

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Mémorial
de l'aviation belge**

**Ivan Du Monceau
de Bergendal**

Présenté et parrainé par
Jean-Pierre Decock
Administrateur



A Digby en août 1943, Duke à bord du GE-C donne le OK du départ en mission.

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

As de la Royal Air Force aux 7 victoires confirmées en combat aérien

**Premier Chef de corps – l'âme –
du 10^e Wing de la Force Aérienne**

1915-1984

I. Faits marquants



Duke Du Monceau de Bergendal partant en mission dans son Spitfire Mk. Vb du 350 (Belgian) Sqn à Debden en juin 1942. A noter : le siège en position relevée pour accroître la vision lors du taxi et son sobriquet de Duke qui est peint sur sa « mae west » (gilet de sauvetage gonflable).

Aviateur et Officier de grande envergure.

Crédité de 7 victoires confirmées (et 3 probables) en combat aérien.

Premier Squadron Leader du 349 (Belgian) Squadron en Grande-Bretagne en juin 1943.

Fondateur et fédérateur du 10^e Wing de chasseurs-bombardiers; en tant que premier Chef de corps, il a su insuffler une âme à cette unité autant que rendre opérationnelle la base de Kleine-Brogel, malgré les vicissitudes et les nombreuses circonstances adverses auxquelles il eut à faire face.

A assumé plusieurs commandements au sein de la 2 ATAF (Allied Tactical Air Force) de l'OTAN ainsi qu'au niveau supérieur de la Force Aérienne belge en tant que Général.

II. Biographie

Une carrière digne d'une lignée de militaires

Né le 10 décembre 1915 à Fulham (Londres) où ses parents s'étaient réfugiés au début de la Grande Guerre, le Comte Ivan Du Monceau de Bergendal avait pour aïeul Jean-Baptiste Du Monceau, Maréchal de Hollande au service de l'Empereur Napoléon Ier.

La paix revenue, la famille revint en Belgique et il fréquenta l'école chrétienne de la rue Moris à Bruxelles avant de faire ses humanités gréco-latines, et puis scientifiques, à l'Institut Saint-Boniface, toujours à Bruxelles. Préparant le concours d'admission à l'Ecole Royale Militaire, il suivit des cours de mathématiques approfondies au Collège Saint Berthuin à Malonne, lequel était réputé en la matière. C'est durant l'année 1933 qu'il put parfaire son bagage intellectuel à Malonne en compagnie de Henri Picard qui devint son grand ami et le demeura au cours d'une belle carrière d'aviateur et de combattant qu'ils accomplirent côte à côte...

Ayant réussi son examen d'entrée à la grande école, il fut admis dans la 82^e promotion « infanterie-cavalerie » le 28 novembre 1936, bien que ses intentions étaient manifestement de servir à l'aviation militaire.

Sa formation s'acheva en 1938 et il fut affecté à l'aviation en date du 26 décembre 1938 tout en étant nommé, ce jour-là, sous-lieutenant à la cavalerie et, plus précisément, au 1^{er} Régiment de chasseurs à cheval.

Ivan Du Monceau en grande tenue de sous-lieutenant de cavalerie (bottes avec éperons), grade auquel il avait été promu récemment au 1^{er} Régiment de chasseurs à cheval alors qu'il venait juste de rejoindre l'Ecole d'Aéronautique à Evère début 1939.



Observateur d'abord, pilote ensuite



A l'Ecole d'Aéronautique d'Evère le 22 février 1939, Du Monceau en compagnie de son grand ami Henri Picard prêts à partir en mission à bord du Potez 33 immatriculé Z-8.

La règle qui prévalait durant les années 30 pour tous les officiers rejoignant l'aviation se ramenait à les affecter initialement à l'école d'aéronautique à Evère (à l'emblème du célèbre Coco, la cacatoès savant à lunettes) pour y obtenir le brevet d'observateur, qu'il décrocha. Il fut versé ensuite en tant qu'observateur à la 1^e escadrille du 1^{er} groupe du 1^{er} régiment d'aéronautique (à l'emblème de la mouette) le 1^{er} juillet 1939. Après quoi ceux qui, à l'instar d'Ivan Du Monceau de Bergendal, voulaient devenir pilotes étaient incorporés à une promotion d'élèves pilotes; en ce qui le concerne, ce fut la 83^e. Il fut détaché à l'école de pilotage de Wevelgem le 29 décembre 1939 et admis dans le personnel navigant élève le 3 janvier 1940.

L'école de pilotage, la guerre éclair et d'incroyables péripéties



Ivan Du Monceau devenu élève pilote à l'école de Gosselies dans les premiers mois de 1940. Il est prêt à monter à bord de son Avro 504N dont le moteur est occupé de chauffer.

équipant alors majoritairement les escadrilles d'observation de l'aviation belge. Tous les FK-56 se trouvaient à Gossoncourt le 10 mai 1940 et venaient d'être sortis des hangars lorsque la Blitzkrieg déclenchée par les Allemands leur tomba dessus. Ils furent détruits au sol dès l'aube par des vagues de mitraillage d'avions de la Luftwaffe.

Le personnel de l'école se vit enjoindre l'ordre, le 14 mai 1940, de se replier sur Tours en France. Ivan Du Monceau s'y trouvait le 15 lorsqu'il fut appréhendé par la sûreté française, car suspecté d'être un agent de la 5^e Colonne, les soi-disant espions allemands parachutés sur les arrières de l'armée française. Le doute fut heureusement bien vite levé et il put rejoindre son unité qui le désigna officier de liaison avec l'Etat-major de la 3^e région aérienne française.

Il fut décidé d'expédier tous les effectifs des écoles de pilotage à Oujda, ville frontière entre le Maroc et l'Algérie et, faisant partie du mouvement, Ivan Du Monceau y arriva le 2 juin 1940, soit une semaine après la capitulation belge. Ce phénomène malencontreux ne pouvait qu'entraver les plans d'y redémarrer la

L'élève pilote Du Monceau entama son apprentissage de pilote sur un archaïque biplan Avro 504N, version très modernisée et motorisée avec un Lynx de 215 cv d'un avion apparu en... 1914. Il fut affecté à une nouvelle escadrille école sur l'aérodrome de Gosselies près de Charleroi, car les rumeurs de guerre d'abord et ensuite la guerre déclarée en septembre 1939 justifiaient la démultiplication des écoles pour accélérer la formation de pilotes, malgré que la Belgique prétendait demeurer neutre.

Une fois son brevet élémentaire de pilote militaire en poche, il rejoignit une escadrille de perfectionnement au pilotage début mai 1940 à Gossoncourt, à proximité de Tirlemont. Il s'y entraîna au maniement des Koolhoven FK-56 récemment acquis aux Pays-Bas et qui n'étaient pas encore tous livrés. Il s'agissait d'une machine

très moderne, car dotée d'un train escamotable, d'un cockpit fermé et d'une hélice à pas variable. Ce biplace école affichait des performances supérieures à celles des vieux biplans Fairey Fox

équipant alors majoritairement les escadrilles d'observation de l'aviation belge. Tous les FK-



L'élève Du Monceau de Bergendal est vu à Gossoncourt à bord d'un Koolhoven FK-56, avion d'entraînement avancé extrêmement moderne en mai 1940.

formation des élèves belges et ceux-ci furent définitivement mis au placard quand les Français conclurent à leur tour un armistice une quinzaine de jours plus tard.

Livrés à eux-mêmes, les jeunes pilotes belges étaient ardents à poursuivre la lutte en Angleterre ou, pour certains, depuis la colonie, c'est-à-dire le Congo Belge, tandis que leur hiérarchie dans sa majorité prônait l'immobilisme en attendant d'hypothétiques instructions pour rentrer au pays.

