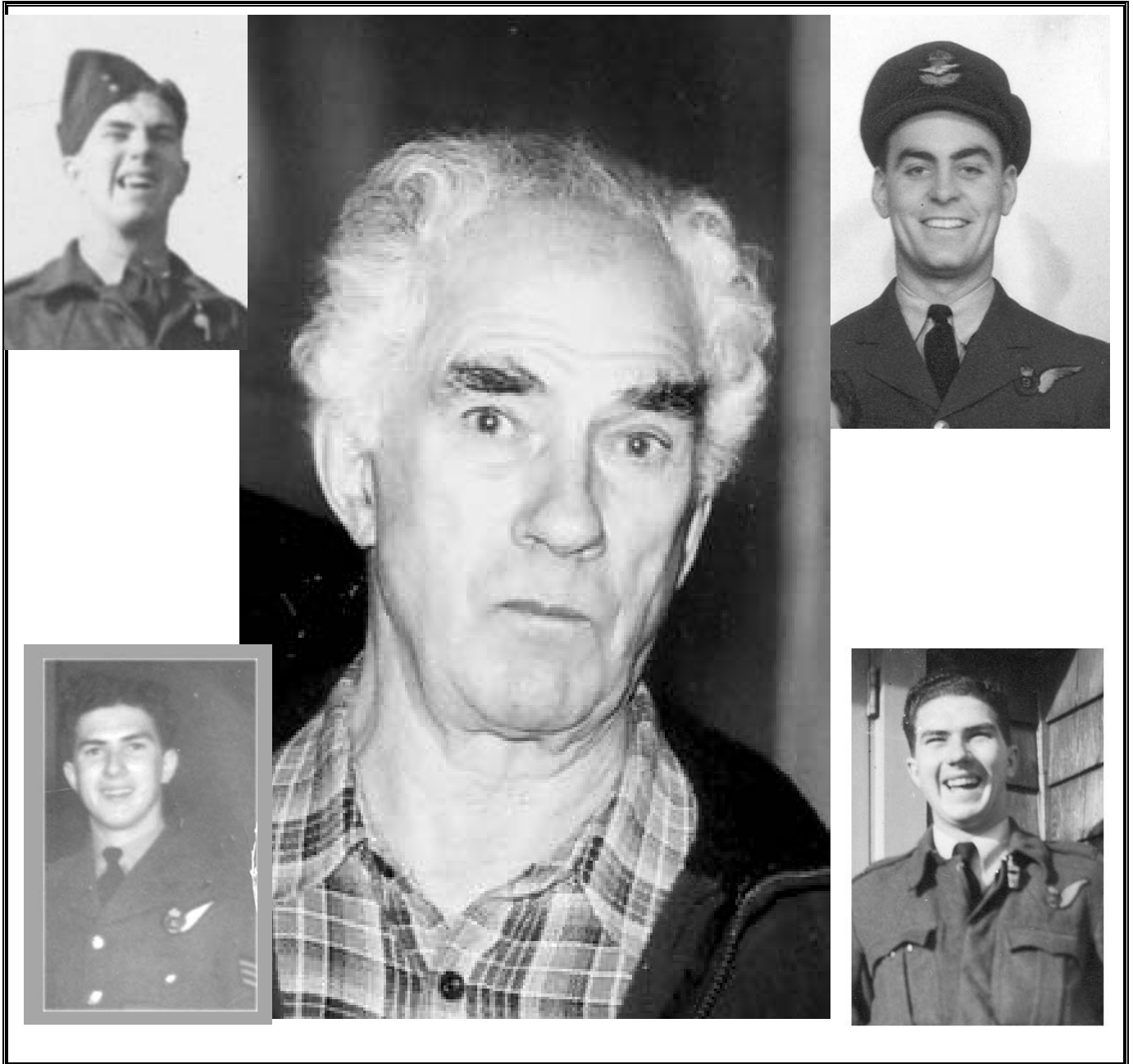


# Le reconnaissez-vous maintenant ? Monsieur Laurent Véronneau



Laurent Véronneau né le 10 juillet 1924  
Marié, père de 2 filles et 2 garçons  
ULP 3314

Né à Saint-Hugues le 10 juillet 1924 dans une famille de 5 enfants et d'un père cultivateur

En 1943 à l'âge de 18 ans il rencontre un ancien professeur, qui lui demande ;

Professeur : ce qu'il advient de lui,

Laurent : je ne sais pas.

