen, zijn eerste glansrijke luchtgevechten. Hij leverde zijn eerste gevecht aan boord van een Spitfire Mk.II op 29 april 1941, tijdens het begeleiden van

lichte bommenwerpers Blenheim boven de Franse kust. Bij deze gelegenheid noteerde hij in zijn vliegdagboek “scared stiff” (stijf van schrik). Maar zijn vurigheid en begeestering slepen hem weldra mee in andere confrontaties met de Duitse jacht, wanneer hij op 3 juni een Bf 109F beschadigt en een andere op 11 juli, in de mate dat deze als een waarschijnlijk overwinning wordt geteld.



*Heropgeleid wordt Ivan Du Monceau toegewezen aan het 609 Squadron van de RAF: hier toont hij zich, klaar voor het gevecht, in zijn Spitfire Mk.II in juni 1941.*

Hij moest niet lang wachten om zijn jachttabel te openen aangezien hij een Messerschmitt Bf 109E neerhaalde op 18 augustus 1941. Wanneer hij na een “sweep” (een zending waarbij de vijandelijke jacht uit de lucht wordt verdreven) alleen naar Engeland terugkeert, ziet hij driehonderd meter hoger een eenzame Spitfire voorbijvliegen die wordt achternagezeten door vier Bf 109. Hij geeft gas om in de zon te klimmen en de achtervolging in te zetten boven het Kanaal. Eens de schietpositie bereikt, verschrikt hij drie vijandelijke jagers om slechts de leider in zijn vizier te plaatsen en hem neer te halen nabij Calais.

De volgende dag vocht hij, of eerder verdedigde hij zich, tegen negen Bf 109 in een wervelend gevecht boven Boulogne, nadat hij de bevriende formatie uit het oog was verloren. De confrontatie duurde vijftwintig minuten tijdens welke hij vijf frontale aanvallen ontketende om zich te ontdoen van de vijandelijke meute. Hij



*Tijdens het taxien aan boord van een Spitfire Mk.II van het 609 Squadron.*

deed dit met glans en slaagde er zelfs in een van hen te beschadigen.

Op 27 september merkt hij, in gezelschap van Jean Offenberg, twee Bf 109F op, die lager dan hen op twintig duizend voet (zesduizend meter) vlogen. Zij duiken en elk kiezen elk een vliegtuig dat zij zouden neerhalen... Ivan Du Monceau schoot zijn tegenstrever uit de lucht met slechts 120 patronen. Intussen had het squadron de Spitfire Mk.II, die slechts met mitrailleurs bewapend waren, ingeruild voor Mk.V. Deze waren uitgerust met twee kanonnen van 20 mm en vier mitrailleurs van het kaliber .303.

Tijdens een zending ter bescherming van een maritiem konvooi op 18 februari 1942, vloog Ivan Du Monceau in het gezelschap van de piloten Evans en Atkinson en merkte acht Duitse Dornier Do 217 op, speurend naar een doelwit. Hij viel er een van aan en raakte het aan de linker motor, die onmiddellijk een dikke zwarte rookpluim uitspuwde. Hij liet het aan zijn lot over teneinde de anderen te achtervolgen. Hij beschouwde logischerwijze het vijandelijk vliegtuig als beschadigd, aangezien hij geen enkele zekerheid had het te hebben neergehaald. De andere piloten hadden niets opgeëist en aangezien de matrozen meldden dat een Do 217, die beschadigd was door een bevriende jager, in zee was gestort, werd de overwinning toegekend aan Ivan Du Monceau. Deze verzette zich hiertegen mondeling en schriftelijk, want hij had het niet met eigen ogen vastgesteld: zo was de man, iemand met een groot rechtvaardigheidsgevoel...

In de zomer van 1941 brachten de Duitsers de Focke Wulf Fw 109 in operaties, die de Spitfire Mk.Vb praktisch in alle vliegdomeinen overtrof. Het nieuwe vijandelijke vliegtuig zaaide enige verwarring onder de piloten van de RAF die volhielden en het beperkt voordeel van grotere wendbaarheid van de Spitfire tijdens een luchtgevecht, konden uitbuiten.

Niettemin kreeg Ivan Du Monceau op 8 maart 1942 af te rekenen met een twaalftal nieuwe jagers van de Luftwaffe ter hoogte van Gravelines. Door in het pak te duiken beschadigde hij er een en haalde hij er een andere neer. Het was zijn vierde overwinning in luchtgevecht... er restte nog een te worden toegevoegd om de status van aas te bekomen.

Ter afronding van zijn periode in 609 zou men een anekdote kunnen oproepen die wonderwel de reactiesnelheid en perceptievermogen van Pilot Officer (luitenant) Ivan Du Monceau de Bergendal weergeeft. Op het einde van de zomer van 1941 vloog hij boven een piloot die zijn valscherp had moeten gebruiken boven het kanaal en die in zijn dinghy (reddingsbootje) dobberde. Teneinde de reddingsvedette, die een verkeerde koers nam, in staat te stellen om beter de ongelukkige piloot te lokaliseren en terug op de juiste koers te brengen, aarzelde hij niet om net voor het schip in het water een salvo af te vuren met zijn boordwapens. Wanneer hij later met de kapitein van de vedette wordt geconfronteerd, stelt deze dat Ivan Du Monceau een uitstekend idee had, want dit liet hem toe om zijn reddingszending sneller en in de beste omstandigheden uit te voeren.

## **Duke**

Net zoals het Belgisch vliegwezen was de Royal Air Force verzot op « nicknames » of bijnamen, min of meer spontaan toegekend aan de collega's van het smaldeel. Deze originele praktijk werd na de oorlog voortgezet in de Belgische luchtmacht.

Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal kreeg tijdens zijn verblijf in 609 als bijnaam « Duke », hij was de derde Belgische piloot die er deel van uitmaakte.



De bewerker van het internationaal aspect van 609 was zijn squadron leader (smaldeelbevelhebber) Michael Lister Robinson. Hij bewees aldus zijn erkentelijkheid tegenover de Belgen die hem, wanneer hij gehospitaliseerd was, geholpen hadden aan de Duitsers te ontsnappen die ons land sinds 10 mei 1940 binnenvielen. Na het “rekruteren” in 1941 van talrijke Belgische piloten, met zeer wisselende vaardigheden in de Engelse taal, verzamelde hij hen tijdens de maand april in een Londens restaurant. Om het ijs te breken plaatste hij aan tafel elke Belg tussen twee Britten. De kennishet was niet lang een karwei en het was Roger Malengreau die de voorstellingen begon, want men vroeg hem als eerste naar zijn voornaam. Daarna stelde hij om beurt zijn landgenoten met de voornaam voor, beginnende bij François (de Spirlet), Vicky (Ortmans), Bob (Wilmet), Strop (Segers) en Van (Willy Van Lierde) en, zegt hij, gezeten aan het hoofd van de tafel, naast de CO (smaldeelbevelhebber), de Duc (Ivan Du Monceau de Bergendal). Slechts beschikkend over een beperkte ervaring in de taal van Shakespeare, wist Roger Malengreau niet dat “graaf” bij de Angelsaksen “earl” was en aldus werd Duke, omzeggens bij verstek en met winst van twee trappen in de schaal van de adel, de nickname van Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal. Geen enkele van zijn makkers, Britten of Belgen, nam er aanstoot aan. Voorts was Ivan Du Monceau fier op de bijnaam die zijn wapenbroeders hem toekenden.