Un groupe d'une cinquantaine d'entre-eux, dont faisait partie Ivan Du Monceau, se rendit à Casablanca en vue d'y trouver un navire en partance pour la Grande-Bretagne ou Gibraltar, tête de pont pour rallier le Royaume-Uni, seule nation désormais à combattre encore

l'Allemagne. A l'intervention du Capitaine Cajot, un de leurs chefs, les Britanniques dépêchèrent le cargo SS David Livingstone à Casablanca qui les y embarqua et ils atteignirent, le 16 juillet 1940, le bastion de ceux qui voulaient poursuivre la lutte contre l'ennemi.

A la RAF – VR

Aussitôt débarqué, Ivan Du Monceau rejoignit les Forces belges en Grande-Bretagne et s'engagea, dès le 20 juillet 1940, à la RAF Volunteer Reserve pour la durée de hostilités. Affecté au dépôt de Saint Athan le 19 août 1940, il fut versé à la 11 SFTS (Service Flying Training School) où il poursuivit son entraînement sur bimoteurs Airspeed Oxford en vue de son affectation opérationnelle au Bomber Command, mais le fougueux Ivan Du Monceau ne l'entendait pas de cette oreille et se démena pour passer au Fighter Command, c'est-à-dire à la chasse. Il obtint gain de cause et passa au 56 OTU (Operational Training Unit) le 17 février 1941 où il eut l'occasion de se faire la main sur Miles Master avant de tâter le manche d'un Hawker Hurricane, un vrai monoplan de chasse. Ses instructeurs en vol lui attribuèrent la note « above average », soit au-dessus de la normale, ce qu'il ne cessa de prouver tout au long de sa carrière.

Versé au 253 Squadron le 7 avril 1941, qu'il devait quitter au bout de deux jours, il rejoignit ensuite le 56 pour un seul et unique jour et finalement aboutir le 10 avril au fameux 609 Squadron (West Riding of Yorkshire) qui comptait déjà de nombreux compatriotes dans ses rangs. Cette escadrille très cosmopolite compta, pendant toute la durée de la guerre, des Belges pour environ la moitié de son personnel navigant.

Ivan Du Monceau combattit au sein du 609 un peu moins d'un an (soit du 10 avril 1941 au 30 mars 1942) et y connut ses premiers combats victorieux après quelques escarmouches peu



Après des semaines d'hésitations et de tergiversations, Ivan Du Monceau et de nombreux camarades quittent le Maroc à bord du SS David Livingstone appareillant pour l'Angleterre en juillet 1940.

concluantes durant lesquelles il ne parvint qu'à endommager des Messerschmitt Bf 109F. Il livra son premier combat aérien à bord d'un Spitfire Mk.II le 29 avril 1941 lors d'une mission d'escorte de bombardiers légers Blenheim sur les côtes françaises. A cette occasion, il nota dans son carnet de vol « scared stiff » (raide de trouille). Mais sa fougue et son allant l'entraînèrent bientôt dans d'autres confrontations avec la chasse allemande lorsqu'il endommagea un Bf 109F le 3 juin et un autre le 11 juillet, au point de le compter comme victoire probable.



Réentraîné, Ivan Du Monceau a été affecté au 609 Squadron de la RAF ; prêt au combat, il pose ici sur son Spitfire Mk.II en juin 1941.

Il ne dut pas attendre longtemps pour ouvrir son tableau de chasse, car il abattit un Messerschmitt Bf 109E le 18 août 1941. Alors qu'il retournait en Angleterre seul à l'issue d'un « sweep » (mission de balayage de la chasse ennemie du ciel), il vit passer trois cents mètres plus haut un Spitfire solitaire poursuivi par quatre Bf 109. Il ouvrit les gaz pour grimper dans le soleil et les poursuivre sur la Manche. Arrivé en position de tir, il effraya trois des chasseurs ennemis pour ne mettre que le leader dans son collimateur et l'envoyer percuter le sol près de Calais.

Il combattit, ou plutôt se débattit, le lendemain contre neuf Bf 109 en combat tournoyant au-dessus de Boulogne alors qu'il avait perdu de vue la formation amie. L'affrontement dura vingt-cinq minutes au cours desquelles il déclencha cinq attaques frontales pour se dépatouiller de la meute enne-



Au taxi à bord d'un Spitfire Mk.II appartenant au 609 Sqn.

mie, il y parvint tout en endommageant l'un d'eux.

Le 27 septembre, en compagnie de Jean Offenbergh, ils aperçurent deux Bf 109F plus bas, alors qu'ils volaient à vingt mille pieds (six mille mètres). Ils plongèrent et chacun choisit et descendit le sien... Ivan Du Monceau avait abattu son adversaire en ne tirant que 120 obus. Le squadron avait entre temps échangé ses Spitfire Mk.II armés seulement de mitrailleuses contre des Mk.V munis de deux canons de 20 mm et de quatre mitrailleuses de calibre .303.

Lors d'une mission de protection d'un convoi maritime le 18 février 1942, Ivan Du Monceau volait en compagnie des pilotes Evans et Atkinson et aperçut huit Dornier Do 217 allemands en maraude. Il entreprit l'un d'eux et le toucha au moteur gauche qui émit aussitôt d'épaisses volutes de fumée noire. Il le laissa à son sort afin de pourchasser les autres. Il compta, très logiquement, l'avion ennemi comme endommagé, car il n'avait aucune certitude de l'avoir abattu. Les autres pilotes n'ayant rien revendiqué et les marins ayant signalé qu'un Do 217 abattu par un chasseur ami avait percuté la mer, la victoire fut attribuée à Ivan Du Monceau. Celui-ci s'en défendit verbalement et par écrit, n'ayant pas constaté lui-même de visu : tel était l'homme, d'une grande honnêteté...

Les Allemands mirent en opérations durant l'été 1941 le Focke Wulf Fw 190 qui surclassait le Spitfire Mk.Vb dans pratiquement tous les domaines de vol. Le nouvel appareil ennemi sema un certain désarroi parmi les pilotes de la RAF qui tinrent bon et surent exploiter le maigre avantage de la plus grande maniabilité du Spitfire lors de virages en combat tournoyant.

Cependant, Ivan Du Monceau eut à faire face à une douzaine de nouveaux chasseurs de la Luftwaffe au large de Gravelines le 8 mars 1942. En fonçant dans le tas, il en endommagea un et en descendit un autre. C'était sa quatrième victoire en combat aérien... plus qu'une à ajouter pour accéder au statut d'as...

En guise de conclusion de sa période au 609 Squadron, on pourrait évoquer une anecdote qui illustre à merveille la vivacité d'esprit et de décision du Pilot Officer (lieutenant) Ivan Du Monceau de Bergendal. A la fin de l'été 1941, il survolait un pilote qui avait dû sauter en parachute sur la Manche et qui flottait dans un dinghy (canot de sauvetage); afin de permettre à la vedette de sauvetage, qui prenait une mauvaise direction, de mieux localiser l'infortuné pilote, il n'hésita pas à tirer juste devant le bateau une rafale dans l'eau avec ses armes de bord pour lui faire reprendre le bon cap. Confronté ultérieurement au capitaine de la vedette, celui-ci dit qu'Ivan Du Monceau avait eu une excellente idée, car cela lui avait permis d'accomplir sa mission de sauvetage au mieux et au plus vite.

Duke

La Royal Air Force, tout comme l'Aviation Militaire belge, étaient friandes des « nicknames » ou surnoms/sobriquets attribués plus ou moins spontanément aux camarades d'escadrilles et cette pratique originale fut poursuivie après-guerre à la Force Aérienne belge.

Le Comte Ivan Du Monceau de Bergendal reçut le surnom de « Duke » au cours de son affectation au 609 Squadron, il était le troisième pilote belge à en faire partie.

