

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



**Mémorial
de l'aviation belge**

Charles de HEPCÉE

Présenté et parrainé par

Alphonse Dumoulin

Administrateur

et par

Michel Mandl

Président d'honneur

CHARLES de HEPCÉE

**Officier aviateur
Agent de renseignement et d'action
pendant la 2^e Guerre Mondiale
1911 — 1944**

I. La personnalité



Aux commandes d'un Fairey Battle de la 5^e Escadrille (1939-1940).

Né à Ixelles le 14 mars 1911.

**Commandant d'escadrille
de 1939 à 1940.**

**Sous l'occupation
allemande, fondateur et
membre d'un réseau de
résistance. Passeur actif
d'un réseau d'évasion vers
l'Angleterre.**

**Arrêté en France en 1944, y
est fusillé le 27 juin.**

**Sa dépouille, identifiée
soixante-huit ans plus tard,
a été inhumée dans la tombe familiale de Halloy (Ciney) le 24 juillet 2012.**

II. Sa carrière aéronautique

- Issu de la 76^e Promotion Infanterie et Cavalerie de l'École Militaire et affecté à une unité d'infanterie, le Sous-lieutenant Charles de Hepcée demande en 1932 à passer à l'Aéronautique Militaire.
- Il est désigné pour le 1^{er} Régiment d'Aéronautique le 14 juin 1933. Il obtient le brevet militaire de pilote d'avion en 1934 et est nommé lieutenant le 26 décembre 1935
- En 1936, il fait partie de la 7^e Escadrille du 1^{er} Régiment.
- À sa demande, il passe effectivement, avec son grade et son ancienneté de sous-lieutenant, dans le cadre permanent de l'Aéronautique le 13 juin 1938.
- Commissionné au grade de capitaine le 26 mars 1939, il prend le commandement de la 5^e Escadrille du 3^e Régiment d'Aéronautique stationnée à Evere.

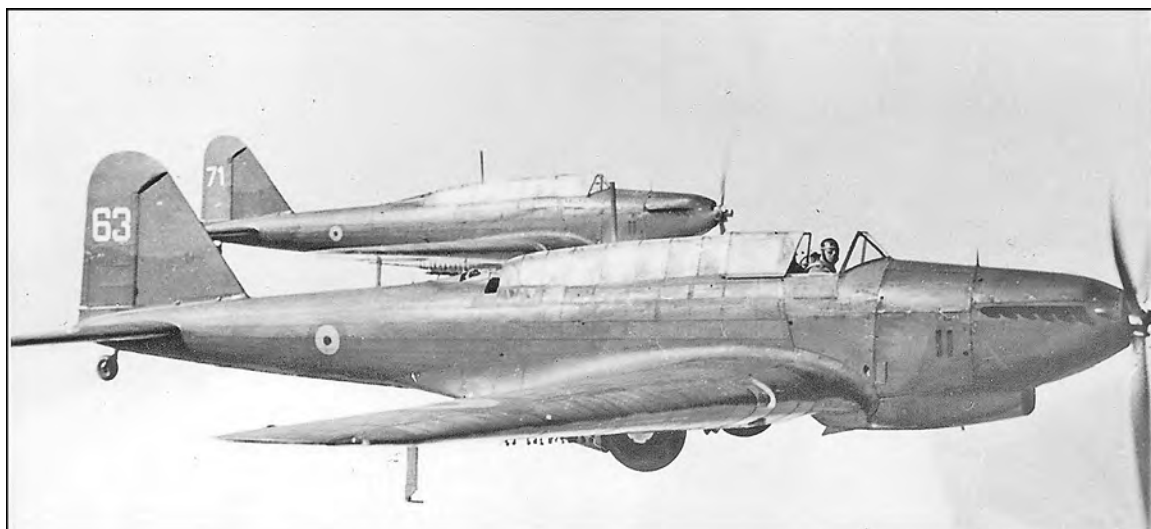
- Lors de l’invasion allemande du pays, à l’aube du 10 mai 1940, il déploie son unité sur des terrains de campagne préparés dès avant le conflit.
- Au matin du 11 mai, neuf avions Fairey Battle décollent pour une périlleuse mission de bombardement des ponts du Canal Albert. Six avions ne rentrent pas.
- Dès le lendemain, le Capitaine de Hecpée engage encore les quelques moyens aériens survivants dans des missions de reconnaissance et d’observation ; mais le 13 mai, les derniers avions encore en état de vol sont détruits au sol par des bombardiers allemands. L’unité reçoit l’ordre de faire mouvement par route vers le sud.
- Au moment de la capitulation de l’Armée belge le 28 mai, le Capitaine de Hecpée et son personnel sont dans le sud de la France. Sur ordre et par leurs propres moyens, ils sont renvoyés vers la Belgique.
- Rentré au pays, il s’implique dans d’importantes activités de résistance, de renseignement et d’action ; il participe à l’organisation d’une filière d’évasion vers l’Angleterre.
- En mars 1943, il est à Londres et se met à la disposition de la Section belge de la Royal Air Force à laquelle il est affecté le 12 juillet 1943. Il effectue un réentraînement sur avions Miles Master, Airspeed Oxford et Avro Anson.
- Mais en raison de sa précieuse expérience et de son efficacité hors pair sur les lignes de renseignement et d’évasion du continent, les autorités belges lui demandent de prendre la direction d’une mission clandestine, via l’Espagne et la France. Charles de Hecpée accepte ce nouveau défi.
- Il est arrêté en France peu après le passage des Pyrénées, le 13 avril 1944 et est fusillé le 27 juin.

III. Curriculum vitae

L’Aéronautique Militaire

- Charles de Hecpée est le deuxième des quatre enfants d’Albert Heptia (de Hecpée), docteur en droit, né à Liège le 18 février 1870, et de Jeanne Boonen, née à Anvers le 19 mars 1873, dont le mariage a été célébré à Bruxelles le 11 juin 1901. Dès son plus jeune âge, une nounou l’appellera « Charley », surnom qui l’accompagnera jusqu’au bout de sa vie.
- Il grandit au sein d’une famille chrétienne aux côtés de deux sœurs et d’un frère. Charley fait ses études à Bruxelles chez les Jésuites, au Collège Saint-Michel à Bruxelles. Tout ce qu’il écrit et dit, tous les actes de sa vie sont des témoignages de sa foi chrétienne.
- Dès son adolescence, il a fait choix de la vocation des armes. Il entre à l’École Militaire le 1^{er} décembre 1930 avec la 76^e Promotion Infanterie et Cavalerie. Promu sous-lieutenant le 26 décembre 1932, il est affecté au 2^e Régiment de Chasseurs à pied.
- À sa demande, il passe à l’Aéronautique Militaire où, à l’issue de sa formation, il obtient le brevet de pilote d’avion en 1934.
- Il est affecté à la 7^e Escadrille du 1^{er} Régiment d’Aéronautique.
- Le 3 septembre 1936 à Braibant, en province de Namur, Charles épouse Micheline Baronne de Sélys Longchamps, née à Spa le 10 septembre 1912. Elle devient la marraine de la 7^e Escadrille du 1^{er} Régiment d’Aéronautique où sert son mari. De leur union naîtront Éric en 1937 (+), Monique en 1940, Claire et Rose en 1942.

- Commissionné au grade de capitaine en 1939, ses chefs lui confient le commandement de la 5^e Escadrille du 3^e Régiment d'Aéronautique dotée de quatorze avions Fairey Battle assignés à des missions de bombardement léger et d'observation de nuit.



Deux Fairey Battle de la 5e Escadrille.

- Au moment de l'invasion allemande le 10 mai 1940 à l'aube, les avions de la 5^e Escadrille quittent leur base d'Evere pour se redéployer sur des terrains de campagne.
- C'est d'Aalter que le lendemain dès 5 heures s'envolent trois pelotons de trois Fairey Battle avec mission de bombarder trois ponts du Canal Albert tombés intacts aux mains des Allemands. Les trois petites formations rencontrent une opposition féroce et sont décimées : six avions ne rentrent pas.
- Après avoir encore été engagés dans des missions de défense et de reconnaissance, les quelques avions survivants sont détruits au sol par des bombardiers allemands le 18 mai sur le terrain d'Aalter. La 5^e Escadrille est citée aux Ordres du 3^e Régiment et à l'ordre du jour de l'Aéronautique Militaire (Annexe A).
- Au moment de la capitulation le 28 mai 1940, il est en France dans le Tarn et Garonne avec son unité sans moyens aériens. Le personnel militaire belge reçoit enfin l'ordre de rentrer en Belgique.
- Rentré au pays en août, le Capitaine de Hecpée n'obtempère cependant pas à l'injonction de l'adversaire et recommande à ses hommes d'agir selon leur conscience.