### **Flight Commander bij het 350 (Belgian) Squadron**

Op 30 maart 1942 wordt Duke Du Monceau de Bergendal als Flying Officer (luitenant), dienstdoende als Flight Lieutenant (kapitein, smaldeelbevelhebber), toegewezen aan het 350 (Belgian) Squadron.

Het allereerste Belgisch smaldeel van de Royal Air Force werd op 10 november 1941 officieel samengesteld te Valley (Wales), maar zijn commanding officer of squadron leader, Thompson was Brits. Operationeel verklaard terwijl het gestationeerd was op de basis van Debden, ten noorden van Londen, werd op 20 maart 1942 zijn lot toevertrouwd aan zijn eerste Belgische bevelhebber, squadron leader Désiré Guillaume. Uitgerust met Spitfire Mk.II voor zijn periode van initiële training, werd het smaldeel toebedeeld met nieuwe Mk.Vb, met betere prestaties en zwaarder bewapend, om tot de actie over te gaan. De bijzonderheid was dat deze jagers gefinancierd werden door een collecte gehouden in Kongo en in Rwanda-Urundi. Deze liet de aanschaf van vijftig toestellen toe, waarvan de eersten, geleverd aan het 350 Squadron, de namen droegen van steden, provincies of personaliteiten uit de kolonie. Het is aldus dat de MN-X, “Usoke” gedoopt, in de lente van 1942 aan Duke wordt toevertrouwd.



*Nadat hij als flight luitenant het 350 (Belgian) Squadron heeft vervoegd, toont hij zich hier op een van de nieuwe Spitfire Mk.Vb die door Belgisch Kongo waren gefinancierd. Zijn toestel droeg de naam “Usoke”, wat de kolonie oproept, alsook de zes zegetekens in luchtgevechten.*

De eenheid werd verwickeld in een onderhouden programma van aanvalszendingen boven het continent teneinde de Luftwaffe te verstoren. Aan het hoofd van zijn flight (escadrille), had Ivan Du



*Te Southend in december 1942. Duke ontvangt het DFC (Distinguished Flying Cross).*

begeerd door alle piloten, met de vermelding « Heeft deelgenomen aan talrijke zendingen waarbij hij vier vijandelijke toestellen vernietigde en er twee andere beschadigde ».

De « Slag van Dieppe », of Operatie Jubileum was voor Duke een van de sterke momenten gedurende zijn dienst bij de Royal Air Force. Deze ontschepping op de stranden van Dieppe vond plaats op 19 augustus 1942, onder een sterke luchtdkking, waaraan het 350 Squadron deelnam. Van zonsopgang tot de schemering voerden de Belgen talrijke zendingen uit, de eerste zending werd vanaf zes uur 's morgens uitgestuurd. De sectie aangevoerd door Duke Du Monceau, dook naar vier Fw 190 die achter elkaar vlogen, waarschijnlijk na het uitvoeren van een bombardement. Hij omkaderde er één in zijn vizier en zond hem een stroom 20 mm projectielen die hem veranderden in een toorts die in zee stortte. Intussen zetten zijn formatiegenoten de jacht in op de drie andere. Het was zijn 6<sup>de</sup> luchtoverwinning. Vervolgens zag hij twee Fw 190 opduiken uit de wolken, maar zodra hij ze probeerde aan te vallen, openden zij het gas en verdwenen snel. Herbewapend en herbevoorraad stegen de Spitfire Mk.Vb van het 350 Squadron om 8u30 van Redhill op voor hun tweede offensieve zending van de dag. Er werden talrijke gevechten geleverd in een fel bewolkte hemel, maar zij bleven zeer onbeslist. Duke kon slechts aanspraak maken op een "waarschijnlijk neergehaald" vliegtuig. De derde zending werd op het einde van de voormiddag ingezet. Terwijl Duke zich oplibnde achter een FW 190 om hem een vuurstoot toe te dienen, moest hij brutaal in duikvlucht afbreken, want hij werd achterna gezeten door twee andere die met hem wilden afrekenen. Hij zag er een andere en doorboorde hem met lood, het vijandelijke vliegtuig begon te roken maar voerde een halve rol uit en verschool zich in de wolken.

De vierde en laatste zending vond plaats in de namiddag. Aangekomen in de omgeving van Dieppe doken zijn metgezellen op een twijfelachtig doel en Ivan Du Monceau bleef, zoals dikwijls, alleen achter. Dit dacht hij tenminste, tot op het ogenblik dat hij een Fw 190 zag die naar hem toe klom. Hij dook in een nabije wolk, nam het gas terug, zette de schroef op kleine spoed en telde tot 15 vooraleer een bocht te maken van 180 graden en het gas vol te openen. Deze manoeuvre bracht hem neus aan neus met de Fw 190, maar hij was te ver, Duke had te lang gewacht.

Monceau meerdere schermutselingen met de vijandelijke jacht en het was op 1 juni dat hij een Focke Wulf Fw 190 neerhaalde ter hoogte van De Panne. Ongelukkigerwijze werden tijdens dezelfde zending Pilot Officer Laumans en de Sergeanten Wijns en Hansez als vermist opgegeven. De eerste werd gevangen genomen en de twee laatsten kwamen om tijdens dit treffen.

De verdiensten van Flight Lieutenant Du Monceau werden beloond met de toekenning van het DFC (Distinguished Flying Cross), een onderscheiding



*Beeldfragment van de film uit de mitrailleurcamera waar Duke een Fw 190 in het vizier heeft, maar er niet in slaagde hem neer te halen.*

Bij valavond stelde 350 Squadron het gunstige bilan op van de dag : zes vliegtuigen neergehaald, een waarschijnlijk en twee beschadigd, tegenover het verlies van Pilot Officer Pascalon Marchal. De situatie op de grond was echter catastrofaal. De Canadezen die ontscheept waren werden afgeslacht of werden gevangen genomen.