Professeur : Si j'étais toi je m'enrôlerais dans la RCAF (**Royal Canadian Air Force**)

Le professeur touchait une corde sensible car il a toujours rêvé de voler,

Laurent s'est donc enrôlé.

Il se rend à Toronto pour débiter son entraînement militaire, par la suite il rencontra un recruteur. Laurent voulait faire parti du personnel volant, mais était trop jeune pour devenir pilote. Le recruteur suggéra que deux postes de mitrailleurs étaient vacants.

Laurent accepta et parti à la fin de 1943 pour son entraînement de mitrailleur à l'Île du prince Édouard, d'une durée de trois mois cela consistait à;

- apprendre la manipulation d'une tourelle pour coordonner ses tirs avec le pilote
- se familiariser avec la rotation de la tourelle,
- bien prendre conscience de la vulnérabilité de sa cloche de verre.
- Il aura également à se familiariser avec ses 4 mitrailleuses Browning de calibre.303 in. Ou si vous préférez 7,7 mm

## **Voici quelques spécifications intéressantes sur la tourelle;**

- **Fonctionnement** : hydraulique-électrique, elle comprend deux pompes et deux circuits séparés, le premier qui assure le mouvement des mitrailleuses et le second les mouvements de la tourelle. Les pompes sont mues par des moteurs électriques de 24 Volts.
- **Champ de tir** : Possibilité de tirer sur 360 degrés et entre 0 et 84 degrés d'élévation.
- **Poids** : La tourelle pesait 170 kg (373 lb) à vide et 282 kg (621 lb) armée
- **Vitesse d'opération**: 24 degrés/seconde avec le moteur à 3000 rpm
- **Blindage** : 9mm entourant la tourelle
- **Protection** : Des résistances sont prévues, pour réchauffer la pompe et les moteurs, et d'autres incorporées dans le circuit hydraulique. Tout est conçu pour assurer un bon fonctionnement aux basses températures rencontrées en altitude. Mais rien n'a été imaginé pour le mitrailleur.
- **Protection pour mitrailleur** : Il doit revêtir une combinaison chauffante, une prise est prévue pour alimentation de la combinaison, ainsi que pour l'alimentation en oxygène.
- **Protection de tir** : Un interrupteur électrique interdit la mise à feu lorsque l'hélice où les structures de l'avion se trouvent dans le champ de tir
- **Armement**: Elle était armée de 4 mitrailleuses Browning de calibre.303.. ou si vous préférez 7,7 mm.. Ces armes étaient alimentées en balles par une courroie. Elle s'est avérée une excellente arme car les enraiments se produisaient seulement lors d'un mauvais chargement de la courroie.
- **Poids d'une mitrailleuse** : 9.9 kg (21 lb 14 oz)
- **Longueur de la mitrailleuse** : 3 pieds 8 po
- **La vitesse de la balle** : 2,660 pieds/sec
- **Vitesse de tir**: 1,100 à 1,200 balles à la minute selon les conditions
- **Porté** : 3,000 pieds

**Quelle fierté!**



Mitrailleuse .303 (7mm)

Combinaison

Blindage 9mm

**Laurent sur sa tourelle**

L'entraînement en tir réel eut lieu à bord de bi-moteur Bristol Bolingbroke, ce dernier possédait des tourelles comme le Halifax.

Le Bristol était précédé d'un avion monomoteur remorquant un sac de sable, chaque mitrailleur à l'entraînement tirait des balles de couleur différentes dans le sac, de retour au sol, on pouvait donc connaître la dextérité et le pointage des mitrailleurs.



Évidemment que notre ami Laurent a très bien performé et a passé à l'étape suivante soit d'exécuter des tâches de commando durant un mois (survie, attaque corps à corps, entraînement physique, etc..) Cet entraînement très rigoureux leur était donné par des vétérans de Dieppe.

**Il fut donc gradué au printemps 1944.**



**Photo lors de sa graduation**

Il est revenu à Lachine pour faire ses bagages, direction Halifax, durant le trajet en train vers Halifax, puis en avion cargo vers l'Écosse, il rencontra d'autres canadiens français, dont Roland Laporte qui lui s'était enrôlé en 1939 au début de la guerre comme pilote.