La résistance, le renseignement et la ligne d'évasion

- Charles de Hecpée et son épouse Micheline quittent leur domicile de Bruxelles et s'installent avec les deux enfants dans la propriété des beaux-parents de Sélys à Halloy, près de Ciney ; il se fait enregistrer comme marchand de charbon de bois à la Maison communale de Braibant dont dépend le domaine de Halloy. Il est persuadé que la configuration campagnarde et forestière des lieux l'aidera à développer efficacement ses projets de résistance et d'actions concrètes en faveur de la cause des Alliés : organiser la résistance à l'envahisseur, recueillir du renseignement, préparer des lignes de passage de courrier et d'évadés vers l'Angleterre via la France ; et aussi mettre sur pied un home à Haljoux pour y accueillir des petits citoyens souffrant de malnutrition et menacés par les bombardements. Des enfants juifs y trouveront aussi refuge.

- Dès 1941, avec son grand ami aviateur Anselme Vernieuwe, il étend ses activités de résistance et de renseignement jusqu'au Jura français. Il ne rentre en Belgique que rarement, se sachant déjà recherché par la Gestapo. Il crée en 1942 un réseau d'évacuation et de transmission de courrier qu'il baptise « *Rose-Claire* », les prénoms de ses filles jumelles nées récemment.
- En 1942 et 1943, de Hécécé et Vernieuwe sont les rouages essentiels d'une ligne de passage des Pyrénées.
- Charles de Hécécé opère sous plusieurs pseudonymes, dont celui de « Halloy » qui évoque le petit coin du Namurois où tout a commencé. Néanmoins, il songe encore à renouer avec sa vocation d'aviateur et donc à passer en Angleterre.
- Il est à Londres en mai 1943 et est affecté à la Section belge de la Royal Air Force le 12 juillet. Il fait un bref réentraînement en vol.
- Il renonce cependant à son rêve de pilote et accepte de retourner pour une mission clandestine en territoire occupé. Peu après le passage des Pyrénées, Charles de Hécécé est arrêté, incarcéré à Toulouse et fusillé le 27 juin 1944. Avec quatorze autres martyrs, il est enterré en fosse commune.

Une interminable croisade familiale

- Pour longtemps, Micheline et ses enfants perdent la trace du Capitaine de Hécécé.
- Ce n'est qu'en 2008 qu'après de pénibles et harassantes recherches internationales, des indices sérieux mènent vers le village de Castelmauou près de Toulouse d'où une piste fiable conduira à l'identification scientifique en 2012 de la dépouille de Charles de Hécécé. La très longue croisade familiale aboutit enfin.
- Le 24 juillet 2012, le héros disparu est ramené au pays. Désormais Charley repose auprès de son épouse Micheline.

IV. Faits marquants

Mai et juin 1940 – La 5^e Escadrille dans la tourmente – Les ponts du Canal Albert



En 1939, le capitaine de Hécécé a 28 ans lorsqu'il prend le commandement de la 5^e Escadrille du 3^e Groupe du 3^e Régiment d'Aéronautique (5/III/3Aé) stationnée à Evere. Il succède au Capitaine BEM Jacques de Caters, mort en service aérien commandé. Au cours de cette période politiquement agitée dite « Pied de paix renforcé » (PPR – 1938/1940), l'unité qui arbore l'insigne au « Faucon égyptien » a été dotée d'avions Fairey Battle Mk I, un appareil monomoteur triplace entièrement métallique d'un poids en charge de près de cinq tonnes ; propulsé par un Rolls Royce V12 Merlin de 1050 HP (770 kw),

Le Capitaine de Hécécé prépare une mission avec ses pilotes.

il peut être armé de deux mitrailleuses Browning 7,65mm, l'une en voilure, l'autre en tourelle. Bien qu'assigné chez nous principalement à des missions d'observation et de reconnaissance de jour et de nuit, l'appareil a été conçu comme bombardier léger ; il peut donc être équipé de huit lance-bombes sous voilure mais le personnel est très peu entraîné aux techniques et procédures du bombardement aérien. L'équipage de nos Battle est limité à deux navigants : un pilote et un observateur/mitrailleur qui peut aussi devoir intervenir comme bombardier.

En juin 1939, l'Aviation Militaire fait donc procéder avec ce type d'avion à des essais de bombardement de cibles sur le champ de manœuvre de Beverloo en vue de rédiger et de diffuser un manuel d'instruction pour ce type nouveau de mission aérienne. On en est là le 10 mai 1940. À l'ouverture des hostilités, la 5^e Escadrille dispose de 14 Fairey Battle.

À l'aube, peu avant l'arrivée des premiers bombardiers allemands au dessus d'Evere, le Capitaine de Hécécé fait décoller ses avions pour les déployer sur le terrain de campagne de Belsele qui est bombardé dès leur arrivée. L'escadrille redécollé pour regrouper en fin de matinée ses dix avions survivants sur le terrain d'Aeltre. Le commandement de l'Aéronautique Militaire donne alors l'ordre de préparer une mission de bombardement : les Battle sont équipés et armés en conséquence,

Le Capitaine de Hécécé rassemble ses équipages en vue de préciser les procédures à appliquer pour cette première opération de bombardement à laquelle ils sont très peu préparés. Il est prescrit de larguer les bombes à environ 300 mètres de hauteur pour que le percuteur soit activé avant l'impact au sol de chaque projectile. L'objectif du raid est dévoilé : il s'agit de détruire les ponts du Canal Albert à Briedgen, Veldwezelt et Vroenhoven qui, bien que minés, n'ont pas été détruits et sont aux mains de l'assaillant. L'ordre prévoit que trois pelotons de chacun trois avions iront en rase-mottes vers les objectifs respectifs ; à courte distance de la cible, montée rapide à 300 mètres pour larguer les bombes.

La mission est reportée au 11 mai tôt dans la matinée. Les trois officiers aviateurs d'actives du 3^e Groupe – le Capitaine Edmond Pierre, le Capitaine Charles de Hécécé, commandant de la 5^e Escadrille, et son second le Capitaine André Glorie – sont volontaires pour cette première mission de guerre. Cependant le major Piot, le commandant du Groupe, s'y oppose et limite la participation à deux de ces officiers, dont Edmond Pierre en raison de sa meilleure connaissance pratique des techniques de bombardement avec le Battle. Ce sont ainsi Charles de Hécécé, qui comptait mener la formation assignée au pont de Vroenhoven, et son officier adjoint qui doivent jouer la mission à « pile ou face » (ou au « pitjesbak » selon les sources ?). Le sort désigne Glorie pour conduire le deuxième peloton sur Vroenhoven.

Chaque avion est armé de huit bombes de 50 kg. Les trois pelotons décollent d'Aeltre à cinq minutes d'intervalle emmenés par le capitaine Pierre, le Capitaine Glorie et l'Adjudant Jordens. Ils suivent des itinéraires légèrement différents vers les ponts. La visibilité est excellente. Les avions sont pris sous le feu intense de la défense anti-aérienne des colonnes ennemies qui ont déjà percé les défenses du Canal Albert ; ils encaissent aussi des rafales tirées depuis nos propres positions, notamment à Louvain et Tirlemont. Certains d'entre eux n'atteindront pas la zone des objectifs, les appareils ou les équipages étant déjà gravement touchés pendant le vol d'approche en rase-mottes.

Sous des tirs croisés d'une grande violence, les restes des pelotons décimés par le DCA arrivent en file indienne à leurs cibles respectives et, par un bref bond à 200 ou 300 mètres, tentent de larguer leurs bombes à vue : les Battle belges n'ont en effet pas de viseur de bombardement pour ce type de projectile. Certains équipages ne réussissent pas à larguer au premier passage ce qui leur impose de tenter un difficile quant pas impossible deuxième essai. En vain : avec des bombes légères contre des ouvrages lourds en béton et face à une défense et à une chasse déchaînées, les équipages héroïques de la 5^e Escadrille ne réussissent pas à

mettre hors d'usage les trois objectifs stratégiques de leurs actions. Une couverture aérienne de la mission par deux pelotons de trois chasseurs Gloster Gladiator du 2^e Régiment d'Aéronautique avait été coordonnée par les états-majors ; mais elle est restée sans effet car les Battle arrivés sur zone avec retard n'ont pas été protégés pendant les bombardements.

De cette mission désespérée, parfois qualifiée de « mission suicide », le bilan est terrible : des neuf Fairey Battle lancés ce 11 mai 1940 contre les ponts, six ont été abattus. Des dix-huit membres d'équipage engagés, cinq (dont le Capitaine Glorie) sont tués et cinq grièvement blessés.

Néanmoins, dès le lendemain de ce jour tragique, le Capitaine de Hecpée lance au départ d'Aeltre ses avions et ses équipages rescapés dans trois vols de reconnaissance des mouvements ennemis sur les routes de Campine.

Après avoir reçu le renfort de sept avions biplans Fairey Fox avec leurs équipages, la 5^e Escadrille lance encore le 13 mai cinq reconnaissances dans les secteurs de Hannut, Tirlemont, Hasselt et Beringen dont l'une, dès le matin, est conduite dans le secteur



Prêt à décoller pour une mission en Fairey Battle.

Herenthals/Kwaadmechelen par le commandant d'escadrille avec le Sous-lieutenant Romain comme observateur. Les jours suivants, l'unité continue à mettre en œuvre ses quelques Battle et les Fox venus en renfort dans d'efficaces reconnaissances du front avec parfois mitraillage de convois ou de positions ennemies.