Het enige succes van de dag was de commando operatie opgezet door Lord Lovat om de batterij van Varengeville, vier kilometer ten zuiden van Dieppe, te neutraliseren, die door zijn kleine groep werd vernietigd. Eens de zending volbracht schepte hij zijn commando's in en bracht hen terug naar Engeland, met uitzondering van de tien doden tijdens de bestorming.

Tijdens het escorteren van bommenwerpers boven Abbeville op 27 augustus 1942, werden Ivan Du Monceau en zijn vier formatiegenoten verwickeld in een wild en ongelijk gevecht toen zij geconfronteerd werden met twaalf Fw 190. Hij riep om hulp, maar tevergeefs. Tijdens deze



*Zeldzame foto getrokken door zijn vriend Henri Picard van de Spitfire Mk.Vb met het radio kenteken MN (voor het 350 Squadron), Y (individuele letter), met Ivan Du Monceau aan de sturen. Dergelijke foto's zijn zeldzaam, want het was ten strengste verboden om foto's te nemen op de grond en nog meer in vlucht.*

gebeurtenis meende hij een Fw 190 te hebben neergehaald die hem niet werd toegewezen, maar vooral verloor hij zijn jeugdvriend Henri Picard. Op 12 oktober vernam hij opgelucht dat hij was gevangen genomen. Henri Picard nam deel aan de "grote ontsnapping" uit het kamp van Sagan, maar hij werd gevat en laffelijk vermoord door de Gestapo.

Op 12 december 1942 voerde Duke Du Monceau, aan het hoofd van het 350 Squadron, een aanval uit op het vliegveld van Saint-Omer. Er ontstond een woelig gevecht met een dertigtal Focke Wulf Fw 190 en hij haalde er een naar beneden, het was zijn 7<sup>de</sup> overwinning en, wat hij toen niet wist, was dat het zijn laatste zou zijn. Benoemd tot squadron leader ten tijdelijke titel, werd een rodeo boven Abbeville zijn 103<sup>de</sup> oorlogszending en aldus sloot hij zijn eerste operationele toer af. Conform de geldende regels binnen de RAF, werd hij op 29 december 1942 uit de operaties getrokken en in semirust geplaatst bij de 81 Training Group te Stroud, en bij 52 OTU (Operational Training Unit) te Rednall, om er de jonge jachtpiloten vertrouwd te maken en te vormen, voor hun toewijzing aan een operationele eenheid.

### **Squadron Leader van het 349 (Belgian) Squadron**

Ivan Du Monceau de Bergendal nam het bevel van het 349 (Belgian) Squadron dat terug werd samengesteld in Groot-Brittannië. In feite was dit smaldeel opgericht op vraag van de Belgische regering in Londen, ter verdediging van Kongo, dat voor de Geallieerden een belangrijke bron was van strategische grondstoffen. Het 349 werd samengesteld op 11 januari 1943 te Ikeja, nabij Lagos in Nigeria, met het personeel en de in kisten verpakte Curtiss P-40 Kittyhawk, die met cargo's vanuit Engeland waren overgebracht. Door een herbevoorrading beneden de behoeften



*Met de drie strepen van squadron leader op de mouw, verkregen na zijn eerste operationele toer in december 1942.*

was er een tekort aan alles en de eenheid kon zich, ondanks de voortdurende inspanningen van het personeel en van zijn baas, squadron leader Roger Malengreau, nooit voluit ontwikkelen. In mei 1943 stelde het commando een einde aan dit moeilijk avontuur en besliste om het personeel naar Groot Brittannië over te brengen.

Officieel werd Duke Du Monceau squadron leader van het 349 (Belgian) Squadron op 8 juni 1943 te Wittering. Er was noch personeel, noch materieel en alles was dus nog te doen... Ivan Du Monceau zette al zijn energie en vastberadenheid in om een operationeel smaldeel te vormen. Vanaf 8 juni 1943 kwamen druppelsgewijs piloten, overgeplaatst uit diverse eenheden van de RAF en hoofdzakelijk Brits personeel het 349 vervoegen. Op 22 juni werd het eerste vliegtuig geleverd, een Spitfire Mk.Va, zonder radio en zonder mitrailleurkamera, terwijl een veertigtal grondpersoneel en zestien Belgische piloten op de basis van Collywston de getalsterkte uitmaakten.

Met veel geestdrift en gezag slaagde Duke Du Monceau erin om een samenhang en een hoog moreel in de schoot van het tweede Belgische squadron van de RAF te brengen. Dit oefende intensief in het voeren van luchtgevechten met de Spitfire Mk.Vb, die het in juli in dotatie had gekregen. Op 13 augustus 1943, terwijl gelegerd op het vliegveld van Wellingore, werd de eenheid operationeel verklaard, enkel voor defensieve opdrachten.

De ernstige zaken begonnen met een sweep (het uit de lucht vegen van de vijand), op 24 oktober 1943 op het vliegveld van Beauvais-



*Wintertafereel in februari 1944 te Friston, waar de Spitfire MK IX van het 349 (Belgian) squadron, bevolen door Duke Dumonceau, gelegerd waren.*

Tillé. Intussen was het 349 op 22 oktober verhuisd naar Friston, die zijn operationele basis zal blijven tot maart 1944. De herhaalde vragen van Duke, die bijna een kwelling leken, kenden succes wanneer het squadron op 20, 21 en 23 februari 1944 gloednieuwe Spitfires Mk.IX kreeg die veel betrouwbaarder en doeltreffend waren dan hun kreupele Mk.Vb, die dikwijls het voorwerp uitmaakten van incidenten of technische pannes.

Ondanks de bijna dagelijkse zendingen boven het continent en meerdere ontmoetingen met de Duitse jacht, deed het 349 squadron er lang over om zijn jachttabel te openen. Diezelfde maand februari werd de eenheid teruggetrokken uit de ADGB (Air Defence Great Britain) om toegewezen te worden aan de 84 Group van de 2<sup>nd</sup> Tactical Air Force, met het oog op het ondersteunen van de troepen tijdens de ontschepping die men onverbiddeijk voelde naderbij komen.

Vanaf half maart 1944 kende het 349 Squadron een nomadenleven, slapend in tenten, als voorbereiding in de aanloop naar de invasie. Het bombardement was een nieuwe techniek die het squadron zich moest eigen maken. Eindelijk brak 6 juni aan met zijn formidabele ontschepping in Normandië: een grote dag in de analen van het 349 (Belgian) Squadron en voor zijn overste, squadron leader Duke Ivan Du Monceau de Bergendal. In de bres vanaf de vroege morgen, stegen de piloten van het smaldeel vanaf 5u30 op van Selsey, voor een eerste zending ter bescherming van de uitgestuurde konvooien naar de Normandische stranden.