Ce dernier forma un équipage en 1 journée et demanda à Laurent d'en faire parti comme mitrailleur, ce qu'il accepta. Le pilote canadien français avait de bons contacts. Il fut donc le commandant d'un Handley page Halifax III, l'équipage était formé du pilote, d'un ingénieur qui gère l'essence, l'huile, la calibration des moteurs, etc...et sert de co-pilote, d'un sans-filiste, d'un navigateur, d'un bombardier et de deux mitrailleurs.

Laurent fut donc intégré à l'escadron 425



### Voici une brève historique de cet escadron;

Escadron de bombardement formé durant la Deuxième Guerre mondiale dans le but de regrouper principalement des aviateurs canadiens français au sein d'une même unité. Baptisée «Alouettes», l'escadron adopta comme devise: «Je te plumerai». À l'automne 1942, l'escadron fut déclaré opérationnel. L'unité opérera à partir de l'Angleterre.

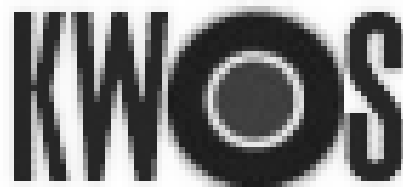
L'escadron accomplit 287 raids, 24 missions de largage de mines en mer et 11 opérations de lancement de tracts. Elle frappa sans relâche le complexe militaro-industriel de l'Allemagne (Kiel, Essen, Hambourg, Berlin, Cologne...), s'attaqua aux bases de U-boats en France occupée, détruisit des sites de V-1, etc.

L'escadron servit ainsi avec honneur et distinction mais plus de 250 hommes perdirent la vie. L'Escadron 425 permit aux Canadiens français, pour la première véritable fois, d'accéder massivement au monde de l'aviation. Saviez-vous qu'environ 4 000 québécois de langue française se sont portés volontaires pour faire parti de l'aviation royale canadienne, soit 9.14% des effectifs totaux. Les 300 francophones de "l'escadron des Alouettes" ne représentaient que 50 % des membres d'équipage et 90 % du personnel au sol.

L'aviation d'après-guerre puisera abondamment dans ce bassin de main-d'œuvre qualifiée. Nombre d'anciens «Alouettes» marqueront ainsi le développement ultérieur de l'aviation civile, comme Gilles Simard chef-pilote de Québecair, Léopold Brochu directeur de l'aéroport de Québec, Gilles Boulanger fondateur du pageant «Les Faucheurs de Marguerites», Gilles Lamontagne qui fut Ministre de la défense. Jean-Claude Hébert dirigea Bombardier... La liste semble sans fin. En ce sens, l'impact du 425 dépassa de beaucoup sa seule période opérationnelle de temps de guerre. Discontinué en 1945, l'Escadron 425 Alouettes fut réactivé en 1954 à Saint-Hubert. C'est aujourd'hui une unité de chasse basée à Bagotville.

Chaque avion de l'escadron était identifié sur le côté du fuselage, avec ;

- ❖ 1 ou 2 lettres dans le cas du Halifax de Laurent c'était "KW" qui représentait le code d'identification de l'avion.
- ❖ La cocarde du pays, ici c'était celle du royaume uni, trois bandes concentriques, rouge blanc bleu, fine bande centrale blanche, fine bordure jaune.
- ❖ Suivi d'une lettre.



Les tailles et position de la cocarde (ornement militaire circulaire), selon les textes de 1912, permettent de comprendre les raisons de l'utilisation de la cocarde. Avec de tels signes distinctifs, c'est bien évidemment du sol qu'on reconnaîtra rapidement l'appartenance de l'avion à son armée; le but avoué est d'éviter aux artilleurs et autres tireurs terrestres de chercher à atteindre de leurs projectiles cet aéronef. La cocarde apparaît aussi sur les ailes pour signaler la nationalité de l'avion à d'autres qui pourraient le survoler. La convention de Genève oblige imposant une cocarde sur le fuselage.