Au matin du 18 mai, le terrain d'Aeltre est attaqué par dix-huit Heinkel 111 qui bombardent et mitraillent les installations et les avions dispersés au sol. Les dégâts sont considérables ; l'état-major prend la décision d'abandonner Aeltre et de faire mouvement vers la France. La 5^e Escadrille quasiment démunie de moyens aériens utilisables fait route de nuit vers Abbeville.

Le 20 mai le 3^e Groupe d'aéronautique, dont fait partie l'escadrille roule vers Tours. Une rumeur court : des avions bimoteurs biplaces Breguet 690 seraient à la disposition de la 5^e Escadrille sur la base aérienne de Tours. Espoir déçu, cependant.

Le 21 mai, le convoi arrive en Région Centre et s'y arrête ; du personnel et du matériel sont intégrés en renfort temporaire

dans les dispositifs militaires locaux. Les personnels navigants sont remis à l'entraînement au sol avec l'espoir – qui reste vain – d'un rééquipement en matériel volant.

Le 28 mai, jour de la capitulation de l'armée de campagne belge, Charles de Hecpée et son personnel sont dans le Tarn et Garonne, au sud-est de Bordeaux. La transhumance désespérée prend fin lorsqu'en juin, la France dépose les armes à son tour.

Le Général Legros, commandant en second de l'Aéronautique Militaire, est en France pour tenter d'organiser le rééquipement des escadrilles en matériels français ou anglais ; il

prend l'initiative de demander au gouvernement belge qui est à Bordeaux l'autorisation de faire embarquer le personnel navigant et les mécaniciens sur une malle belge amarrée dans le port et de gagner ainsi l'Angleterre ou le Congo belge.

Après une vaine attente, en août 1940 l'ordre est donné aux militaires belges de rentrer au pays et de s'y présenter en uniforme à la Kommandantur, évident prélude à l'envoi en captivité dans les camps d'Allemagne.

Arrivé en Belgique, le Capitaine de Hecpée n'obtempère cependant pas aux injonctions allemandes : il libère ses hommes et leur dit : « *Comme officier j'ai dû exécuter les ordres. Cependant le règlement militaire stipule que tout militaire doit faire l'impossible pour ne pas tomber aux mains de l'ennemi. Nous avons obéi aux ordres belges ; aucun règlement ne nous oblige à nous soumettre à ceux de l'adversaire. Faites selon votre conscience... n'y allez pas... habillez-vous en civil. Au revoir mes amis, bonne chance, que Dieu vous garde* ».

Ligne d'évasion – Le passage de l'Iraty

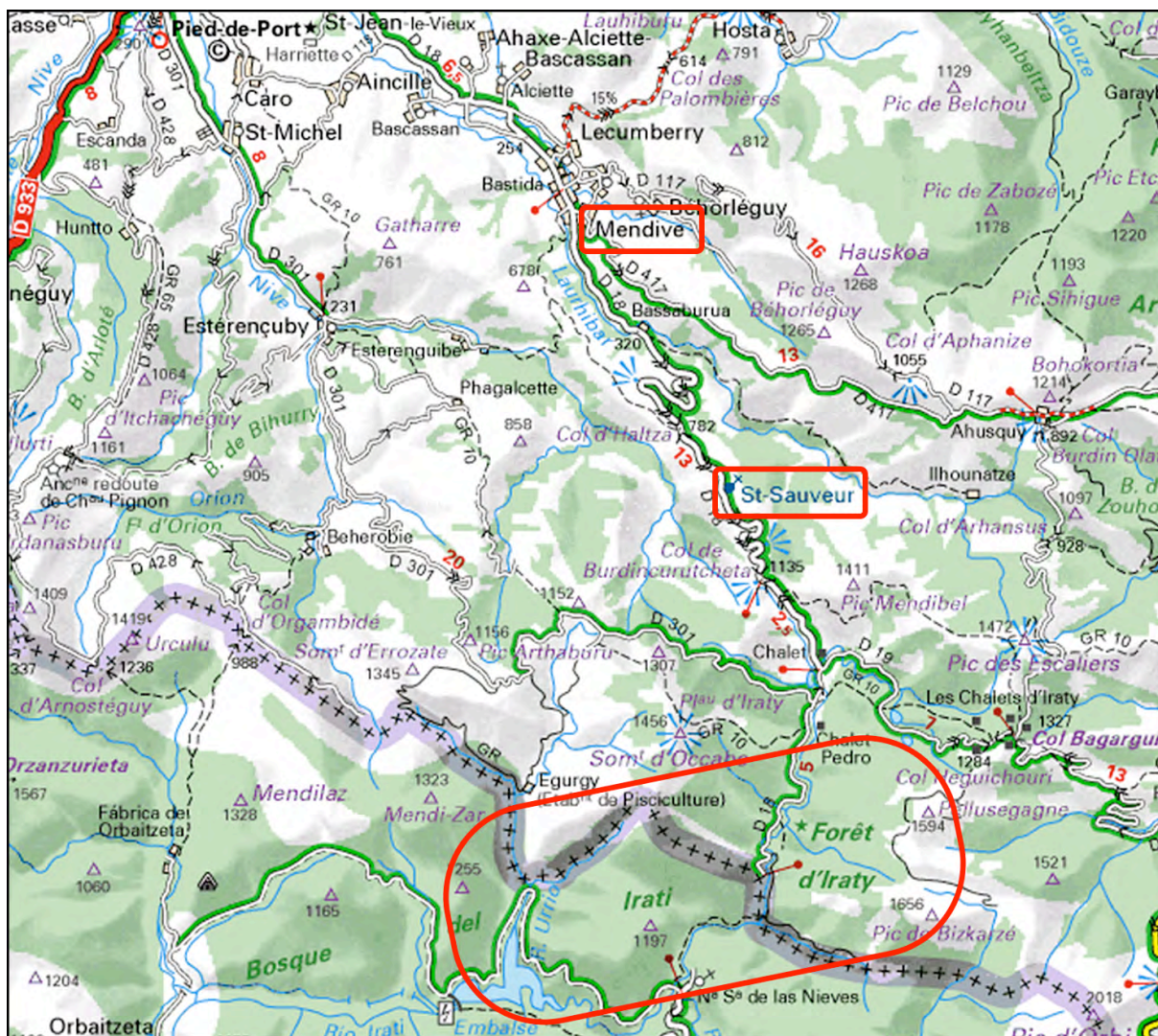
Charley de Hecpée a certes quitté l'uniforme d'officier aviateur en août 1940, mais il reste un combattant déterminé. Sa vie « souterraine » ne tarde pas à se développer jusqu'au-delà de nos frontières (Cfr Chapitre III).

Un fait saillant de sa trajectoire d'agent secret se situe en 1942/1943 lorsqu'avec son ami aviateur Anselme Vernieuwe il déploie une activité d'une audace et d'un courage rarement égalés sur les réseaux. Ils mettent en place et font fonctionner activement une ligne de passage de la frontière espagnole à travers les Pyrénées. Ils travaillent sous la direction de William Ugeux, un grand nom de la résistance belge ; le gouvernement belge de Londres et l'état-major allié lui ont confié la direction générale des Services de renseignement et d'action pour les territoires occupés.

Le lieu mythique que ce trio investit dans une vallée des environs de Saint-Jean-Pied-de-Port et d'Oloron-Sainte-Marie est le petit bourg de Mendive (aujourd'hui en Pyrénées-Atlantiques). On y remet en fonctionnement une scierie désaffectée que vient d'acheter l'ophtalmologue belge Charles Schepens (membre de la résistance belge) qui en devient le directeur sous le nom d'emprunt de Jacques Pérot. Cette entreprise du Pays Basque dispose d'un providentiel câble sans fin qui, sur treize kilomètres par-dessus les pentes de la montagne, hale des bennes suspendues qui amènent à la scierie les grumes coupées en altitude. Grâce à du câble venu « miraculeusement » de Belgique, le « fil » de Mendive restauré par « Monsieur Pérot » va jouer un rôle majeur dans les plans concoctés par Ugeux, de Hecpée et Vernieuwe (là-bas on ne les connaît que sous les pseudonymes de Berthier, Halloy et Villeneuve).

Si des sommets de la célèbre forêt de l'Iraty, posée à cheval sur la France et l'Espagne (la plus grande hêtraie d'Europe, semble-t-il) le fil de Mendive descend les troncs abattus là-haut, il va aussi faire circuler dans les deux sens, au nez et à la barbe des Allemands et des collaborateurs du gouvernement de Vichy, des « colis spéciaux », des bagages, des fonds importants, des documents précieux confiés à la ligne qui relie la Belgique à la Grande-Bretagne.

De Mendive vers les sommets de l'Iraty (qui culminent en Espagne à plus de 1100 mètres), camouflé dans les bennes sous des ballots de foin, du maïs, des vivres, des outils et du matériel dont ont besoin ceux qui vivent et bucheronnent dans la montagne, le précieux fret « irrégulier » franchit « impunément » le cours du Rio Iraty : un torrent d'une dizaine de



Mendive et sa scierie ; le câble qui passe par St Sauveur ; la forêt d'Iraty à cheval sur la frontière franco-espagnole.

mètres de large qui sur quelques kilomètres d'accès difficile trace la frontière franco-espagnole, une limite surveillée bien plus attentivement ailleurs, tant au nord par les douaniers allemands qu'au sud par des confrères espagnols.