Het was pas vanaf de derde zending dat de piloten nabij Caen Junkers Ju 88 tegenkwamen, haalden er twee naar beneden en beschadigden er drie andere. De jachttabel van het squadron werd op een magistrale manier ingeleid, te meer daar twee dagen nadien een Fw 190 werd neergeschoten. Op 10 juni landde het 349 Squadron voor het eerst op het continent, namelijk op het vliegveld van Sainte-Croix-sur-Mer, dat inderhaast binnen het geallieerd bruggenhoofd werd ingericht.

Ondanks zijn vele vluchten naar de vijand en zijn gevechten met de Duitse vliegtuigen aan het hoofd van zijn smaldeel, kreeg Duke De Dumonceau geen gelegenheid meer om zijn persoonlijke score te vergroten. Op 17 juli 1944 werd hij, zeer tegen zijn zin, door de Staf aan de grond gezet, want hij had veruit het aantal toegekende zendingen voor zijn tweede operationele toer overschreden. Hij verliet het squadron dat hij tijdens 110 offensieve zendingen had geleid. Ter gelegenheid van zijn vertrek getuigden de piloten van een groot respect en toewijding.

Het goede nieuws echter was de toekenning van een « bar » aan zijn DFC, dit betekent dat er hem een tweede Distinguished Flying Cross werd toegekend.

Een andere voldoening voor Duke was het ontwerpen, dank zij zijn tekentalenten, van het geheel van het embleem van het squadron met de twee gekruiste « goedendags » (strijdknotten). Initieel stelde hij “To be or not to be” voor als devies, wat hij eind september 1943 vroeg om te veranderen in “Strike hard, strike home” (sla hard, sla juist), een citaat getrokken uit een toespraak van Sir Winston Churchill. Het squadron crest (badge) werd goedgekeurd door het College of Arms en in juni 1944 door Koning George VI bekrachtigd.

## **Een loopbaan bij de RAF wordt beëindigd, een andere begint bij de Belgische Luchtmacht**

Op 21 juli 1944 nam Ivan Du Monceau zijn functie op bij het *Inspectorate of the Belgian Air Force* (IBAF) en zijn opdracht was om, van bij zijn aankomst te Ottawa op 29 augustus, de Belgen in opleiding in Canada te inspecteren. Nadien werd hij van 29 oktober 1944 tot 29 januari 1945 afgedeeld bij de *Command & General Staff School* te Leavenworth in de USA. Terug in Europa eind januari, wordt Ivan Du Monceau op 1 april 1945 opnieuw toegewezen aan de IBAF waar hij *Deputy Belgian Inspectorate* wordt in de graad van wing commander (luitenant kolonel).

Eens de vrede is teruggekeerd, komt hij terug naar België en wordt op 20 november 1945 aangesteld als ordonnans officier van de Prins Regent, een functie die hij verlaat op 31 mei van het volgend jaar.

Als militair attaché bij de Belgische ambassade in de USA op 4 juli 1946, neemt hij de gelegenheid te baat om te Fort Benning de cursus valschermspringen te volgen en behaalt er zijn brevet van parachutist. Het is tijdens zijn verblijf in Amerika dat hij huwt met Lorraine Dresselhuys en dat zijn zoon Thomas wordt geboren; dit huwelijk wordt in 1952 ontbonden.

## Het oprichten van de 10<sup>de</sup> Wing: een titanenwerk

Op 30 mei 1952, nauwelijks teruggekeerd uit de Verenigde Staten en na een korte herscholing in vlucht, wordt hij aangeduid om de 10<sup>de</sup> Jachtwing van de prille Belgische Luchtmacht samen te stellen. Deze was, conform de plannen van de NAVO (Noord-Atlantische Verdragsorganisatie), ondertekend op 4 april 1949, in volle ontwikkeling om de uitbreidingsbedreiging van de Sovjet Unie in te dijken, en toe te treden in wat men al snel de koude oorlog zou noemen. Deze reusachtige nationale inspanning moest zich voltrekken in een situatie van min of meer algemeen tekort in termen van personeel, materieel en militaire infrastructuur. Het is in deze omstandigheden dat Luitenant kolonel Vlieger Ivan "Duke" Du Monceau de Bergendal zijn opdracht aanpakte, zonder een enkel ogenblik te twijfelen dat deze hard zou zijn, of op zijn minst zeer arbeidsintensief.

Gevormd op Spitfire Mk.XIV te Chièvres voor een tijdelijk verblijf, moest de Wing op de nieuw gebouwde basis van Kleine Brogel in Limburg inkwartieren, waar de Spitfires zouden geruild worden voor Republic F-84E of G Thunderjet, als militaire hulp door de USA geleverd.

Nauwelijks geïnstalleerd moest de nieuwe basis worden ontruimd omwille van gebreken in het beton van de start- en rolbanen, waarvan de oppervlakte verbrokkelde en voor problemen zorgde nadat resten door de straalmotoren werden opgezogen. Van de drie voorziene smaldelen werden er slechts twee samengesteld en het tekort aan piloten, grondpersoneel en materieel was flagrant. Deze twee smaldelen, te weten het 23<sup>ste</sup> en het 27<sup>ste</sup>, verhuisden naar Geilen-



*Volgens de praktijken bij de RAF, had Kolonel Vlieger Ivan Du Monceau de Bergendal een persoonlijk vliegtuig op zijn naam toen hij baas was van de 10<sup>de</sup> Wing, in dit geval de F-84G Thunderjet met kenteken FZ74 en gecodeerd met zijn initialen. Spijtig genoeg vloog het in deze configuratie slechts voor een korte periode, want het werd door een andere piloot vernietigd op 24 augustus 1953, na een botsing met de FZ54/RA-H.*

kirchen in Duitsland en het 23<sup>ste</sup> werd zelfs overgeplaatst naar Bruggen, nog altijd in het westen van de Duitse Bondsrepubliek en niet te ver van de Belgische grens. De Belgische smaldelen, in overtal bij de Britse bezetting, brachten natuurlijk spanningen met zich mee die door de afstandelijke en stijve houding van de RAF niet werden aangezet om af te vlakken. Dit werd door Duke Du Monceau opgemerkt, die sportief en steeds te vinden voor een stunt, een voetbal treffen organiseerde tussen de Engelse piloten en zijn jonge jockeys. De wedstrijd eindigde in een verpletterende overwinning voor de Belgen, die Duke als volgt samenvatte: "De stijve Engelsen, voor gentlemen spelend, vol pretentie van eilandbewoners, laten zich door mijn

Belgen, opgeleid in de USA, inblikken. Dat zij bij het voetbal met 16 tegen 1 (ja, 16 tegen 1 !!!) werden verslagen heeft niets veranderd”.