L'artisan de l'aspect international du 609 était son squadron leader (commandant d'escadrille) Michael Lister Robinson. Il démontrait ainsi sa reconnaissance aux Belges qui l'avaient aidé, alors qu'il était hospitalisé, à échapper aux Allemands déferlant sur le Royaume dès le 10 mai 1940. Ayant donc « recruté » de nombreux pilotes belges en 1941, dont les aptitudes à parler

l'anglais étaient de niveaux très variables, il les rassembla dans un restaurant londonien en avril afin de rompre la glace en plaçant à table chaque Belge entre deux Britanniques. La prise de contact ne fut pas longtemps laborieuse et c'est Roger Malengreau qui déclencha les présentations, car il fut le premier à qui on demanda le prénom. Il présenta ensuite tour à tour ses compatriotes par leurs prénoms en commençant par François (de Spirlet), Vicky (Ortmans), Bob (Wilmet), Strop (Seghers) et Van (Willy Van Lierde) et, dit-il, assis en bout de table, près du CO (commandant d'escadrille), le Duc (Ivan Du Monceau de Bergendal). N'ayant alors qu'une pratique limitée de la langue de Shakespeare, Roger Malengreau ignorait que « comte » chez les Anglo-saxons se disait « earl » et c'est ainsi que Duke devint, par défaut si l'on peut dire et avec un gain de deux crans dans l'échelle de la noblesse, le nickname du Comte Ivan Du Monceau de Bergendal et aucun de ses compagnons, Britanniques ou Belges, ne s'en offusqua. Du reste, Ivan Du Monceau était fier du surnom que ses frères d'armes lui avaient attribué.

Flight Commander au 350 (Belgian) Squadron

Duke Du Monceau de Bergendal fut versé en tant que Flying Officer (lieutenant) faisant fonction de Flight Lieutenant (capitaine, commandant d'escadrille) au 350 (Belgian) Squadron le 30 mars 1942.

Le tout premier squadron belge de la Royal Air Force fut constitué officiellement à Valley (Pays de Galles) le 10 novembre 1941 mais son commanding officer, ou squadron leader, Thompson était britannique. Déclaré opérationnel alors qu'il était stationné sur la base de Debden au nord de Londres, il vit ses destinées confiées à son premier commandant belge, le Squadron leader Désiré Guillaume, le 20 mars 1942. Doté de Spitfire Mk.II pour sa période d'entraînement initiale, le squadron perçut des Mk.Vb tout neufs plus performants et plus lourdement armés pour passer à l'offensive. La particularité était que ces chasseurs avaient été financés par une collecte menée au Congo et au Rwanda-Urundi qui permit l'acquisition de cinquante appareils dont les premiers, versés au 350 Squadron, portaient des noms de villes, provinces ou personnalités marquantes de la colonie. C'est ainsi que Duke se vit confier le MN-X baptisé « Usoke » au printemps 1942.



Ayant rejoint le 350 (Belgian) Sqn comme flight lieutenant le 30 mars 1942, il pose ici sur l'un des Spitfire Mk.Vb neufs financés par le Congo Belge; le sien porte le nom « Usoke » évoquant la Colonie ainsi que six marques de victoire en combat aérien.

L'unité s'engagea dans un programme soutenu de missions offensives sur le continent afin de harceler la Luftwaffe. A la tête de son flight (escadrille), Ivan Du Monceau eut plusieurs escarmouches avec la chasse ennemie et ce fut le 1^{er} juin qu'il descendit un Focke Wulf Fw 190 au large de La Panne; malheureusement, au cours de la même mission, le Pilot Officer Laumans et les Sergents Wijns ainsi qu'Hansez furent portés manquants, le premier fut fait prisonnier et les deux derniers furent tués lors de cet engagement.



A Southend en décembre 1942, Duke reçoit la DFC (Distinguished Flying Cross).

Les mérites du Flight Lieutenant Du Monceau furent sanctionnés par l'attribution de la DFC (Distinguished Flying Cross), décoration convoitée par tous les aviateurs, avec la citation « A participé à de nombreuses missions au cours desquelles il a détruit quatre appareils ennemis et en a endommagé deux autres ».

Le « Coup de Dieppe », ou l'Operation Jubilee fut un des moments forts pour Duke durant son service à la Royal Air Force. Ce débarquement

sur les plages de Dieppe eut lieu le 19 août 1942 avec une puissante couverture aérienne à laquelle participait le 350 Squadron. De l'aube au crépuscule, les Belges effectuèrent de nombreuses missions, la première sortie fut lancée dès six heures du matin. La section menée par Duke Du Monceau plongea sur quatre Fw 190 volant à la file indienne, probablement après avoir effectué une passe de bombardement. Il en encadra un dans son collimateur et lui envoya une giclée d'obus de 20 mm qui en firent une torche qui alla percuter la mer. Pendant ce temps-là, ses équipiers prirent les trois autres en chasse. C'était sa 6^e victoire aérienne. Il vit ensuite deux Fw 190 émerger des nuages mais, comme il tentait de les attaquer, ceux-ci mirent la gomme et disparurent bientôt. Réarmés et ravitaillés, les Spitfire Mk.Vb du 350 Sqn décollèrent de Redhill à 8h30 pour leur seconde sortie offensive de la journée. De nombreux combats furent livrés dans un ciel très nuageux, mais ils demeurèrent peu concluants. Duke ne put revendiquer qu'un « probablement descendu ». La troisième mission fut déclenchée en fin de matinée et, alors qu'il s'alignait derrière un Fw 190 pour lui allonger une rafale, Duke dut brutalement dégager en piqué parce que deux autres étaient à ses trousses pour lui régler son compte. Il en aperçut un autre et le truffa de plomb, l'avion ennemi se mit à fumer mais effectua un demi-tonneau et se réfugia dans les nuages.

La quatrième et dernière mission se déroula dans l'après-midi. Arrivés aux environs de Dieppe, ses ailiers piquèrent vers un objectif douteux et Ivan Du Monceau se retrouva, comme souvent, tout seul dans le ciel, ou du moins le croyait-il, jusqu'au moment où il vit un Fw 190 grimant vers lui. Il pénétra dans un nuage proche, coupa les gaz, mit l'hélice au petit pas et compta jusque 15 avant de virer à 180 degrés en mettant les gaz à fond. Cette manœuvre le remit nez à nez avec le Fw 190 mais il était trop loin, Duke ayant trop attendu.

A la tombée du jour, le 350 Squadron établit le plantureux bilan de la journée : six avions descendus, un probable et deux endommagés pour la perte du Pilot Officer Pascalon Marchal. La situation au sol était néanmoins catastrophique et les Canadiens qui avaient débarqué furent massacrés ou faits prisonniers, le seul succès du jour était l'opération commando montée par Lord Lovat pour neutraliser la batterie de Varengeville, à quatre kilomètres au sud de Dieppe, que son escouade



Tirage d'une image extraite du film de la ciné-mitrailleuse où Duke a mis un Fw 190 dans sans collimateur mais n'est pas parvenu à l'abattre.

démoliti. Mission accomplie, il rembarqua ses commandos et les ramena en Angleterre, à l'exception des dix tués lors de l'assaut.

Lors d'une mission d'escorte de bombardiers sur Abbeville le 27 août 1942, Ivan Du Monceau et ses quatre ailiers furent précipités dans un combat sauvage et inégal lorsqu'ils furent confrontés à douze Fw 190. Il appela à l'aide, mais en vain. Durant cet épisode, il estima avoir abattu un Fw 190 qui ne lui fut pas crédité mais, surtout, il perdit son ami d'enfance Henri Picard. Il apprit avec soulagement le 12 octobre qu'il avait été fait prisonnier. Henri Picard fut de la « grande évasion » du camp de Sagan, mais il fut repris et lâchement assassiné par la Gestapo.