Par le « fil de Mendive » sont aussi acheminés vers les sommets les impedimenta des « clients » qui gravissent l'épuisante et dangereuse piste d'évasion vers l'Angleterre. Ils sont ainsi débarrassés de leur barda. Ce qui réduit la fatigue et la souffrance de la montée pédestre, en particulier dans les inhumaines conditions hivernales des hautes altitudes ou dans les températures torrides de l'été.

La géniale supercherie frontalière fonctionnera sans accroc sérieux pendant dix-huit mois. Charles de Hepcée (Halloy) et Anselme Vernieuwe (Villeneuve), les têtes de ligne entre Bruxelles et Barcelone ou Saint-Sébastien « contrôlent tous nos réseaux depuis la ligne de démarcation jusqu'au-delà des Pyrénées » dira William Ugeux. Ils déploient là, sur la ligne de l'Iraty et sur celle plus orientale de Figueras, une activité d'une rare audace : collecter et faire passer dans les deux sens les courriers, évacuer vers le sud des « clients de marque », des agents brûlés ou des parachutés, faire parvenir à bon port les fonds importants nécessaires au fonctionnement des réseaux. Parmi d'autres actions retentissantes, Halloy a amené à Figueras en février 1943 des personnalités belges attendues à Londres : le Ministre d'Aspremont-

Lynden ; le Ministre d'État Paul Tschoffen, le Commandant de Gendarmerie Engels et Jean de Cartier de Marchienne.

Le passage de l'Iraty voit transiter un brigadier général britannique et deux généraux français. Y passeront aussi de nombreux Français réfractaires au Service du travail obligatoire imposé au gouvernement de Vichy par l'occupant à partir de 1942. Demandé par Londres



En forêt ou à découvert, souvent de nuit, la piste pyrénéenne dangereuse que devaient franchir les évadés...

pour aider à préparer l'organisation de l'après-guerre en Belgique, un lourd paquet de 50 kilos transite avec succès par le fil de la scierie de Mendive : c'est ainsi que la collection du Moniteur belge arriva complète dans les services gouvernementaux en exil.

Dans son livre « *Le passage de l'Iraty* », William Ugeux (le Berthier de l'époque) met en exergue l'accomplissement magistral de Halloy et de Villeneuve, « *mes deux collaborateurs les plus proches* », écrit-il. Ces deux passeurs-chefs furent les rouages essentiels de cette ligne dont le secret n'a été partagé que par une dizaine de personnes dont bien sûr le docteur Schepens (alias Jacques Pérot, le propriétaire officiel de la scierie et de son câble aux usages multiples) mais aussi Jean Sarochar, combattant de 1914-1918, berger basque d'une bravoure extraordinaire dans les multiples passages de l'Iraty que Pérot lui confia. Une ligne qui a ouvert dans le mur mis en place par les Allemands autour des nations conquises une brèche intelligemment imaginée et magistralement organisée : ce furent les gages de son étonnante longévité.

« Roch », l'ultime mission

Méprisant les risques, Charley a déjà franchi une vingtaine de fois la ligne de démarcation qui coupe la France en deux zones, et traversé une douzaine de fois la chaîne pyrénéenne, obstacle majeur étroitement surveillé. Mais en mars 1943, définitivement



En 1943, enrôlé dans la RAF, Charles de Hepcée y retrouve brièvement son ami Anselme Vernieuwe.

« brûlé », il reçoit l'ordre de quitter le continent. Il est à Londres en mai puis commence son réentraînement de pilote au sein de la Royal Air Force.

En novembre, deux événements douloureux lui sont annoncés. Son épouse Micheline, passée elle aussi en France avec ses quatre enfants, a été arrêtée dans l'Isère ; elle sera déportée dans les camps allemands de Neuengamme, de Ravensbrück et de Bergen-Belsen. D'autre part, son frère cadet Michel a été abattu aux commandes d'un Spitfire de la 350^e Escadrille belge de la RAF.

Sollicité par les autorités belges, il renonce à son rêve de pilote de guerre et accepte de retourner sur le continent occupé. Les services secrets belges et alliés connaissent son efficacité sur les lignes de renseignement et d'évasion : ils lui confient la direction de la mission Roch dans le but de remonter d'urgence entre la Belgique et la Grande-Bretagne une ligne autonome totalement indépendante d'autres réseaux.

Mieux que quiconque, Charles de Hepcée sait que la traversée des Pyrénées, même avec des passeurs chevronnés, est devenue très hasardeuse ; avec plusieurs années d'expérience sur cette région frontière critique, les Allemands montent dorénavant des traquenards très efficaces. Il sait donc que cette mission est exceptionnellement dangereuse. À son insu, des erreurs de codage des messages radios émis de Londres vont encore accroître les risques : ces fautes de codage font que le réseau français n'est pas prévenu correctement de la venue de la mission Roch vers les passages pyrénéens ; les mesures de sécurité adéquates ne sont pas prises.

En dépit des multiples identités qu'il a portées au cours de ses années clandestines, les Allemands le connaissent maintenant fort bien et le traquent inlassablement. N'ont-ils pas demandé à sa femme arrêtée à Villard-de-Lans : « Où est-il le beau capitaine ? »

Il quitte Londres le 1^{er} mars 1944. Via le Portugal et l'Espagne, il est en France le 12 avril. C'est là que s'achève dramatiquement la mission Roch : peu après le passage de la montagne, volontairement trompé par son guide, il est arrêté le 13 avril à Pont-de-Lataule, en Ariège. Il est enfermé à la prison Saint-Michel de Toulouse où il est interrogé et torturé pendant plusieurs semaines. Avec quatorze autres martyrs, il tombe sous les balles d'un peloton d'exécution SS le 27 juin 1944 au lieu-dit « Bois-de-la-Reulle » près de Castelmaurou en région toulousaine. Les quinze corps sont abandonnés dans des fosses communes creusées par les victimes elles-mêmes.

On perd la trace de Charles de Hepcée. Il est porté disparu.

Épilogue – L'identification et le retour

Pour Micheline, son épouse rentrée à Halloy en 1945 après vingt-trois mois de déportation et de captivité, et pour ses jeunes enfants commence le calvaire de l'incertitude qui sans fin les affronte à un terme bien amer : « disparu ».

C'est le début d'une longue et éprouvante recherche de la vérité que mène sans délai l'épouse éplorée. Avec obstination, elle remue ciel et terre pour rassembler des indices, des témoignages de personnes qui ont peut-être côtoyés ou rencontré son mari. Sans doute s'est-elle rendue en région toulousaine sur des lieux où l'on sait que les Allemands ont exécuté des prisonniers. Mais elle ne trouve rien de convainquant à propos de Charley. Près de quarante années vont inexorablement s'écouler sans apporter l'indice nouveau qui relancerait la confiance et l'espoir.

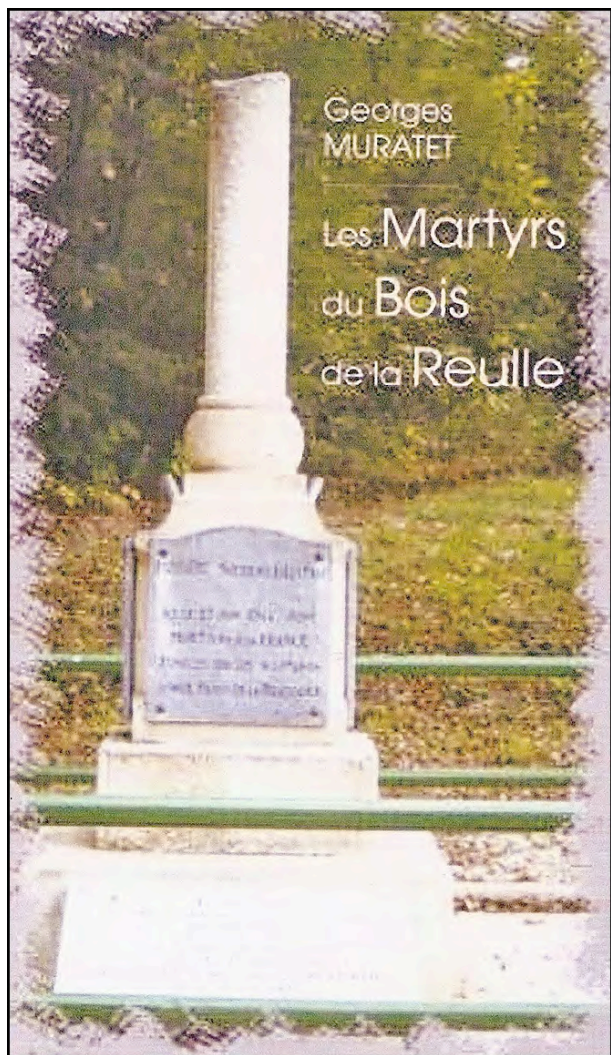
Micheline s'éteint en 1983.