De Staf beval het 23<sup>ste</sup> en het 27<sup>ste</sup> Smaldeel om hun Britse basissen in Duitsland te verlaten en voor begin april terug te keren naar België, terwijl in diezelfde periode de onontbeerlijke herstellingen voor het in gebruik nemen van de basis Kleine Brogel moesten starten. De korpsoverste van de 10<sup>de</sup> Wing kreeg geen alternatief toegereikt dat de hergroepering van de eenheid toeliet, met inbegrip van het embryo van het 31<sup>ste</sup> Smaldeel te Kleine-Brogel, dan de net voltooide noodstartbaan van de NAVO te Weelde, nabij Turnhout, te bezetten. Gezien de minimale infrastructuur van dit uitwijkveld, moest het personeel in een tentenkamp geherbergd worden en de technische activiteiten buiten routine moesten in Luik worden uitgevoerd, aangezien noch Weelde noch Kleine Brogel over afdoende middelen beschikten. Dit plan verliep niet zonder horten of stoten en Duke Du Monceau noteerde in zijn dagboek: “De samenstelling van de 10<sup>de</sup> Wing is erger dan deze van het 349! De vijanden zijn dezelfde: de staven die hun werk niet doen, de administratie die de problemen opstapelt en de ingenieurs die geen beton kunnen storten!”. Van 1 juni tot 15 oktober 1954 dienden het 31<sup>ste</sup> Smaldeel en de flight instrumentvliegen, uitgerust met T-33 die er deel van uitmaakte, op Weelde te kamperen. De grote luchttoefening Battle Royal van 22 tot 28 september bracht de drie smaldelen samen in Weelde. Nadien voerden de smaldelen van de 10<sup>de</sup> Wing om beurt een schietperiode uit op het eiland Sylt, vooraleer – definitief – hun thuishaven te Kleine Brogel te vervoegen. De eerste formatie die haar wielen op KB kon neerzetten was het 27<sup>ste</sup> Smaldeel, gevolgd door het 23<sup>ste</sup> op 21 december 1954 en, na een verlengd verblijf op Bierset, het 31<sup>ste</sup> op 28 januari 1955.

Ondanks de onvoorzienigheden, de vele tegenslagen en de inertie van de staven en van de administratie, was Ivan Duke Du Monceau er, dank zij zijn vastberadenheid, zijn doorzetting en onwankelbare ijver, in geslaagd om de 10<sup>de</sup> Wing tot een coherente, performante en doeltreffende operationele eenheid te smeden. Het is op dat ogenblik dat Duke, met een zeker leeg gevoel in het hart, het bevel van *zijn* Wing moet overdragen aan Majoor Roger De Wever, want hij werd op 15 oktober 1954 benoemd tot hoofd van de Staf Groepering Operaties. De piloten en het personeel bedachten hem met een grootse show, als afscheid aan diegene die hun eenheid had kunnen oprichten en een ziel inblazen.

## **Hoge verantwoordelijkheden**

Benoemd tot de graad van kolonel op 26 december 1955, wordt Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal hoofd van de tak « operaties » op de generale staf van de Luchtmacht. Op 19 december 1957 wordt hij afgedeeld naar de tak “operaties” van 2 ATAF (2<sup>nd</sup> Allied Tactical Air Force) van de NAVO, waar hij in juni 1958 de functie bekleedt van hoofd van de divisie operaties en training en hiervoor, tijdelijk, wordt bekleed met de graad van Generaal Majoor. Nog altijd even scherp en vastberaden, liet hij bij zijn meerderen de herinnering na van een officier generaal die de vragen durfde te stellen die ontstemden of op zijn minst stoorden.

Duke Du Monceau werd aangeduid om van 5 tot 19 mei 1957 een onderzoek uit te voeren bij de Franse luchtmacht in Algerije, wat hem toeliet om een interessant rapport op te stellen over de vredesoperaties gevoerd door de Franse strijdkrachten.

Tijdens het comité van de stafchefs van 20 november 1961, wordt hij tot stafchef benoemd. Luitenant Generaal Baron de Cumont, die toen zetelde, verklaarde over hem: “Voortreffelijk hoger officier, scherp van geest, soms spottend. Hij heeft een hoog idee van de functie van officier en van de taak van de strijdmacht. Hij houdt met hart en ziel van de Luchtmacht.

Daarentegen waardeert hij niet altijd de andere strijdmachtdelen naar hun juiste waarde. Hij werkt snel en goed aan menselijke en luchtvaart problemen en heeft soms de neiging om de overige te verwaarlozen”.

Hij huwde met de weduwe Nadine Hankar op 27 april 1963.

Duke werd op 2 december 1963 toegewezen aan de staf van het commando voor opleiding vooraleer van februari 1965 tot oktober 1971 bevelhebber te worden van de tactische luchtmacht.

Op 26 maart 1965 werd hij aangesteld tot Generaal Majoor. Duke Du Monceau ging op pensioen op 19 oktober 1971, waarna hij naar de reserve overging die hij verliet op 1 januari 1974, aangezien hij de leeftijdsgrens had bereikt. Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal bekleedde al voor zijn op rust stelling functies als administrateur bij grote Belgische ondernemingen, zoals de Algemene Verzekeringen, IBM Belgium, of Solvay & C<sup>o</sup>. Het meest opmerkelijk element van deze evenwijdige burgerlijke loopbaan is zonder twijfel zijn verantwoordelijke betrekking bij ABELAG (Association Belge d'Aviation Générale – Belgische Vereniging voor Algemene Luchtvaart), het meest welvarend luchtvaartbedrijf voor zaken in de Benelux, die in 2014 de vijftigste verjaardag vierde van haar oprichting.



*Generaal Majoor Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal neemt op 12 oktober 1971, kort voor zijn vertrek op pensioen, afscheid van de 15de Wing.*

Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal schreef meerdere artikelen over zijn gevechten in de Royal Air Force en legde zich toe op het optekenen van zijn herinneringen wanneer de dood hem velde op 9 november 1984.



### III. Epiloog

Graaf Ivan « Duke » Du Monceau de Bergendal was een man van formaat; een briljant officier, die een grote invloed had op zijn ondergeschikten en trouw was aan zijn vaderland en aan zijn vrienden. Hij was vliegenier en een uitzonderlijk jachtpiloot met zeven luchtoverwinningen. Zijn onverzettelijkheid ten opzichte van twijfelachtige compromissen, zijn rechtschapenheid en zijn kwaliteit van eerlijk man tekenden zijn buitengewone persoonlijkheid. Allen die onder zijn bevel stonden zijn het erover eens dat hij een strenge maar rechtvaardige baas was, beschikkend over een gevoel voor humor, die dikwijls vlijmscherp was. Hij bewees eveneens zijn kwaliteiten van leiderschap en visie in militaire aangelegenheden.