Photo rare faite par son ami Henri Picard du Spitfire Mk.Vb dont l'indicatif radio est MN (pour le 350 Squadron) Y (lettre individuelle) avec Ivan Du Monceau aux commandes. De telles photos sont rares, car il était strictement interdit de prendre des photos au sol et plus encore en vol.

Duke Du Monceau effectua une mission offensive sur l'aérodrome de Saint-Omer à la tête du 350 Squadron le 12 décembre 1942. Une mêlée avec une trentaine de Focke Wulf Fw 190 se développa et il en descendit un, c'était sa 7^e victoire et, ce qu'il ignorait alors, c'était qu'elle serait la dernière. Nommé squadron leader à titre temporaire, un rodéo sur Abbeville fit l'objet de sa 103^e mission de guerre et il terminait ainsi son premier tour d'opérations. Conformément aux règles en vigueur dans la RAF, il fut retiré des opérations et envoyé en semi-repos au 81 Training Group à Stroud le 29 décembre 1942 et au 52 OTU (Operational Training Unit) à Rednall pour initier et former les jeunes pilotes de chasse avant leur affectation en unité opérationnelle.

Squadron Leader du 349 (Belgian) Squadron

Ivan Du Monceau de Bergendal prit le commandement du 349 (Belgian) Squadron reformé en Grande-Bretagne. En fait, cette escadrille avait été formée à la demande du gouvernement belge à Londres, afin de défendre le Congo qui constituait une source importante de matières premières stratégiques pour les Alliés. Le 349 fut mis sur pied à Ikeja, près de Lagos au Nigéria, le 11 janvier 1943 avec le personnel et les Curtiss P-40 Kittyhawk en caisses débarqués des cargos qui les amenaient d'Angleterre. A court de tout avec des approvisionnements en deçà des besoins, l'unité ne prit jamais vraiment corps malgré les efforts soutenus de son personnel et de son patron, le Squadron leader Roger Malengreau. Le commandement mit fin à cette scabreuse aventure en mai 1943 et décida du rapatriement du personnel en Grande-Bretagne.



Avec les trois galons de squadron leader sur la manche obtenus à l'issue de son premier tour d'opérations en décembre 1942.

Duke Du Monceau devint le squadron leader du 349 (Belgian) Squadron officiellement le 8 juin 1943 à Wittering. Il n'y avait ni personnel ni matériel et tout était donc à faire... Ivan Du Monceau mit toute son énergie et sa détermination à créer une escadrille opérationnelle. Les pilotes mutés de diverses unités de la RAF et le personnel essentiellement britannique rallièrent le 349 au compte-goutte à partir du 8 juin 1943. Son premier avion, un Spitfire Mk.Va, sans radio ni ciné-mitrailleuse, fut livré le 22 juin alors qu'une quarantaine de membres du personnel rampant et seize pilotes belges en formaient les effectifs sur la base de Collyweston.

Avec beaucoup d'allant et d'ascendant, Duke Du Monceau parvint à installer une cohésion et un moral au zénith au sein du second squadron belge de la RAF. Celui-ci s'entraîna intensivement au combat sur les Spitfire Mk.Vb reçus en dotation en juillet. L'unité fut déclarée opérationnelle, uniquement pour les missions défensives, le 13 août 1943 alors qu'elle était basée à l'aérodrome de Wellingore.

Les choses sérieuses débutèrent avec un sweep (balayage de l'ennemi du ciel) sur l'aérodrome de Beauvais-Tillé le 24 octobre 1943. Le 349 avait entre temps fait mouvement le 22 octobre sur Friston qui demeura sa base opérationnelle jusqu'en mars 1944. Les demandes répétées de Duke, frisant le harcèlement, finirent par porter leurs fruits lorsque le squadron reçut, les 20, 21 et 23 février 1944, des Spitfire Mk.IX flambant neufs, bien plus fiables et performants que leurs Mk.Vb éclopés, sujets régulièrement à divers incidents ou pannes techniques.



Scène hivernale en février 1944 à Friston où étaient basés les Spitfire Mk.IX du 349 (Belgian) Squadron commandé par Duke Du Monceau.

Malgré des missions quasi quotidiennes sur le continent et plusieurs rencontres avec la chasse allemande, le 349 Squadron mit du temps à ouvrir son tableau de chasse. Ce même mois de février, l'unité fut retirée de l'ADGB (Air Defence Great Britain) pour être affectée au 84 Group de la 2nd Tactical Air Force constituée en vue d'appuyer les troupes lors du débarquement que l'on sentait s'approcher inexorablement.

A partir de la mi-mars 1944, le 349 Squadron mena une existence nomade, logeant sous tente, aux fins d'entraînement en prélude à l'invasion. Le bombardement était une nouvelle

technique à acquérir par le squadron. Enfin arriva le 6 juin et son formidable débarquement en Normandie : un grand jour dans l'histoire du 349 (Belgian) Squadron et de son chef, le Squadron leader Duke Ivan Du Monceau de Bergendal. Sur la brèche depuis la fine pointe de l'aube, les pilotes de l'escadrille décollèrent de Selsey dès 5h30 pour une première sortie de protection des convois lancés vers les plages normandes. Ce ne fut qu'à la troisième mission que les pilotes rencontrèrent des Junkers Ju 88 à proximité de Caen. Ils en descendirent deux et en endommagèrent trois autres. Le tableau de chasse du squadron était inauguré de façon magistrale, d'autant plus qu'un Fw 190 fut abattu le surlendemain. Le 349 Squadron atterrit pour la première fois sur le continent le 10 juin, en l'occurrence à l'aérodrome de Sainte-Croix-sur-Mer aménagé à la hâte dans la tête de pont alliée.

Malgré ses nombreux vols à l'ennemi et ses engagements d'avions allemands à la tête de son escadrille, Duke Du Monceau n'eut plus l'occasion d'accroître son score personnel. Le 17 juillet 1944, l'Etat-major le mit au sol, à son grand mécontentement, car il avait largement dépassé le nombre de missions de guerre allouées pour son second tour d'opérations. Il quitta le squadron, qu'il mena au cours de 110 sorties offensives, ses pilotes lui témoignant leur immense respect et leur grande affection à l'occasion de son départ.

La bonne nouvelle, cependant, était l'attribution d'une « bar » à sa DFC, c'est-à-dire qu'il lui était décerné une seconde Distinguished Flying Cross.

Autre satisfaction pour Duke qui, grâce à ses talents de dessinateur, avait réalisé l'emblème du squadron aux deux « goedendag » (masses d'armes) croisés. Il avait proposé initialement comme devise « To be or not to be » qu'il demanda, fin septembre 1943, de remplacer par « Strike hard, strike home » (frappe fort, frappe juste), citation extraite d'un discours de Sir Winston Churchill. Le squadron crest (badge) fut approuvé par le College of Arms et entériné par le Roi George VI en juin 1944.

Une carrière à la RAF se termine, une autre débute à la Force Aérienne belge

Ivan Du Monceau prit ses fonctions à l'Inspectorate of the Belgian Air Force (IBAF) le 21 juillet 1944 et sa mission était d'inspecter les Belges en formation au Canada dès après son arrivée à Ottawa le 29 août. Il fut ensuite détaché à la Command & General Staff School à Leavenworth aux USA du 29 octobre 1944 au 29 janvier 1945. Revenu en Europe fin janvier, Ivan Du Monceau fut à nouveau affecté à l'IBAF où il devint Deputy Belgian Inspectorate le 1^{er} avril 1945 au grade de wing commander (lieutenant-colonel).

La paix revenue, il rentra en Belgique et se vit nommer officier d'ordonnance du Prince Régent le 20 novembre 1945, poste qu'il quitta le 31 mai de l'année suivante.