## L'équipage avec laquelle Laurent volera durant son périple



Voici une brève description du **Halifax III** :

**Type:** Bombardier lourd équipé de quatre moteurs de 1,675hp Bristol Hercules XVI

**Performance :** Vitesse max: 277mph @ 6,000ft. Vitesse de croisière: 225mph @ 20,000ft

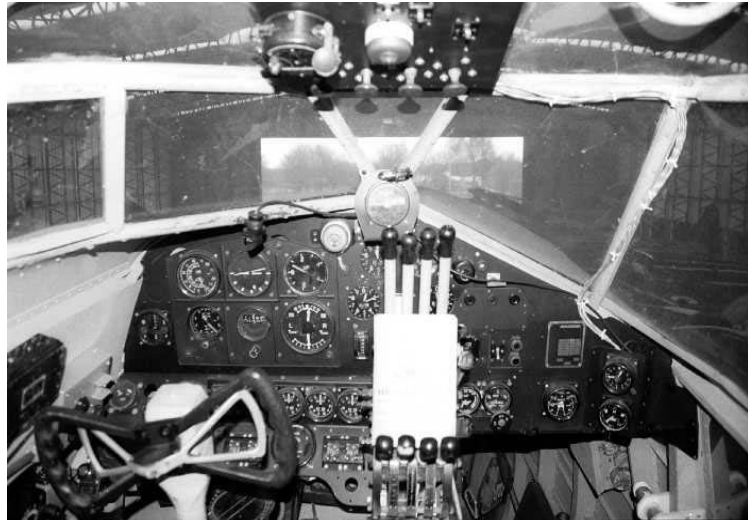
Plafond: 20,000ft, Autonomie: 1,770 miles

**Armement:** Quatre mitrailleuses de calibre .303in Browning dans la tourelle dorsale et quatre dans la tourelle arrière.

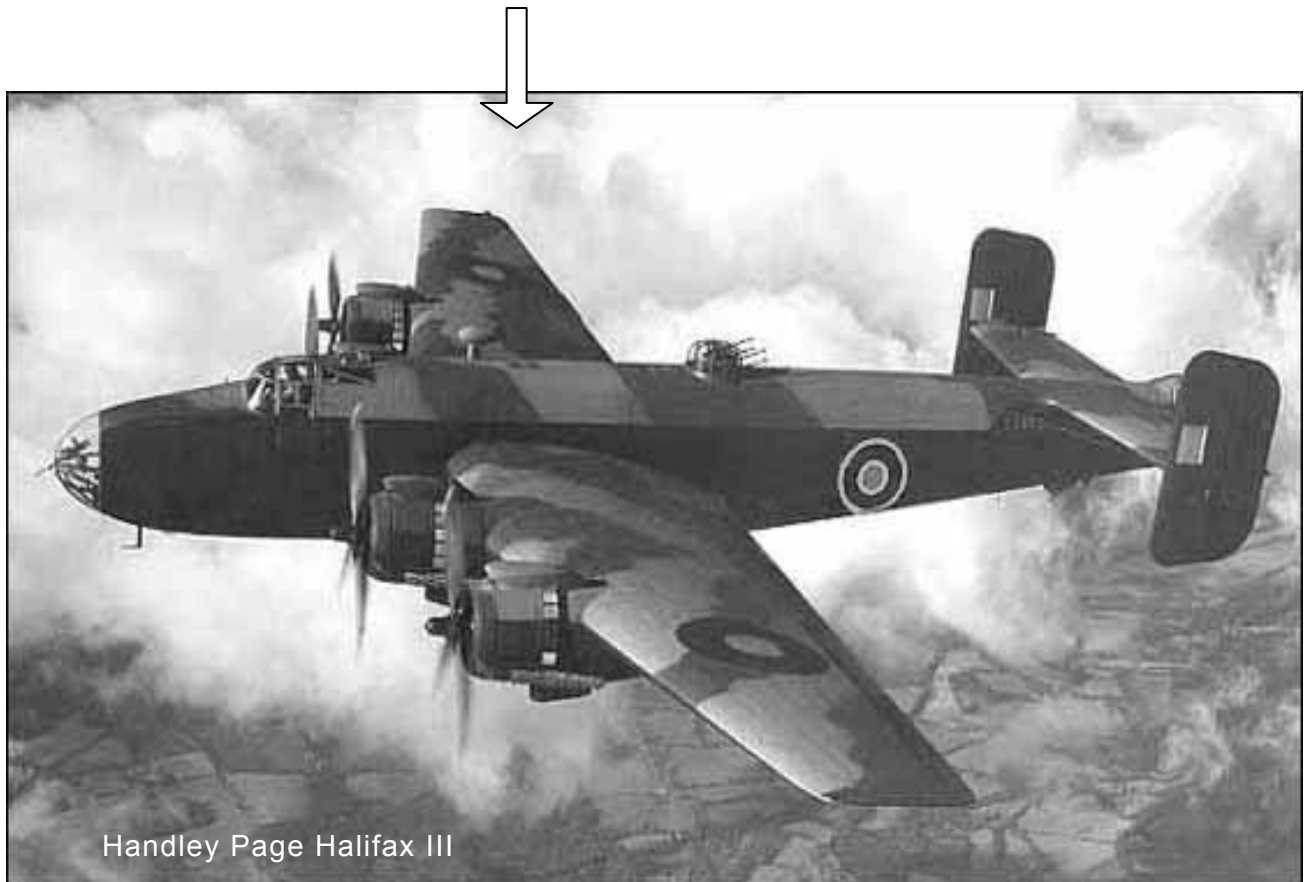
**Poids de chargement des bombes:** 13,000lb.