*Op rust gesteld bezoekt Duke Du Monceau de 10<sup>de</sup> Wing en wordt er ontvangen door de toenmalige Korpsverste, Kolonel Moriau.*

Een groot en mooi figuur, als officier, vliegenier en chef. Zijn verwezenlijkingen rechtvaardigen ten volle dat de Limburgse basis



Kleine Brogel, die hem zijn ziel verschuldigd is, koos om de naam "Vliegbasis Gen Maj Vlieger Ivan Du Monceau de Bergendal" aan te nemen. Daarenboven heet de mess all ranks "Hof ten Bergendal" en de bijhorende bar werd "Duke's Bar" gedoopt. Deze plaats herbergt een tentoonstelling van de onderscheidingen, uitrustingsvoorwerpen alsook van de vliegboeken en nota's van Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal. Een Republic F-84E Thunderjet, die het radio kenteken DMB draagt, dat het zijne was, is tentoongesteld op het grasperk voor de oude mess officieren

en een F-16AM, die de naam van de oprichter van de basis in herinnering brengt, bewaakt er de ingang van aan de publiekszijde.



*De Republic F-84E, met code DMB wordt tentoongesteld voor de ingang van de all ranks mess van de basis van Kleine Brogel, die vliegbasis Generaal Major Vlieger Graaf Du Monceau de Bergendal wordt gedoopt.*



*De piloten van promotie 99B kregen hun vleugels op 18 december 2001 en kozen als peter Generaal Majoor Vlieger Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal. De acht piloten zijn, van links naar rechts, geknield: Laurent Paelinck, Jonas Vanhellemont, Ken De Trogh en Wouter Rombouts; rechtstaand: Albert Baltus, Karen Vandembroucke (de 3<sup>de</sup> vrouwelijke piloot van de Belgische Luchtmacht), Thomas Deberdt en Kevin Vandenhende.*

De piloten van de promotie Generaal Majoor Vlieger Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal van de Luchtmacht kregen op 18 december 2001 hun vleugels te Beauvechain. Onder de acht piloten die hun vliegbrevet kregen bevond zich de derde vrouwelijke piloot van de Luchtmacht die toegewezen werd aan het 350<sup>ste</sup> Smaldeel in Florennes.

## Eervolle onderscheidingen

### Belgische

Oorlogskruis 1940 met 8 palmen  
Officier in de Orde van Leopold met palm  
Herinneringsmedaille 1940-45 met 2 gekruiste sabels  
Erenestel 1940  
Commandeur in de Orde van Leopold  
Commandeur in de Orde van Leopold II  
Militair Kruis 1<sup>ste</sup> klasse  
Ster van Grootofficier in de Kroonorde  
Medaille van Militair Oorlogstrijder

### Britse

Distinguished Flying Cross & Bar (2<sup>de</sup> toekenning)  
Air Crew Europe Star with one Silver Rose  
Defence Medal  
Commander Royal Victoria Order  
1939-1945 Star

### Franse

Ridder van het Erelegioen  
Oorlogskruis met palm  
Medaille van het bevrijde Frankrijk



*Uitstalkast in de mess van Kleine Brogel waarin de eretekens van Duke Du Monceau zijn tentoongesteld.*

## Jachttabel

Alle overwinningen werden geboekt aan de sturen van de Spitfire Mk.II of Vb

Datum	Neergehaald	Waarsch. Neergehaald	Beschadigd	Plaats	Kent. Spitfire	Squadron
3 Jul 41			Bf 109F	Noord van St Omer	W3179	609
11 Jul 41		Bf 109F		15 km ten oosten van Duinkerke	W3254	609
18 Aug 41	Bf 109E			10 km ten zuiden van Dover	W3315	609
19 Aug 41			Bf 109E	Tussen Boulogne en Dover	W3315	609
27 Sep 41	Bf 109F			8-10 km uit de kust van St Omer	P8585	609
18 Feb 42	Do 217			Bij konvooi in het Kanaal	AD396	609
08 Mar 42	Fw 190	Fw 190		Noord van Kaap Gris-Nez	AD396	609
09 Mei 42			Fw 190	Calais	BL540	350
19 Mei 42			Fw 190	Calais – Gris-Nez	BL540	350
01 Jun 42	Fw 190			Ter hoogte van Nieuwpoort	BL540	350
30 Jul 42		Bf 109F	Bf 109F	Boven het Kanaal	EN794	350
19 Aug 42	Fw 190		Fw 190	Dieppe	EN794	350
12 Dec 42	Fw 190			Streek van St Omer	EN794	350

Totaal: neergehaalde vijandelijke toestellen: 7 / waarschijnlijk neergehaald: 3 / beschadigd: 6

Types Duitse vliegtuigen: Messerschmitt Bf 109E of F  
 Focke-Wulf Fw 190  
 Dornier Do 217

## **Getuigenissen van tijdgenoten**

### **Bericht van de Minister van Landsverdediging De Greef**

Aan Kolonel VI Graaf Du Monceau de Bergendal  
Cdt 10 JBW.

Ik heb met voldoening kennis genomen van het besluit in het verslag dat de Inspecteur Generaal van de Luchtmacht mij op 5 april 1954 heeft gestuurd.

*« Het moreel bleef uitstekend, dank zij de dynamische invloed van de Korpsverste, die ondanks de wisselvalligheden die de eenheid kende sinds haar oprichting, er in slaagde om zijn personeel in de hand te houden.*

*Dit is een resultaat waartoe weinigen in staat zouden zijn en waarvoor het gerechtvaardigd is om hem eer te bewijzen ».*

Ik hou er aan om u bij deze gelegenheid mijn beste gelukwensen over te maken.

### **Lijkrede uitgesproken door Luitenant Generaal Vlieger Baron Michel Donnet (uittreksels)**

« Duke » is op 9 november heengegaan, zonder ophef, geveld door de ziekte die hem verpletterde. Zij kreeg de bovenhand op diegene die ons scheen ze te kunnen overwinnen, zoals hij met zwier de vijand overwon tijdens de oorlog 1940-1945.

Van zijn voorvaderen, die met dapperheid in de legers van Napoleon dienden, erfde hij moed en energie tijdens het gevaar. Het gezag dat hij uitoefende op diegenen die hij beval, maakte hem een onbetwistbare leider.

Hij vloog te vroeg heen, zuinig blijvend op zijn herinneringen en uitgebreide kennis, maar gaf ons een prachtig voorbeeld van een daadkrachtig man, een onverschrokken vliegenier, een grote Belg, die als leuze had de Koning en het Vaderland te dienen.