Attaché militaire auprès de l'ambassade de Belgique aux USA le 4 juillet 1946, il en profita pour suivre les cours de parachutisme à Fort Benning et y décrocha son brevet de parachutiste. C'est lors de son séjour en Amérique qu'il épousa Lorraine Dresselhuys et que naquit son fils Thomas; ce mariage fut dissous en 1952.

Créer le 10^{ème} Wing : un travail de titan

Le 30 mai 1952, à peine revenu des Etats-Unis et après une brève période de réentraînement en vol, il fut désigné pour constituer le 10^e Wing de chasse de la toute jeune Force Aérienne belge. Celle-ci était en pleine expansion, conformément aux plans de l'OTAN (Organisation

du Traité de l'Atlantique Nord), traité signé le 4 avril 1949 pour endiguer les menaces expansionnistes de l'Union Soviétique et entrer dans ce que l'on ne tarda pas d'appeler la guerre froide. Ce gigantesque effort national devait s'accomplir dans une situation de pénurie plus ou moins étendue en termes de personnel, de matériel et d'infrastructures militaires. C'est dans ces conditions que le Lieutenant-colonel Aviateur Ivan « Duke » Du Monceau de Bergendal entama sa mission, dont il ne doutait pas un seul instant qu'elle serait ardue ou, à tout le moins, très laborieuse.

Formé sur Spitfire Mk.XIV à Chièvres pour un stationnement temporaire, le Wing devait prendre ses quartiers à la base nouvellement construite de Kleine-Brogel dans le Limbourg où ses Spitfire seraient troqués contre des Republic F-84E ou G Thunderjet fournis au titre d'aide militaire par les USA.

A peine investie, la nouvelle base dut être évacuée par suite de malfaçons du béton des tarmacs et de chemins de roulage dont la surface s'effritait et était source de nuisance après aspiration de débris par les réacteurs. Des trois escadrilles prévues, deux seulement venaient d'être constituées et le manque de pilotes, personnel au sol et matériel était flagrant. Ces deux escadrilles, à savoir la 23^e et la 27^e, firent mouvement sur Geilenkirchen en Allemagne et la 23^e fut même mutée à Bruggen, toujours à l'ouest de la République Fédérale allemande et pas trop loin de la frontière belge. Les escadrilles belges, en surnuméraire des formations britanniques, créèrent naturellement des tensions que l'attitude distante et compassée de la RAF ne tendait pas à aplanir. C'est ce que constata Duke Du Monceau qui, très sportif et toujours partant pour un coup d'éclat, organisa une rencontre de football entre les pilotes anglais et ses jeunes jockeys. Le match se solda par une écrasante victoire des Belges, ce que Duke commenta ainsi : « Les Anglais compassés, jouant aux gentlemen, pleins de prétentions insulaires, se font mettre en boîte par mes Belges formés aux USA. Les avoir battus 16 à 1 au football (oui 16 à 1 !!!) n'a rien arrangé ».



A l'instar des pratiques de la RAF, le Colonel Aviateur Ivan Du Monceau de Bergendal avait un avion personnel à son nom alors qu'il était le patron du 10^e Wing, en l'occurrence le F-84G Thunderjet immatriculé FZ74 et codé à ses initiales. Malheureusement, il ne vola configuré de la sorte que pour une courte période, car il fut détruit par un autre pilote le 24 août 1953 suite à une collision en vol avec le FZ54/RA-H.

L'Etat-major enjoignit aux 23^e et 27^e Escadrilles de quitter leurs bases britanniques en Allemagne et de regagner la Belgique pour début avril 1954 alors qu'à la même époque devaient débiter les travaux de rénovation indispensables à la mise en service de la base de Kleine-Brogel. Le chef de corps du 10^e Wing ne se vit proposer aucune alternative permettant le regroupement de l'unité, en ce compris la 31^e Escadrille embryonnaire basée à Kleine-Brogel, autre que d'occuper la piste OTAN de secours qui venait de se terminer à Weelde près de Turnhout. Vu les infrastructures minimales de cet aérodrome de dégagement, le personnel devait prendre ses quartiers dans un village de tentes et le travail technique hors de la routine devait être effectué à Liège, car ni Weelde, ni Kleine-Brogel ne disposaient des moyens adéquats. Ce plan ne se construisit pas sans heurts et Duke Du Monceau nota dans ses carnets : « Cette formation du 10^e Wing est pire que celle de la 349 ! Les ennemis sont les mêmes : les EM (états-majors) qui ne font pas leur travail, l'administration qui embouteille les problèmes et les ingénieurs qui ne savent pas poser du béton ! ». La 31^e Escadrille et le

flight de vol aux instruments équipé de T-33 qui lui était intégré devaient camper à Weelde du 1^{er} juin au 15 octobre 1954. Du 22 au 28 septembre 1954, les grandes manœuvres aériennes Battle Royal réunissaient les trois escadrilles à Weelde. Après quoi les escadrilles du 10^e Wing effectuèrent tour à tour une période de tir à l'île de Sylt avant de rejoindre – définitivement – leur port d'attache de Kleine-Brogel. La première formation qui devait poser ses roues à KB était la 27^e Escadrille, suivie de la 23^e le 21 décembre 1954 et de la 31^e le 28 janvier 1955, après un séjour prolongé à Bierset pour cette dernière.

Malgré les imprévus, les contraintes multiples et l'inertie des états-majors et de l'administration, Ivan Duke Du Monceau, à force de ténacité, de détermination et d'une volonté inébranlable, était parvenu à forger le 10^e Wing en tant que formation opérationnelle cohérente, performante et effective. C'est alors, et avec un certain vague à l'âme, que Duke dut céder le commandement de son Wing au Major Roger De Wever, car il était promu Chef de l'EM Groupement Opérations en date du 15 octobre 1954. Les pilotes et personnels le gratifièrent d'un show grandiose en guise d'adieu à celui qui avait su bâtir leur unité et lui insuffler son âme.

Hautes responsabilités

Elevé au grade de Colonel le 26 décembre 1955, le Comte Ivan Du Monceau de Bergendal devint chef de la branche « opérations » à l'Etat-major général de la Force Aérienne. Il fut affecté le 19 décembre 1957 à la branche « opérations » de la 2 ATAF (2nd Allied Tactical Air Force) de l'OTAN où il occupa en juin 1958 les fonctions de chef de la division opérations et entraînement et, pour ce, fut temporairement nommé au grade de Général-major. Toujours aussi caustique et déterminé, il a laissé à ses supérieurs le souvenir d'un officier général prompt à poser les questions qui fâchent ou, à tout le moins, qui dérangent.

Duke Du Monceau fut désigné pour effectuer une mission d'information auprès de l'Armée de l'Air en Algérie du 5 au 19 mai 1957, ce qui lui permit d'établir un intéressant rapport sur les opérations de pacification menées par les forces armées françaises.

Nommé chef d'état-major au comité des chefs d'état-major le 20 novembre 1961, où siégeait également le Lieutenant-général Baron de Cumont, lequel déclara à son sujet : « Officier supérieur distingué, vif d'esprit, parfois caustique. Il a une haute idée de la fonction de l'officier et de la tâche des forces armées. Il aime la Force Aérienne de toute son âme. Par contre, il n'apprécie pas toujours les autres forces à leur juste valeur. Il travaille vite et bien aux problèmes humains et aériens et a parfois tendance à négliger les autres ».

Il épousa Mme veuve Nadine Hankar le 27 avril 1963.

Duke fut affecté le 2 décembre 1963 à l'Etat-major du commandement de l'instruction avant de devenir commandant de la Force Aérienne tactique de février 1965 à octobre 1971.