Ce sont alors Monique, Claire et Rose qui prennent le relais de leur mère et relancent les recherches à de multiples sources officielles et privées.

En 1995, Claire accède à une demande pressante de ses filles et de ses neveux. Elle s'attelle à l'écriture d'un petit ouvrage racontant succinctement la vie courageuse et parfois aventureuse de ses parents engagés avec générosité et abnégation dans la résistance aux ennemis de la Belgique. Pour rédiger ce petit livre qu'elle intitule « Le lièvre et la lune », Claire consulte les archives familiales, les archives militaires et celles du Royaume. Elle prend connaissance des enquêtes menées de 1945 à la fin des années soixante ; elle y lit le nom de la petite ville de Castelmaurou et les descriptions des personnes qui ont été fusillées dans la région.

En 2000, Rose de Hepcée, sœur jumelle de Claire, continue les recherches en Belgique, en France, en Espagne, en Allemagne et en Angleterre. Retournée en région toulousaine, inlassablement épaulée par son mari Michel Fischer Touret, elle traverse par hasard Castelmaurou en 2008, se souvient du nom de ce bourg et entre à la mairie.

Elle y apprend qu'un historien de la région, Georges Muratet, a édité un ouvrage intitulé « *Les martyrs du Bois de la Reulle* » dont elle se procure un exemplaire.



Les martyrs du Bois de la Reulle, le petit livre qui a conduit à la vérité.

Rose y apprend notamment qu'après la fin de la guerre, les corps des quinze fusillés du Bois de la Reulle ont été exhumés de leurs fosses, puis examinés et photographiés. Dix de ces hommes ont ainsi pu être identifiés. Elle lit aussi qu'en 1991 le maire de Castelmaurou a fait revenir et inhumer dans le cimetière municipal les restes des martyrs abattus sur son sol. Mais surtout elle découvre que l'auteur indique que « *l'une des victimes inconnues pourrait être un capitaine d'aviation belge, Charles de Hépore (sic)* » et que parmi les descriptions rédigées lors de l'exhumation, celle relative au corps numéroté 43 semble correspondre aux dernières descriptions connues de Charley de Hepcée.

Pour les trois sœurs, l'espoir d'une identification renaît. On envisage d'utiliser l'outil scientifique nouveau : l'analyse ADN. À Castelmaurou, une commission municipale de recherche, spécialement créée, apporte un soutien efficace à Rose et à son mari dans cette étape que chacun espère être la dernière de la longue croisade.

Il faudra cependant encore beaucoup de temps et d'obstination pour surmonter les nombreux obstacles légaux, juridiques et administratifs que rencontre la demande d'autorisation d'exhumer et de faire des prélèvements ADN. C'est en novembre 2011

que les autorités administratives et judiciaires françaises autorisent ces actes essentiels. L'Institut de médecine légale de Strasbourg procède aux prélèvements à visée génétique et obtient des profils exploitables grâce à l'utilisation dans ses laboratoires de techniques d'extraction d'ADN dégradé.

En 2012, soixante-huit ans après son exécution, ces analyses scientifiques reconnaissent « *la filiation entre Rose de Hepcée et le corps numéroté 43 des fusillés du Bois de la Reulle* ».

L'émotion et la joie sont extrêmes pour les filles de Charley, pour toute la famille et pour les amis fidèles qui ont soutenu les actions maintenant couronnées de succès. L'émotion est grande aussi pour les Castelmauriens qui ont tant contribué à la conclusion heureuse de la recherche acharnée de la vérité.

Dès le 30 juin 2012, lors d'une cérémonie d'hommage à laquelle assiste une foule nombreuse dans un foisonnement de drapeaux français et belges, Madame Magali Mirtain Schardt, maire de Castelmaurou, fait la proclamation officielle publique de l'identification du corps de Charles de Hepcée.

Le 24 juillet 2012 est le jour tant attendu où le héros disparu revient enfin au pays, à Halloy. En l'église de Braibant où Charles de Hépécée et Micheline de Séllys Longchamps se sont mariés en 1936, une grande foule s'est rassemblée dans l'émotion et la ferveur pour une messe de retrouvailles, d'hommage et d'action de grâce. L'office est célébré avec faste en



À Braibant, le 24 juillet 2012, pendant la messe de retrouvailles et d'action de grâce.

défunt. Dans le ciel lumineux, quatre avions Marchetti en formation « missing man » apporte l'ultime salut de la 5^e Escadrille de la Force Aérienne, l'unité aujourd'hui héritière des traditions de la 5^e Escadrille de l'Aéronautique Militaire que le Capitaine de Hépécée commandait en 1940.

Charley repose à jamais aux côtés de son épouse Micheline. Leurs filles Monique, Rose et Claire y ont veillé. Elles ont pu ainsi effacer de leur mémoire le mot « disparu » qui les a tant fait souffrir. Ce mot douloureux a maintenant aussi été effacé du marbre de la stèle du Major Aviateur Charles de Hépécée à la Pelouse d'honneur des aviateurs du cimetière de Bruxelles sur laquelle veille fidèlement l'association des Vieilles Tiges.

présence du Lieutenant-général Philippe Grodent, représentant de Sa Majesté le Roi Albert II, et du Lieutenant-général Aviateur Gérard Van Caelenberge, Chef de la Défense. Une délégation de Castelmaurou est conduite par Madame Magali Mirtain Schardt ; en fait partie, l'historien Georges Muratet dont les écrits ont joué un rôle décisif dans l'aboutissement des recherches.

Le cercueil drapé des couleurs nationales est veillé pendant l'office religieux par quatre officiers-élèves pilotes de la Force Aérienne. Un ultime hommage à l'aviateur estimé, au patriote dévoué, au résistant courageux et intrépide est prononcé par le Lieutenant-général Aviateur en retraite Michel Mandl, président de la Société Royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Ensuite, dans la paix d'une forêt voisine, l'inhumation a lieu dans le cimetière familial proche de l'historique château de Halloy. Le cercueil est porté jusqu'à la tombe par les quatre aînés des petits-enfants du

Postface – Anne-Marie de Sélys Longchamps-Farina, « *Juste parmi les Nations* »

La création du Home d'Haljoux est, parallèlement à son engagement en résistance, une des premières actions remarquables prises en 1941 par Charles de Hepcée. Le but est d'accueillir au Moulin d'Haljoux – propriété d'un oncle de Micheline – des enfants en situation précaire suite à des bombardements ou à d'autres faits de guerre.

Anne-Marie de Sélys Longchamps-Farina, belle-sœur de Charley, en assume la direction de 1942 jusqu'à la fin de la guerre. Parmi les enfants accueillis au Moulin d'Haljoux on cache aussi des petits juifs qui échappent ainsi aux griffes des nazis.

C'est pour cela qu'au cours de l'été 2013, au Moulin d'Haljoux, l'ambassadeur d'Israël Son Excellence Jacques Revah a remis à titre posthume le diplôme et la médaille de « Juste parmi les Nations » attribués par l'Institut Yad Vashem de Jérusalem à Madame Anne-Marie de Sélys Longchamps-Farina. La garde de ce témoignage de profonde reconnaissance a été confiée à trois enfants de cette grande et courageuse femme de cœur.

Parmi les participants à la cérémonie se trouvent trois personnes profondément reconnaissantes : ces hommes furent trois des « enfants cachés » du Home d'Haljoux. Sont aussi présents des membres de sept familles de la région qui, pendant la guerre, créèrent à grand risque un réseau d'aide décisif autour des petits protégés d'Anne-Marie de Sélys. Un des fils de celle-ci a rendu hommage aux descendants de ces courageux acteurs de l'ombre qu'il gratifia avec émotion du titre de « Justes anonymes ».

Citations de la 5^e Escadrille

Citation aux Ordres du 3^e Régiment d'Aéronautique 01/06/1940 – *« Escadrille hors pair, d'un allant et d'une bravoure remarquables. A fait preuve de merveilleuses qualités de sang-froid et de courage en luttant avec une abnégation complète jusqu'à épuisement total de son matériel. Digne d'être citée en exemple. »*

Citation à l'ordre du jour de l'Aéronautique Militaire – 20/06/1940 : *Unité d'un moral très élevé, a montré un allant magnifique le 11 mai 1940 lors du bombardement des débouchés de Maastricht. Mission particulièrement périlleuse effectuée avec des moyens réduits contre des forces adverses considérables. Au cours des journées des 12, 13, 14 et 15 mai 1940 a effectué avec succès d'importantes missions de reconnaissance malgré des pertes sévères en personnel et en matériel. »*

Citations à titre personnel

Dans une lettre du 18 mai 1943, William Ugeux (personnage historique de la résistance belge qui est à l'origine de la mise sur pied de la ligne d'évasion qui transite dans les Pyrénées par le célèbre « passage de l'Irati » dont il a été question au Chapitre III) sollicite comme suit l'octroi de la Croix de Guerre à Charley de Hepcée:.. *« officier dont les qualités de chef et le tranquille courage ont fait l'admiration de tous ceux qui ont travaillé avec lui et particulièrement de celui qui sera toujours fier de l'avoir eu sous ses ordres. Sans son concours, son mépris absolu de la mort qu'il a manifesté chaque fois en traversant les barrages des polices française, allemande et espagnole, les services belges et alliés auraient été à plusieurs reprises coupés de la Grande-Bretagne. »*