## Foto Album



*Breguet XIX van de luchtvaartschool, gebruikt voor de opleiding van de leerling waarnemers in 1939.*



*De werktuigkundigen maken de Breguet XIX klaar die toegewezen zijn aan de luchtvaartschool in het begin van 1939. Op de voorgrond, de "Hucks starter" die toeliet de motor te starten zonder de schroef met de hand te moeten aanzwengelen.*



*Ivan Du Monceau de Bergendal was een groot sportman, hier paardrijdend te Brasschaat in juli 1939.*



*Leerling waarnemer Ivan Du Monceau in de achterste stoel van een Fairey Fox, op 22 februari 1939.*

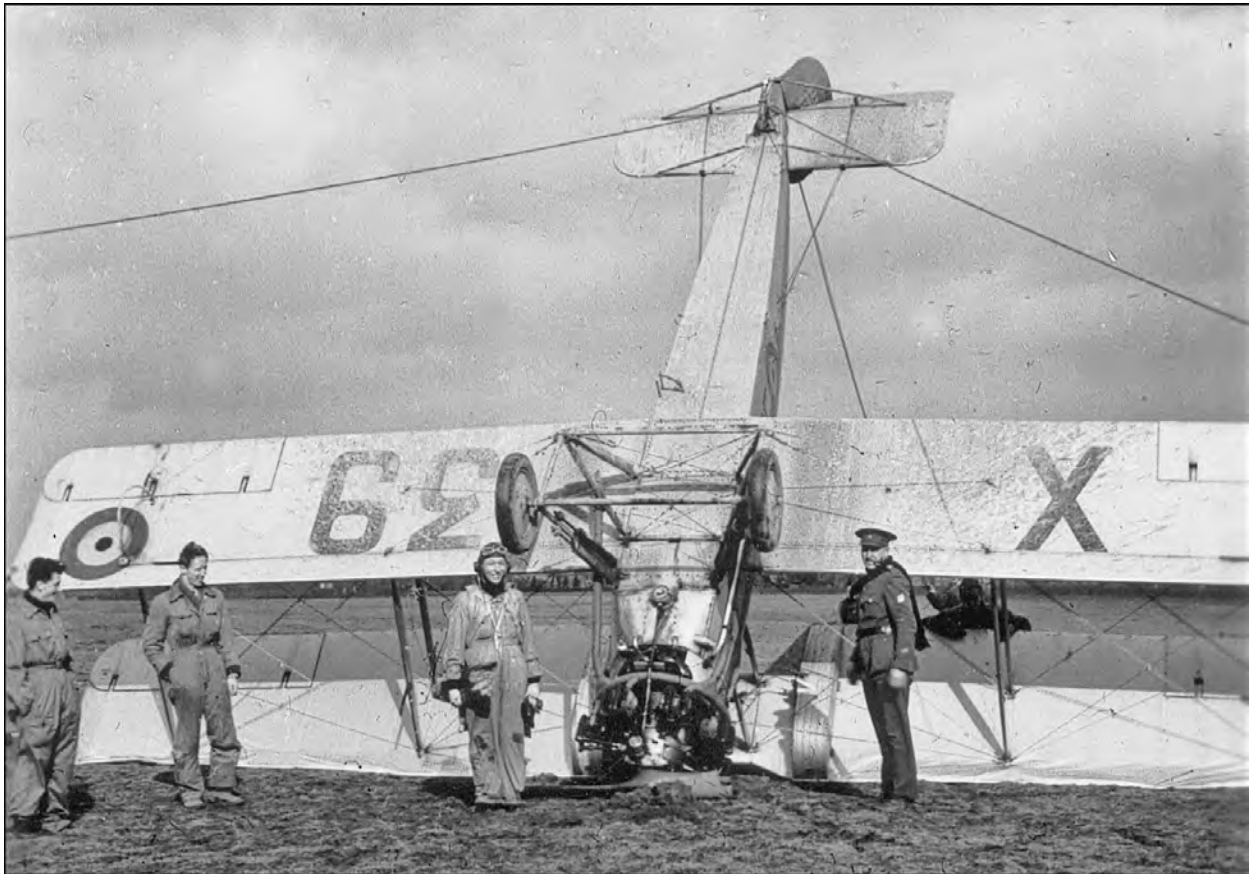


*Vliegtraining van de waarnemers van de luchtvaartschool aan boord van Fairey Fox VI boven Brussel en omstreken op 14 juli 1938. Ivan Du Monceau zit in de O-112 en de foto werd door zijn vriend Henri Picard genomen.*



*Gosselies, januari 1940: leerling piloot Du Monceau stijgt op met een Avro 504 van de vliedschool.*





*De leerling piloten maakten destijds heel wat kapot, zoals deze Avro 504N van de school in Gosselies, die bij de landing op de neus werd gezet, het aantoont. De naam van de verantwoordelijke voor dit voorval is niet formeel gekend.*



*Brasschaat, zomer 1939, de dienst belet Ivan Du Monceau niet om aan atletisme te doen, in dit geval het hoogspringen*



*Zich terugtrekkend naar de Belgische kust in mei 1940, maakt Ivan Du Monceau (laatste rechts in de rij) halt te Oostende in gezelschap van enkele vrienden*



*In Groot-Britannië bij het 609 Squadron in 1941 ; van links naar rechts : Francis de Spirlet, Léon Divoy, Kolonel Wouters, Ryckmans de Betz, « Strop » Seghers en Ivan Du Monceau.*



*Ontspanning tussen twee operationele vluchten bij 609 Squadron in 1941; van links naar rechts : T. Rigler, J. Boyd, P. McKenzie, Jean Offenberg (achter de kist) en Ivan Du Monceau die het slaghout hanteert.*