Il fut commissionné Général-major le 26 mars 1965. Duke Du Monceau prit sa retraite le 19 octobre 1971, passant à la réserve qu'il quitta au 1^{er} janvier 1974, ayant atteint la limite d'âge. Le Comte Ivan Du Monceau de Bergendal occupait déjà bien avant son départ en pension des fonctions d'administrateur auprès de grandes sociétés belges telles que les Assurances Générales, IBM Belgium ou Solvay & C^o. L'élément le plus remarquable de cette carrière parallèle dans le civil était sans conteste son poste à responsabilité chez ABELAG

(Association Belge d'Aviation Générale), la société d'aviation d'affaires la plus florissante du Bénélux qui vient de fêter en 2014 le cinquantième anniversaire de sa création.



Le Général-major Aviateur Comte Ivan Du Monceau de Bergendal fait ses adieux au 15^{ème} Wing le 12 octobre 1971, peu avant son départ à la retraite.

Le Comte Ivan Du Monceau de Bergendal rédigea plusieurs articles concernant ses combats à la Royal Air Force et se consacrait à l'écriture de ses mémoires lorsque la mort le terrassa le 9 novembre 1984.

III. EPILOGUE

Le Comte Ivan « Duke » Du Monceau de Bergendal était un homme de grande envergure. Brillant officier exerçant un grand ascendant sur ses subordonnés, loyal à sa patrie et à ses amis, il était un aviateur et un chasseur exceptionnel, sept fois vainqueur en combat aérien. Son intransigeance face aux compromis douteux, sa droiture et sa qualité d'honnête homme caractérisaient sa personnalité hors du commun. Tous ceux qui ont été sous son commandement s'accordent à reconnaître qu'il était un chef dur mais juste, disposant d'un sens de l'humour souvent caustique. Il a également prouvé ses qualités de meneur d'hommes et de visionnaire en matière militaire.



Une grande et belle figure d'officier, d'aviateur et de chef. Ses accomplissements justifient pleinement que la base

Retraité, Duke Du Monceau rend visite au 10^e Wing et y est accueilli par le Chef de corps de l'époque, le Colonel Moriau.



limbourgeoise de Kleine-Brogel qui lui doit son âme ait choisi de s'appeler « Vliegbasis Gen Maj Vlieger Ivan Du Monceau de Bergendal ». De plus, le mess all ranks s'appelle « Hof ten Bergendal » et le bar y attendant a été baptisé « Duke's Bar ». Cet endroit abrite une exposition des décorations, d'objets d'équipement ainsi que les carnets de vol et de notes du Comte Ivan Du Monceau de Bergendal. Un Republic F-84E Thunderjet portant l'indicatif radio DMB qui était le sien est exposé sur le pelouse,

face à l'ancien mess des officiers et un F-16AM rappelant le nom du fondateur de la base en garde l'entrée, côté public.



Le Republic F-84E Thunderjet codé DMB est exposé face à l'entrée du mess all ranks de la base de Kleine-Brogel baptisée base aérienne Général-major Aviateur Comte Du Monceau de Bergendal.



La promotion 99B, dont les pilotes ont reçu leurs ailes le 18 décembre 2001, avait choisi Duke Du Monceau comme parrain. Les huit nouveaux pilotes sont, de gauche à droite, agenouillés : Laurent Paelinck, Jonas Vanhellemont, Ken De Trogh et Wouter Rombouts; debouts : Albert Baltus, Karen Vandenbroucke (la 3^e femme pilote de la Force Aérienne belge), Thomas Deberdt et Kevin Vandenhende.

Les pilotes de la promotion 99B de la Force Aérienne ont reçu leurs ailes le 18 décembre 2001 à Beauvechain, les élèves s'étaient choisis le Général-major Aviateur Comte Ivan Du Monceau de Bergendal comme parrain. Parmi les huit brevetés se trouvait la troisième femme pilote de la Force Aérienne qui fut affectée à la 350^e Escadrille à Florennes.

Distinctions honorifiques

Belges

Croix de guerre 1940 avec 8 palmes
Officier de l'Ordre de Léopold avec palme
Médaille Commémorative 1940-45 avec 2 sabres croisés
Fourragère 1940
Commandeur de l'Ordre de Léopold
Commandeur de l'Ordre de Léopold II
Croix militaire de 1^{ère} classe
Plaque de Grand Officier de l'Ordre de la Couronne
Médaille du Militaire combattant de la Guerre

Britanniques

Distinguished Flying Cross & Bar (2^e attribution)
Air Crew Europe Star with one Silver Rose
Defence Medal
Commander Royal Victoria Order
1939-1945 Star

Françaises

Chevalier de la Légion d'Honneur
Croix de Guerre avec palme
Médaille de la France Libérée



Vitrine dans le mess de Kleine-Brogel où sont exposées les distinctions honorifiques de Duke Du Monceau.

Tableau de Chasse

Toutes les victoires ont été obtenues aux commandes du Spitfire Mk.II ou Vb

Date	Avions abattus	Avions Probablement abattus	Avions endommagés	Localisation	Immat. Spitfire	Squadron
3 Jul 41			Bf 109F	Nord de St Omer	W3179	609
11 Jul 41		Bf 109F		15 km est de Dunkerque	W3254	609
18 Aou 41	Bf 109E			10 km sud de Douvres	W3315	609
19 Aou 41			Bf 109E	Entre Boulogne et Douvres	W3315	609
27 Sep 41	Bf 109F			8-10 km au large de St Omer	P8585	609
18 Fév 42	Do 217			Près convoi dans la Manche	AD396	609
08 Mar 42	Fw 190	Fw 190		Nord du cap Gris-Nez	AD396	609
09 Mai 42			Fw 190	Calais	BL540	350
19 Mai 42			Fw 190	Calais – Gris-Nez	BL540	350
01 Jun 42	Fw 190			Au large de Nieuport	BL540	350
30 Jul 42		Bf 109F	Bf 109F	Au-dessus de la Manche	EN794	350
19 Aou 42	Fw 190		Fw 190	Dieppe	EN794	350
12 Déc 42	Fw 190			Environs de St Omer	EN794	350

Total : appareils ennemis descendus : 7 / probablement abattus : 3 / endommagés : 6

Types d'avions allemands : Messerschmitt Bf 109E ou F
 Focke-Wulf Fw 190
 Dornier Do 217

Témoignages de contemporains

Message du Ministre de la défense nationale De Greef

Au Colonel Avi Comte Du Monceau de Bergendal
Ct du 10 W Ch B.

J'ai lu avec satisfaction la conclusion suivante du rapport, en date du 5 avril 1954, que m'adresse l'Inspecteur Général de la Force Aérienne.

" Le moral est resté excellent grâce à l'influence dynamique du Chef de Corps qui, malgré les vicissitudes rencontrées par son unité depuis sa création, est parvenu à garder son personnel en mains.

C'est-là un résultat dont bien peu auraient été capables dans de telles conditions et pour lequel il est juste de lui rendre hommage. "

Je tiens à vous transmettre mes vives félicitations à cette occasion.

Eloge funèbre prononcé par le Lieutenant-général Aviateur Baron Michel Donnet (extraits)

« Duke » s'en est allé le 9 novembre 1984, sans bruit, terrassé par la maladie qui l'accablait. Elle eut raison de celui qui nous semblait pouvoir en triompher comme il avait triomphé avec panache de l'ennemi au cours de la guerre 1940-1945.

De ses ancêtres qui avaient servi avec bravoure les armées de Napoléon, il avait hérité l'énergie et le courage face au danger. Son ascendant sur ceux qu'il commandait en faisait un chef indiscuté.

Il s'est envolé trop tôt, restant avare de ses souvenirs et de ses énormes connaissances, mais nous ayant donné un magnifique exemple d'un homme d'action, d'un intrépide aviateur, d'un grand Belge pour qui servir le Roi et la Patrie était la devise.

Album photos



Bréguet XIX de l'école d'aéronautique utilisé pour la formation des élèves observateurs en 1939.