La Croix de Guerre 1940 lui est ainsi attribuée à Londres le 29 juillet 1943 avec la citation suivante : *« A participé au péril de sa vie, dès août 1940, à la lutte active contre l'envahisseur tant dans les organisations de résistance que dans les services de renseignement. A personnellement contribué à assurer l'évasion des territoires occupés de nombreux aviateurs cherchant à rejoindre les forces belges. S'est acquitté de ses tâches avec un courage inébranlable, une discipline parfaite et un patriotisme ardent surmontant les risques les plus graves, sciemment encourus. »*

Distinctions honorifiques

- Chevalier de l'Ordre de Léopold II, par Arrêté royal du 8 avril 1939.
- Chevalier de l'Ordre de la Couronne, par Arrêté royal du 8 avril 1940.
- Croix de Guerre 1940 (Londres 28 juillet 1943).
- Autorisé le 22 septembre 1944 à porter, à titre définitif, l'insigne métallique des Forces belges en Grande-Bretagne.
- Major ARA, Agent de renseignement et d'Action, 1^{ère} catégorie, par Arrêté du Régent du Royaume du 13 mars 1945.
- Croix de Guerre 1940 avec palme à titre posthume, par Arrêté du Régent du Royaume du 26 avril 1946.
- Médaille Commémorative de la Guerre 1940-1945 avec deux éclairs croisés.
- Médaille de la Résistance.
- Honneur et Patrie République française.
- Soldat sans uniforme F.F.C. Croix de Guerre avec palme – République française.
- Award for Brave Conduct.
- Croix de Guerre avec palme – République française.
- Médaille Commémorative française de la Guerre 1939-1945.
- Croix de Guerre 1940-1945 – Grand Duché de Luxembourg.
- Croix du Prisonnier politique avec deux étoiles.

Promotions

- Commissionné au grade de Major d'Aéronautique, à titre posthume, par Arrêté du Régent du Royaume du 3 août 1948.
- Nommé au grade de Major en qualité d'agent de renseignement et d'action à la date du 1^{er} mars 1944, par Arrêté du Régent du Royaume du 25 janvier 1950.

Hommages

- 4 novembre 1965 - L'École Royale Militaire donne le nom du « Major Aviateur Charles de Hepcée » à la 105^e Promotion Toutes Armes, pour la qualité de l'exemple donné au cours de sa vie.
- 13 septembre 2012 – Sur l'aérodrome militaire de Beauvechain, remise d'ails à des élèves-pilotes de la Promotion 2009 qui porte le nom du Major Aviateur Charles de Hepcée. Mesdames Monique, Claire et Rose de Hepcée, ses filles, participent à la cérémonie.

Fiches biographiques succinctes d'acteurs importants

William Ugeux – Né à Bruxelles le 22 février 1909, aîné d'une famille de sept enfants. Humanités au Collège Saint-Michel. Débuts d'études de Droits aux Facultés universitaires Saint-Louis puis est étudiant à l'Université catholique de Louvain (UCL). Inscrit au barreau en 1932 ; Docteur en Droit de l'UCL en 1934. Est directeur du journal « Le Vingtième Siècle » et en est le rédacteur en chef jusqu'en 1940. Sous l'occupation allemande, d'octobre 1941 à juin 1942, est le directeur du Service de renseignement Zéro. En 1942 est un temps directeur de La Libre Belgique clandestine. Passé en Angleterre, est parachuté en France en août 1942 en vue d'assurer la coordination des services belges de renseignement. Participe à la mise sur pied d'une filière d'évasion à travers les Pyrénées via la scierie basque de Mendive et son câble de transport vers les sommets de la forêt d'Iraty. Retourné en Angleterre, est nommé le 17 juin 1943 Directeur Général du Renseignement et de l'Action de la Sureté de l'Etat. À la libération, exerce pendant un temps la fonction de Secrétaire général du Ministère de l'information. Collabore à plusieurs quotidiens et périodiques puis crée l'Institut belge d'Information et de Documentation (INBEL) qu'il dirige jusqu'en 1979. Est jusqu'en 1979 professeur au département de la communication de l'Université catholique de Louvain. Grande figure de la Résistance et du Renseignement, journaliste, professeur d'université, historien de la résistance belge, il laisse une œuvre écrite précieuse. Chrétien avéré, il a prôné inlassablement l'ouverture et la tolérance. A été élevé à la dignité de Comte par Sa Majesté le Roi Baudouin. Décède à Bruxelles le 13 octobre 1997.

Charles Schepens – Né à Mouscron le 13 mars 1912. Après avoir étudié les mathématiques, il entre à la faculté de médecine de l'Université de Gand où il termine son cursus en 1935. Il décide de se spécialiser en ophtalmologie, une formation qui n'est alors pas encore enseignée en Belgique. Il devient médecin militaire puis entame les études d'ophtalmologie en Grande-Bretagne. Mobilisé comme médecin au sein de l'Aviation militaire belge, il s'installe à Bruxelles. Sous l'occupation, son camarade aviateur Anselme Venieuwe, le décide à entrer en résistance. Membre du Service de renseignement Zéro, sous la tutelle de William Ugeux il achète au pays basque français la scierie désaffectée de Mendive dont il prend la direction sous le nom d'emprunt de Jacques Pérot. La Compagnie d'Iraty, grâce à son câble de transport qui grimpe vers les forêts de la frontière franco-espagnole, va devenir en 1942/1943 un pion essentiel de la ligne de passage des Pyrénées « alimentée » par les convois conduits par Charles de Hepcée et Anselme Vernieuwe, les deux passeurs-chefs de la ligne entre Bruxelles et l'Espagne. L'extraordinaire exploit durera dix-huit mois puis, sous la menace d'une arrestation par les nazis, « Monsieur Pérot » doit fuir et à son tour passer en Angleterre. Après le conflit, en 1947, le docteur Schepens s'installe aux États-Unis à la Harvard Medical School. En 1949, il crée le tout premier service orienté vers la recherche et l'intervention sur la rétine. Puis il crée le Schepens Eye Research Institute, le plus grand établissement indépendant de recherche ophtalmologique des États-Unis. Il conçoit

et fabrique le premier ophtalmoscope binoculaire dont le prototype est conservé dans la collection de la Smithsonian Institution.

Pionnier de la chirurgie réparatrice du décollement de la rétine, il est reconnu par ses pairs comme un des dix plus influents ophtalmologues du 20^e siècle. En 2006, pour les faits de résistance au cours de la 2^e Guerre mondiale, la République française lui décerne la Légion d'Honneur. Il décède le 28 mars 2006 aux États-Unis.

Anselme Vernieuwe, DFC – Né à Anvers le 19 janvier 1916. Officier pilote militaire breveté en 1937, est affecté à la 3^e Escadrille de l'Aéronautique Militaire lors du déclenchement des hostilités le 10 mai 1940. S'engage activement dans des mouvements de résistance à l'occupant allemand, notamment comme agent du réseau de renseignement Zéro où il travaille avec William Ugeux et Charles de Hepcée. Avec eux, participe à l'organisation et au fonctionnement de la filière d'évasion vers l'Angleterre via Mendive, en Pays basque français. Effectue 19 missions avec passages de la ligne de démarcation française et franchit les Pyrénées à cinq occasions. La Croix de Guerre 1940/1945 lui est attribuée. Passé en Angleterre, s'engage à la Royal Air Force et vole pour le Bomber Command sur Wellington, Halifax et Lancaster. En août 1944, aux commandes d'un Lancaster, conduit une difficile mission de bombardement de nuit sur l'Allemagne qui lui vaut l'attribution de la DFC et d'une palme supplémentaire à la Croix de Guerre. « Selmo » Vernieuwe assurera des missions de guerre jusqu'en janvier 1945. Après le conflit, passe comme pilote de ligne à la Sabena au sein de laquelle il exercera diverse fonction de direction. Comme Directeur des exploitations de la compagnie, il lance le projet de circuit postal par hélicoptère qui deviendra ensuite le tout premier réseau international régulier par hélicoptère. Est détenteur du brevet n° 1 de pilote civil d'hélicoptère inscrit au registre belge. En 1953, lors de l'inauguration de l'héliport de Bruxelles-Allée Verte, aux commandes d'un Sikorsky S-55, assure l'ouverture de la ligne vers Rotterdam avec Igor Sikorsky lui-même comme passager de marque. Quitte la Sabena en 1969 et devient vice-président de la Compagnie de Promotion, chargé d'y développer une Section de transport aérien de passagers. Décède à Huy à l'âge de 68 ans dans un accident de circulation.

Galerie de photos
Élève à l'Ecole Militaire

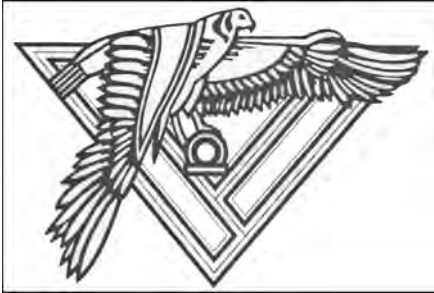


Instruction sur le tir à la mitrailleuse.