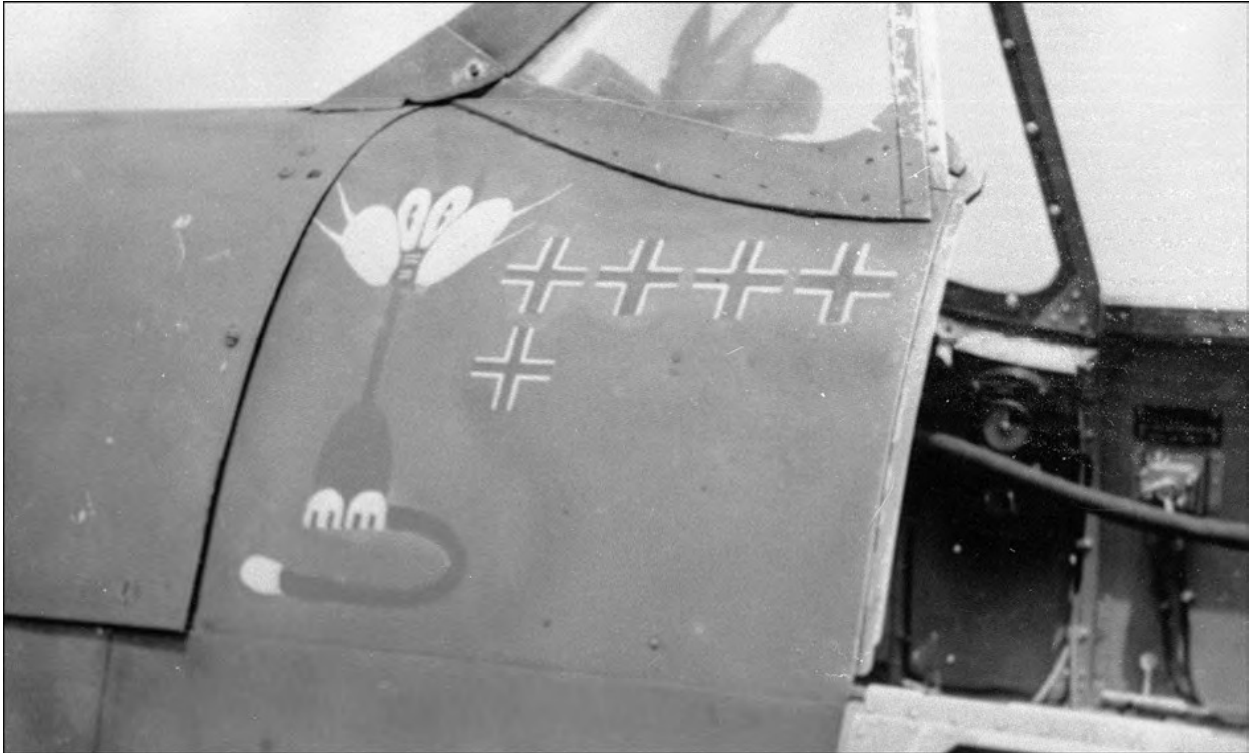
*Francis de Spirlet en Duke Du Monceau bij 609 Squadron te Gravesend in 1941.*



*Het geliefkoosde rijder van Duke Du Monceau bij zijn aankomst in het 350 (Belgian) Squadron in de lente van 1942: de Spitfire Mk.Vb met kenteken MN-X.*



*Nog altijd de geliefkoosde Spit van Duke, de MN-X, « Usokc » gedoopt, die de zeven kentekens draagt van de door zijn piloot behaalde luchtoverwinningen.*



*Uitvergroting van de overwinningstekens van Duke en van zijn mascotte, een eigenaardige kat, waarvan hij het origineel in 3D en in pluche bezat gedurende de zomer van 1942.*



*Duke Du Monceau terug van zending te Debden in juni 1942.*



*Een goede kop gloeiend hete thee troost de piloten van het 349 (Belgian) Squadron te Friston bij terugkeer van een operationele zending in de lente van 1944.*



*Het 349 Squadron in april 1944; squadron leader Duke Du Monceau bevindt zich in het centrum van de eerste rij.*



*« A real Spit without bombs », een echte Spitfire Mk.IX van 349 Squadron zonder bommen, voorzien van de identificatiestrepen aangebracht de avond voor de ontschepping in Normandië.*



*Vergroting van het embleem – zeer gestileerd – van het kenteken met de twee « goedendags », aangebracht op de motorkap van een Spitfire Mk.IX van 349 (Belgian) Squadron.*



*Generaal Major Vlieger Graaf Du Monceau de Bergendal in groot tenue voor zijn op rust stelling.*





*In juni 1977 herdenkt het 349<sup>e</sup> Smaldeel de 35<sup>ste</sup> verjaardag van haar oprichting.*

*Op de foto, de aanwezige CO's; van links naar rechts:*

*Staan: du Monceau, Lallemand, Geerts, Deschamps, Desmet en d'Oultremont*

*Gehurkt: Willems, Van Remoortel, Wirtz, De Brouwer en Opdebeeck.*

# Bibliografie

## Artikelen opgesteld door Generaal Majoor Vlieger Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal

«Het onverwacht opduiken van de Fw 190», Brussels Air Museum Magazine nr 31, 2<sup>de</sup> trimester 1981

« Dieppe... 19 augustus 1942 Operatie Jubileum », Brussels Air Museum Magazine nr 38, 1<sup>ste</sup> trimester 1983

« 6 juni 1944 – Overlord – Neptune – Poker », Brussels Air Museum Magazine nr 42, 2<sup>de</sup> trimester 1984

## Bibliografische bronnen

Nota- en vliegboeken alsook archieven van Generaal Majoor Vlieger Graaf Du Monceau de Bergendal

60 years 349 (Belgian) Squadron, compiled by Guy De Win, 2002, uitgegeven door 349 squadron.

350 (Belgian) Squadron velddagboek 1941-1945 door Jean Buzin, CO 350, uitgegeven door de stad Namen in 1977

350 Fighter Squadron 1941-2011, Kolonel Vlieger Jules Jacob, de Naamse uitgaven 2011

60 years of Belgian Air Force Wings 1946-2006, Kolonel Vlieger Jules Jacob, voor rekening van de auteur, 2006

De laborieuze oprichting van de 10de Wing, Kolonel Vlieger b.d. André Jansens, reeks artikels verschenen in het magazine « Bij ons in KB »

Du Monceau de Bergendal, artikel van Kolonel Vlieger Michel Terlinden in het Brussels Air Museum Magazine nr 100, 4<sup>de</sup> trimester 1998

Duke en de 10de Wing 1952-1954, Louis Reeckmans, voor rekening van de auteur, 2013

Ils en étaient! De Belgische Smaldelen bij de RAF, Mike Donnet en Leon Branders, Pierre De Meyère uitgever, Brussel 1979

The Story of 609 Squadron, Frank Ziegler, McDonald & C°, London, 1971

## Dankbetuigingen

Wij houden er aan om iedereen die van ver of nabij aan het samenstellen van deze herdenking heeft bijgedragen van harte te bedanken en meer in het bijzonder de volgende personen en verenigingen:

Kolonel Vlieger b.d. André Jansens

Kolonel Vlieger b.d. Roger Lams, Voorzitter van het KB Air Museum

Kolonel Vlieger b.d. Louis Reeckmans

De leden van het Kleine Brogel Air Museum

Charles de la Royère, bibliothecaris van de afdeling Air van het Koninklijk museum van het Leger en Krijgsgeschiedenis te Brussel

Generaal Majoor Vlieger b.d. Wilfried De Brouwer, Voorzitter van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart

Majoor Vlieger b.d. Didier Waelkens, Secretaris Generaal van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart

*De inhoud van dit werk is strikt ©.*

*De foto's komen uit de archieven van Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal, die bewaard worden in het KB Air Museum, uit de fototheek van de afdeling Air van het Koninklijk Museum van het Leger en Krijgsgeschiedenis, uit het album van wijlen Henri Picard of, die ter vervollediging zijn gemaakt door de auteur.*