Les mécaniciens préparent les Bréguet XIX affectés à l'école d'aéronautique début 1939; à l'avant-plan, le « Hucks starter » permettant de démarrer les moteurs sans avoir à lancer l'hélice à la main.



Ivan Du Monceau de Bergendal était un grand sportif, le voici pratiquant l'équitation à Brasschaat en juillet 1939.



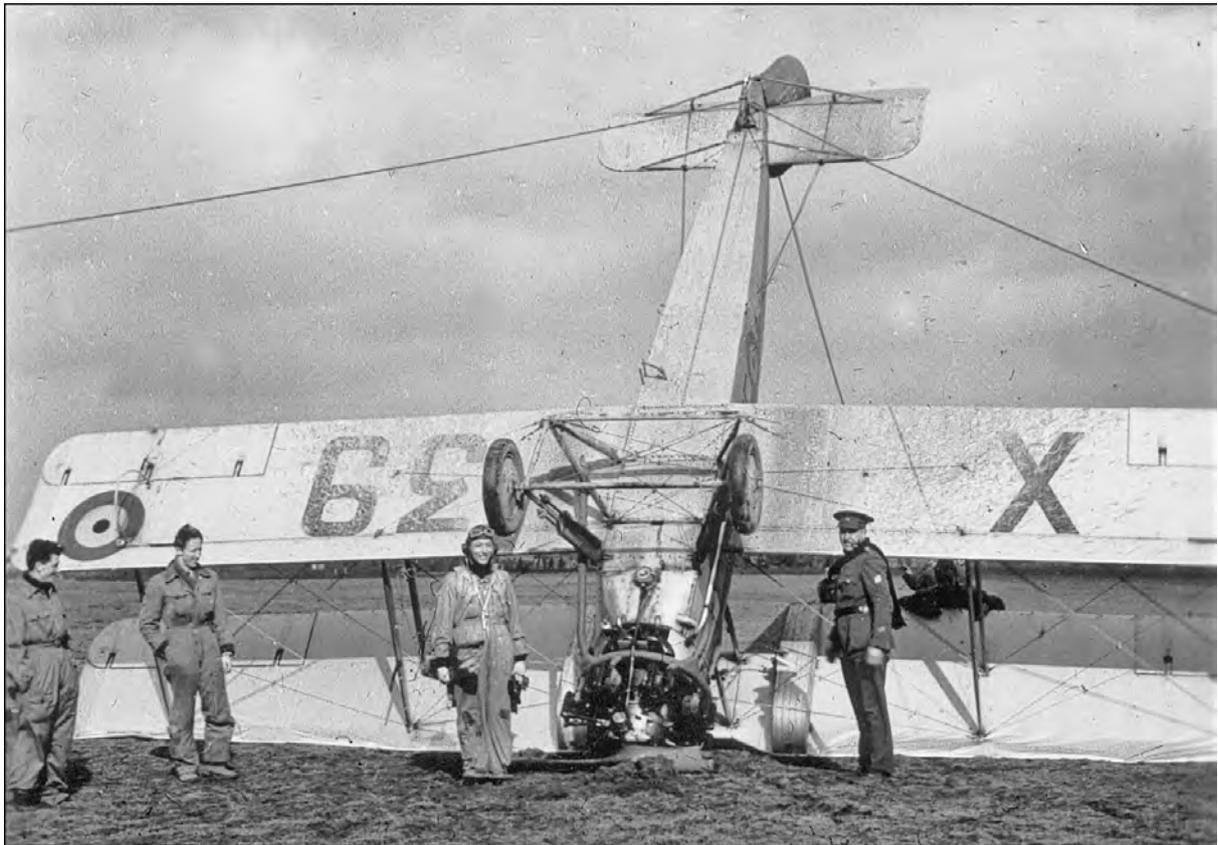
Occupant le poste arrière d'un Fairey Fox, l'élève observateur Ivan Du Monceau le 22 février 1939.



Entraînement en vol des observateurs à bord de Fairey Fox VI pour les élèves de l'école d'aéronautique sur Bruxelles et environs le 14 juillet 1938; Ivan Du Monceau est dans le O-112 et la photo a été prise par son ami Henri Picard.



Gosselies, janvier 1940 : l'élève pilote Du Monceau décolle un Avro 504N de l'école de pilotage.



Les élèves pilotes cassaient pas mal de bois à l'époque, comme le montre cet Avro 504N de l'école de Gosselies qui a été mis en pylône à l'atterrissage; le nom de l'auteur de cet exploit n'est pas formellement connu.



Brasschaat, été 1939, le service n'empêche pas Ivan Du Monceau de pratiquer l'athlétisme, dans ce cas le saut en hauteur.



En retraite vers la côte belge en mai 1940, Ivan Du Monceau (dernier à droite de la rangée) fait halte à Ostende en compagnie de quelques camarades.



En Grande-Bretagne au 609 Squadron en 1941; de gauche à droite : Francis de Spirlet, Léon Divoy, le Colonel Wouters, Ryckmans de Betz, « Strop » Seghers et Ivan Du Monceau.



Détente entre deux vols opérationnels au 609 Squadron en 1941; de gauche à droite : T. Rigler, J. Boyd, P. McKenzie, Jean Offenberg (derrière la caisse) et Ivan Du Monceau qui manie la batte.



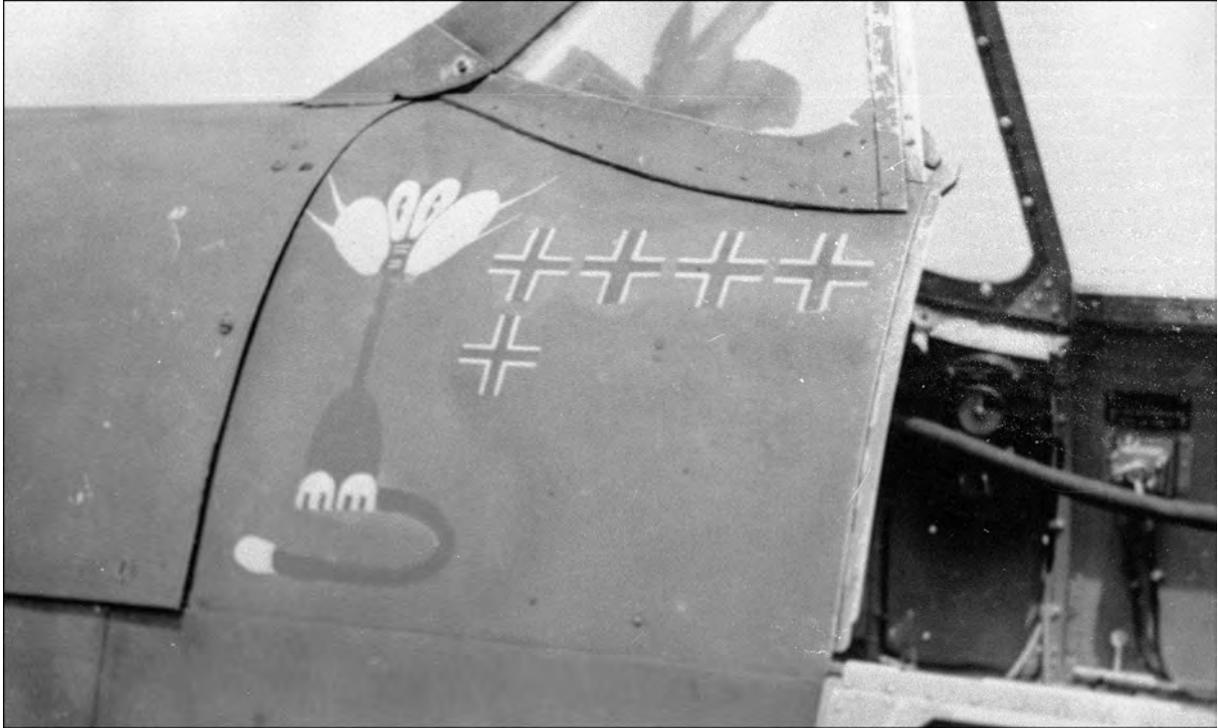
Francis de Spirlet et Duke Du Monceau au 609 Squadron à Gravesend en 1941.