Moment de détente.

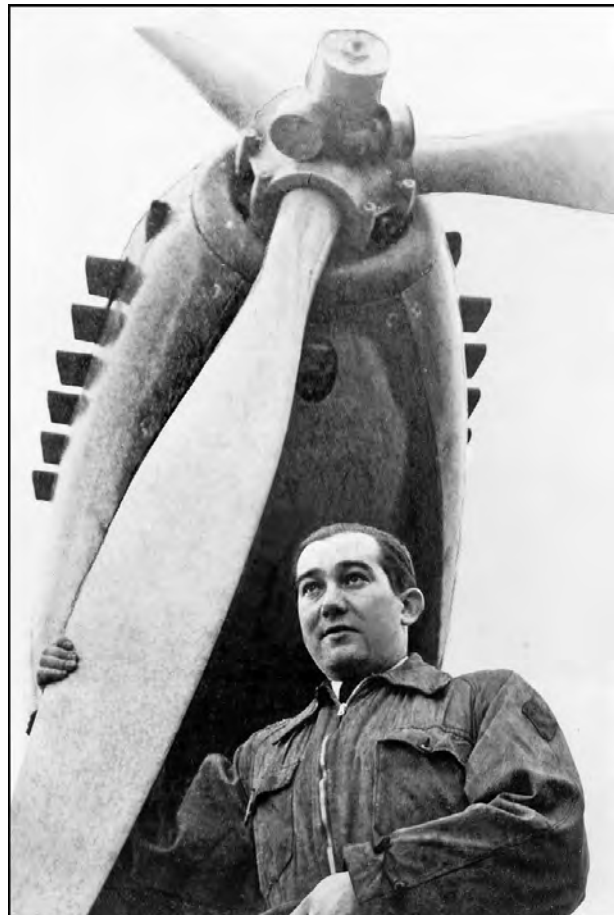
La 5^e Escadrille



Le Faucon égyptien, l'insigne de l'escadrille.



Un des quatorze Fairey Battle de l'unité.



Le Capitaine de Hepcée sous le nez d'un de ses avions.



Le patron... avec quelques pilotes équipés pour une mission.



Moment joyeux ; le Capitaine de Hecpée offre un gobelet d'argent personnalisé à chacun des membres d'équipage.



Le gobelet original d'Alexandre Binon qui survivra à l'attaque des ponts du Canal Albert le 11 mai 1940.



L'Aigle égyptien gravé sur le haut d'un gobelet d'argent.

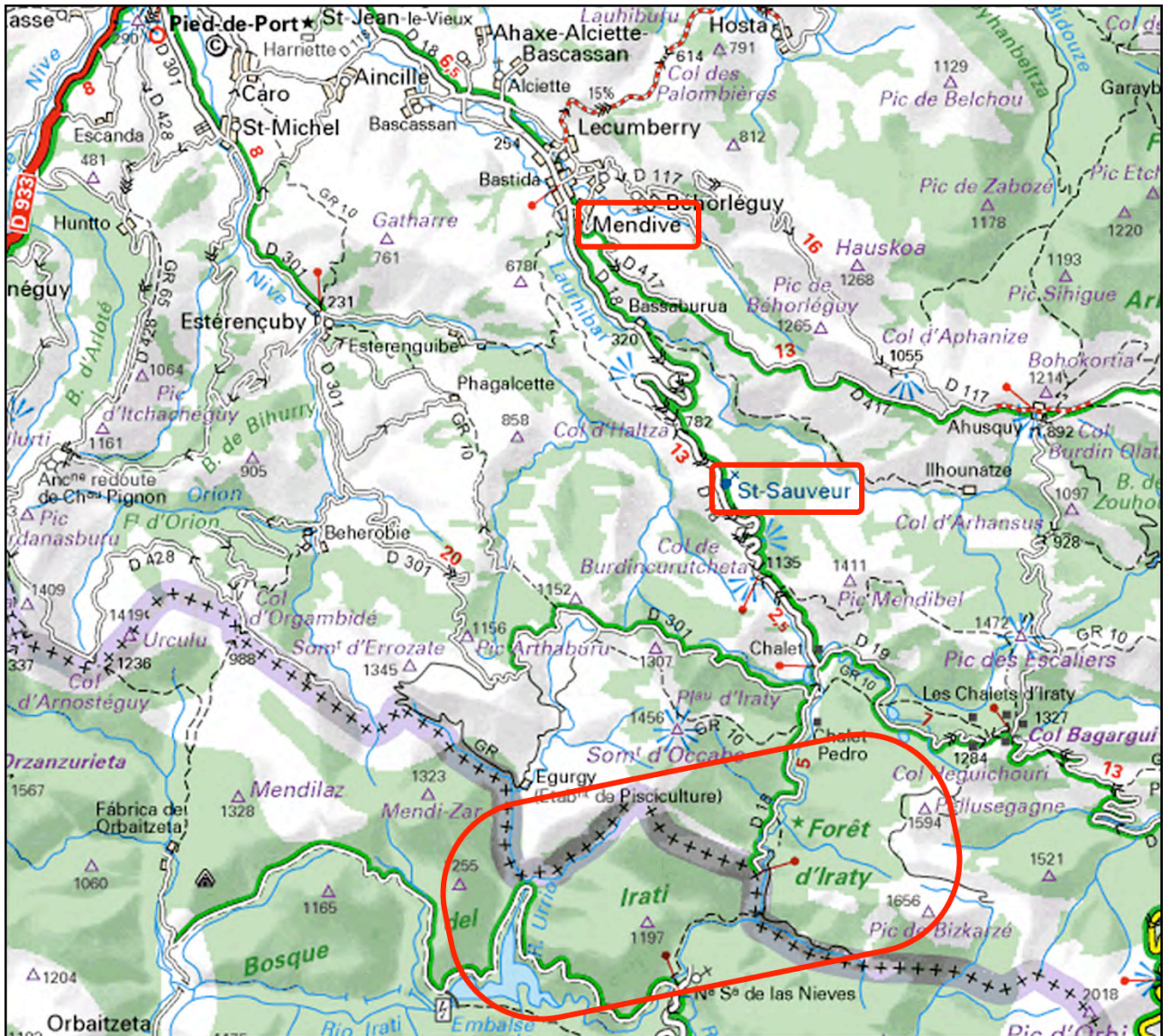


Alex Binon et Jacques Dome, rescapés de l'attaque des ponts du Canal, dévoilent la stèle du pont de Vroenhoven.



Remise d'ailes à la promotion Major Aviateur Charles de Hepcée, en présence des filles du parrain de promotion.

Le Passage de l'Iraty



En Pays basque - Mendive, sa scierie et son câble qui monte jusqu'à la forêt d'Iraty via St Sauveur.



Pour remettre en état le fil de Mendive, le nouveau câble est porté à l'épaule.



Un attelage de boeufs tire le câble vers le haut des pentes de l'Iraty.



De la station intermédiaire St Sauveur, une grume venue de l'Iraty descend vers la scierie de Mendive.

N° 275

CARTE D'IDENTITÉ

Nom : Pérot

Prénoms : Jacques Alexandre

Nationalité : F.

Profession ou qualité : exploitant forestier

Né le 19 décembre 1918

à Hautmay aux Rues (Seine)

Domicile : Lecumberry zone rénovée
pyrénaïque
les Hautes



ANCA
Emprise locale :

Signature du Titulaire
A.P.

Visa pour légalisation :

LECUMBERRY 10 MARS 1943

LE T. FRANC
LE T. MARS
LE T. BASSES-P.

*be Mairie
de Mendive*

SIGNALEMENT

Taille : 1 m 75

Cheveux : blonds

Barbe : deux

Front : bleu

Yeux : bleu

Nez : noir

Visage : clair

Teint : clair

Signes particuliers :

Copie de la fausse carte d'identité du Docteur Schepens, alias Jacques Pérot, exploitant forestier.



Chapelle St Sauveur - À gauche de la porte, la plaque apposée plus tard par des évadés belges.