La monture préférée de Duke Du Monceau à son arrivée au 350 (Belgian) Squadron au printemps 1942 : le Spitfire Mk.Vb codé MN-X.



Toujours le Spit préféré de Duke, le MN-X baptisé « Usoke » porte les sept marques de victoires aériennes remportées par son pilote.



Gros plan sur les marques de victoire de Duke et son fétiche, un drôle de chat dont il possédait l'original en 3D et en peluche durant l'été 1942.



Duke Du Monceau retour de mission à Debden en juin 1942.



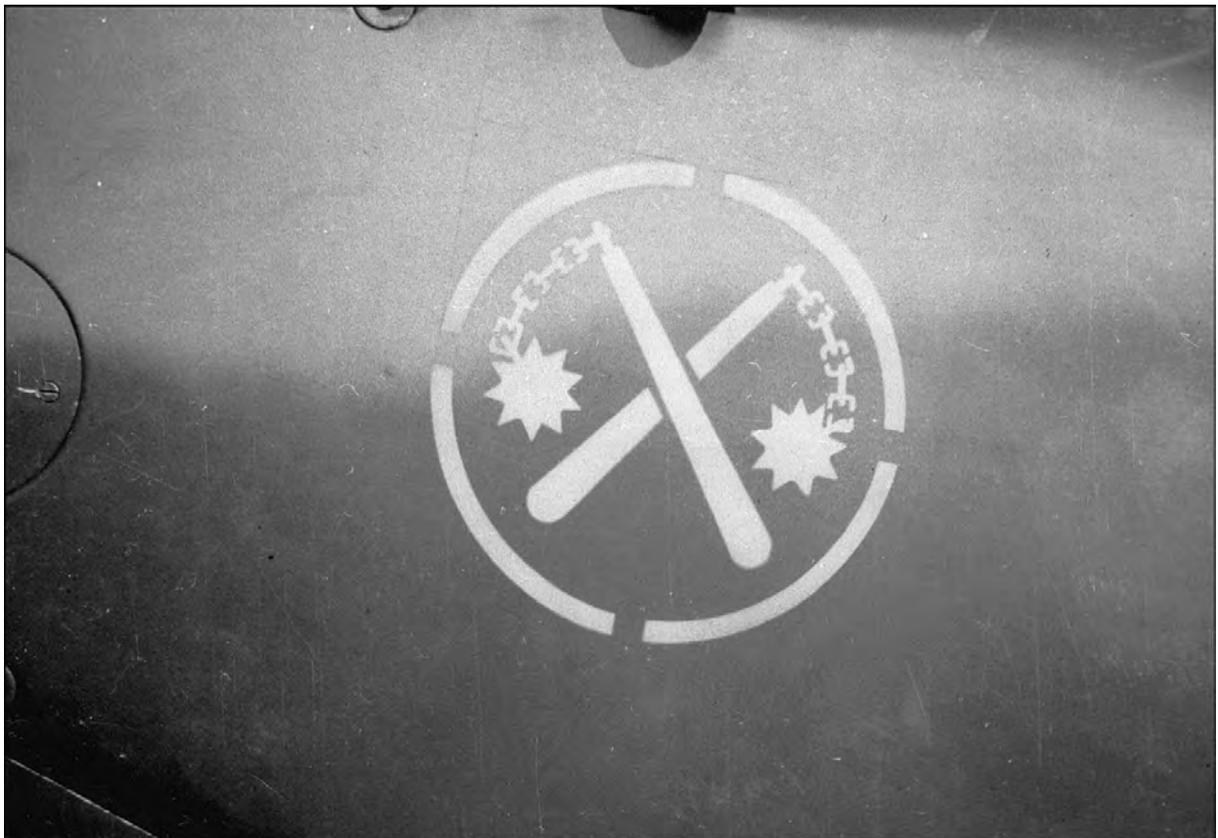
Une bonne tasse de thé brûlant réconforte les pilotes du 349 (Belgian) Squadron au retour à Friston d'une mission offensive au printemps 1944.



Le 349 Squadron en avril 1944; le Squadron Leader Duke Du Monceau est au centre de la première rangée.



« A real Spit without bombs », un vrai Spitfire Mk.IX sans bombes du 349 Squadron revêtu des bandes d'identification apposées la veille du débarquement en Normandie.



Gros plan sur l'emblème – très stylisé – du badge aux deux « goedendag » apposé sur le capot d'un Spitfire Mk.IX du 349 (Belgian) Squadron.



Le Général-major Aviateur Comte Du Monceau de Bergendal en grande tenue peu avant son départ à la retraite.

Bibliographie

Articles rédigés par le Général-major Aviateur Comte Ivan Du Monceau de Bergendal

« L'émergence inopinée du Fw 190 », Brussels Air Museum Magazine n° 31, 2^{ème} trimestre 1981

« Dieppe... 19 août 1942 Opération Jubilee », Brussels Air Museum Magazine n° 38, 1^{er} trimestre 1983

« 6 juin 1944 – Overlord – Neptune – Poker », Brussels Air Museum Magazine n°42, 2^{ème} trimestre 1984

Sources bibliographiques

Carnets de notes et de vol ainsi qu'archives du Général-Major Aviateur Comte Du Monceau de Bergendal

60 years 349 (Belgian) Squadron, compiled by Guy De Win, 2002, publié par 349 squadron

350 (Belgian) Squadron Journal de Campagne 1941-1945 par Jean Buzin, CO 350, publié par la Ville de Namur en 1977

350 Fighter Squadron 1941-2011, Colonel Aviateur Jules Jacob, les Editions Namuroises 2011

60 years of Belgian Air Force Wings 1946-2006, Colonel Aviateur Jules Jacob, à compte d'auteur, 2006

De laborieuse oprichting van de 10de Wing, Kolonel Vlieger b.d. André Jansens, série d'articles parus dans le magazine « Bij ons in KB »

Du Monceau de Bergendal, article du Colonel Aviateur Michel Terlinden dans le Brussels Air Museum Magazine n° 100, 4^{ème} trimestre 1998

Duke en de 10de Wing 1952-1954, Louis Reeckmans, à compte d'auteur, 2013

Ils en étaient ! Les Escadrilles Belges de la RAF, Mike Donnet et Léon Branders, Pierre De Meyère éditeur, Bruxelles 1979

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

Remerciements

Nous tenons à adresser nos plus vifs remerciements à tous ceux qui ont contribué, peu ou prou, à l'élaboration de ce mémorial et, en particulier, les personnes et associations suivantes :

Kolonel Vlieger b.d. André Jansens

Kolonel Vlieger b.d. Roger Lams, Président du KB Air Museum

Kolonel Vlieger b.d. Louis Reeckmans

Les membres du Kleine-Brogel Air Museum

Charles de la Royère, bibliothécaire de la section Air du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire de Bruxelles

Général-major Aviateur e.r. Wilfried De Brouwer, Président des Vieilles Tiges de l'Aviation belge

Major Aviateur e.r. Didier Waelkens, Secrétaire Général des Vieilles Tiges de l'Aviation belge

Le contenu du présent ouvrage est strictement ©.

Les photographies émanent des archives du Comte Ivan Du Monceau de Bergendal conservées au KB Air Museum, de la photothèque de la Section Air du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire, de l'album de feu Henri Picard ou, pour le complément, ont été réalisées par l'auteur.