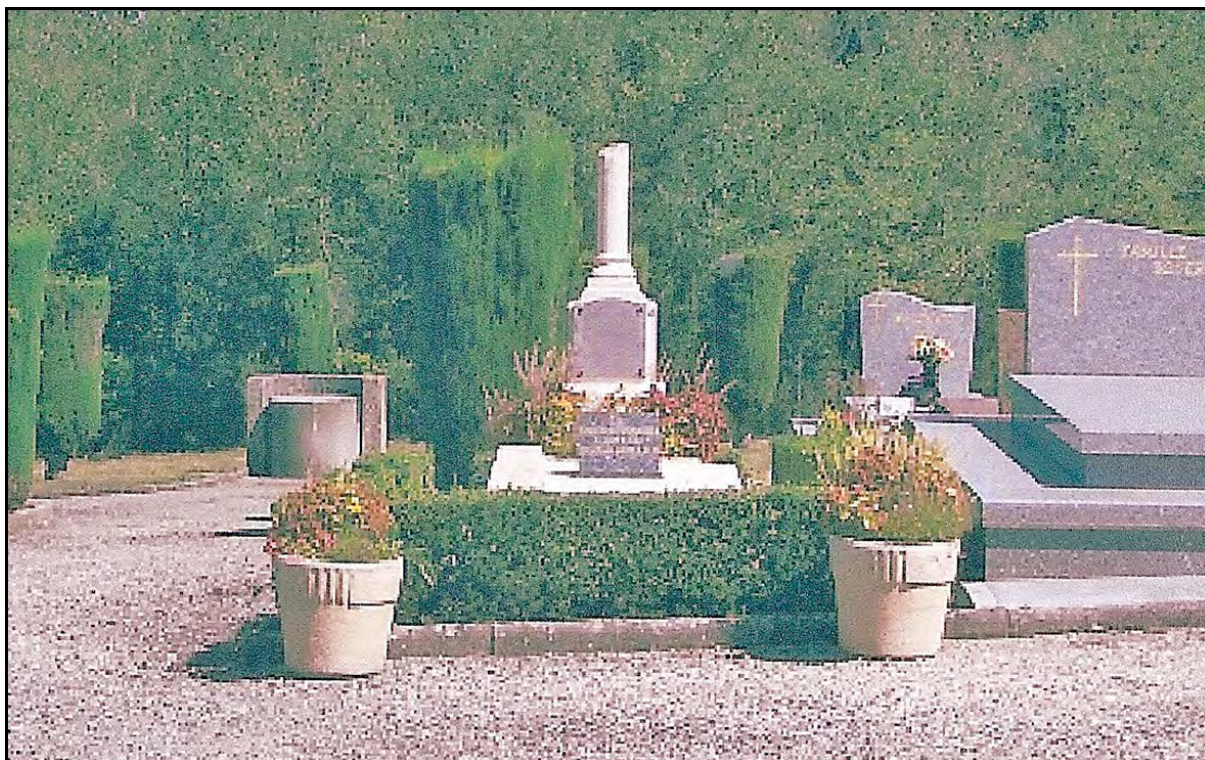
Chapelle St Sauveur ; en français et en basque, les mots de gratitude exprimés par des survivants du passage de l'Iraty.

En Angleterre



RAF Pilot Officer de Hepcée.

Le rapatriement



À Castelmorou, la sépulture dans laquelle reposèrent les corps des cinq martyrs non identifiés.



Le 30 juin 2012 à Castelmorou, cérémonie d'hommage et de proclamation de l'identification de Charles de Hepcée.



Le 30 juin 2012 à Castelmaurou, cérémonie d'hommage et de proclamation de l'identification de Charles de Hepcée.



Le 24 juillet 2012, à l'église de Braibant, le représentant du Roi ; à ses côtés, la délégation municipale du Castelmaurou.



En l'église de Braibant, pendant la messe de retrouvailles et d'action de grâce.



Le président des VTB, le Général Aviateur Michel Mandl, prononce l'ultime hommage au Major Aviateur Charles de Hepcée.

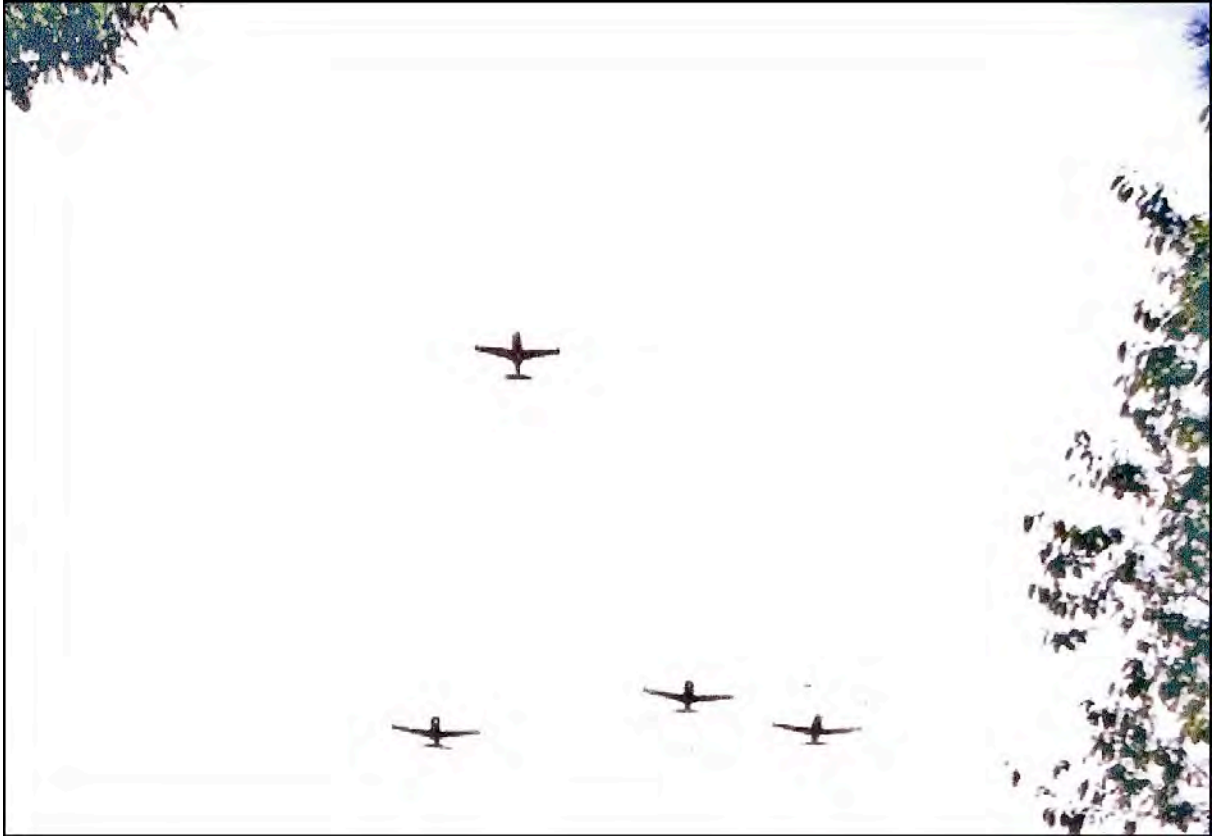
Les funérailles



Après l'office religieux, le cercueil porté par quatre officiers élèves pilotes quitte l'église de Braibant.



À Halloy, porté par les aînés de ses petis-enfants, le cercueil de Charley est amené à la tombe familiale.



En formation Missing Man, des Marchetti de la 5e Escadrille apportent un ultime salut au héros enfin revenu chez lui.



La sépulture familiale dans la forêt de Halloy où Charley repose à jamais aux côtés de Micheline, son épouse.



L'insigne de la RAF sur le monument de la Pelouse des Aviateurs.

Le 1er novembre 2013 à la pelouse des aviateurs à Bruxelles.



Sur la stèle de Charles de Hepcée, le mot DISPARU est remplacé par deux dates : celle de sa mort en France en 1944 et celle de son rapatriement à Halloy en 2012.

Sources

- William Ugeux, *Le passage de l'Iraty*, Editions Armand Henneuse, Lyon, 1962.
- Alexandre Binon, *Conférence donnée aux Vieilles Tiges*, vers 1970 (Retranscription).
- Michel Terlinden, *L'Aéronautique Militaire belge en 1940*, Icare 1975.
- Magazine AVION – Hors série n° 18, Peter Taghon, *L'Aéronautique Militaire belge en mai-juin 1940*.
- Jean Fosty, *La guerre secrète des services de renseignement et d'action 1940-1944*, Editions JM Collet, 1987.
- Georges Muratet, *Les martyrs du Bois de la Reulle*, Salles Courbatiers (Aveyron) 2008.
- Meg Ostrum, *Le chirurgien et le berger-Deux héros de la Résistance au Pays Basque* (traduit de l'américain), Aubéron, 2011.
- Claire de Hecpée, *Le lièvre et la lune*, édition originale juin 1995, édition revue août 2012.
- Rose de Hecpée, *Itinéraire d'un retour, Charley de Hecpée, 14 mars 1911-27 juin 1944*, mai 2012.
- Institut de médecine légale, Laboratoire d'anthropologie moléculaire archéogène, *Identification du Major Aviateur Charles (Charley) de Hecpée*, Strasbourg, 2012.
- Brigitte d'Oultremont, *Charles dit Charley de Hecpée – Où es-tu mon beau capitaine ?* Bruxelles, 2012.
- Christian Laporte, *Le retour d'un héros, 68 ans après*, La Libre Belgique, Bruxelles, 2012.
- Michel Mandl et Alphonse Dumoulin, *Funérailles du Major Aviateur Charles de Hecpée, ferveur et émotion*, Magazine VTB, Bruxelles, 2012.
- Dossier matriculaire du Major Aviateur Charles de Hecpée, Bruxelles, 2013.
- Entretiens avec Claire de Hecpée, 2013.
- Collection de photos : famille de Hecpée ; André Bar ; Roland Binon ; Jean-Pierre Decock ; images de l'Internet.