**Poids:** À vide: 38,332lb. Total: 65,000lb **Dimensions:** Envergure:104ft 2in Longueur: 71ft 7in  
Hauteur: 20ft 9in

Le pilote était seul à l'avant, l'ingénieur était assis à l'arrière du pilote dans un endroit clos et au besoin, exécutait les tâches de co-pilote.



**Imaginez-vous dans cette tourelle de nuit à 13,000 pieds et que ça tire de partout**



Handley Page Halifax III

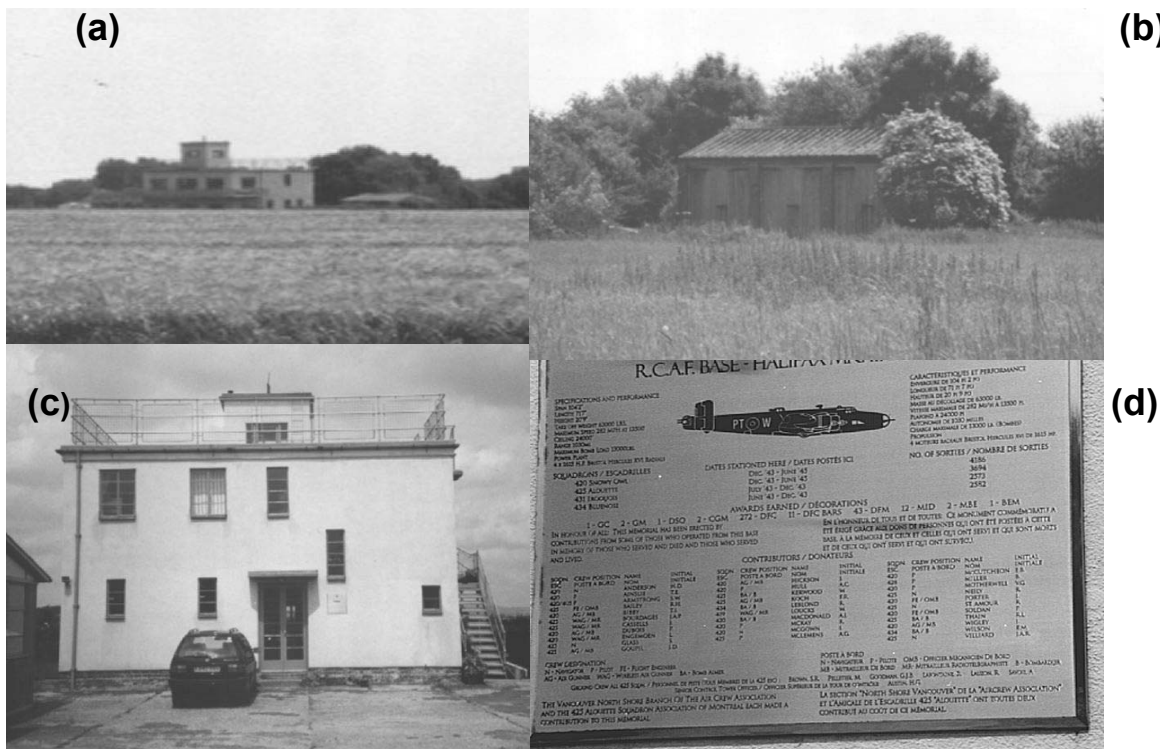
Laurent et son équipage avaient comme base l'Aéroport de **Tholthorpe** situé à 19 km au NW de York en Angleterre

Cette base fut opérationnelle Du 10 déc. 43 au 12 juin 45.

Il y avait une tour de contrôle et 3 pistes en asphalte

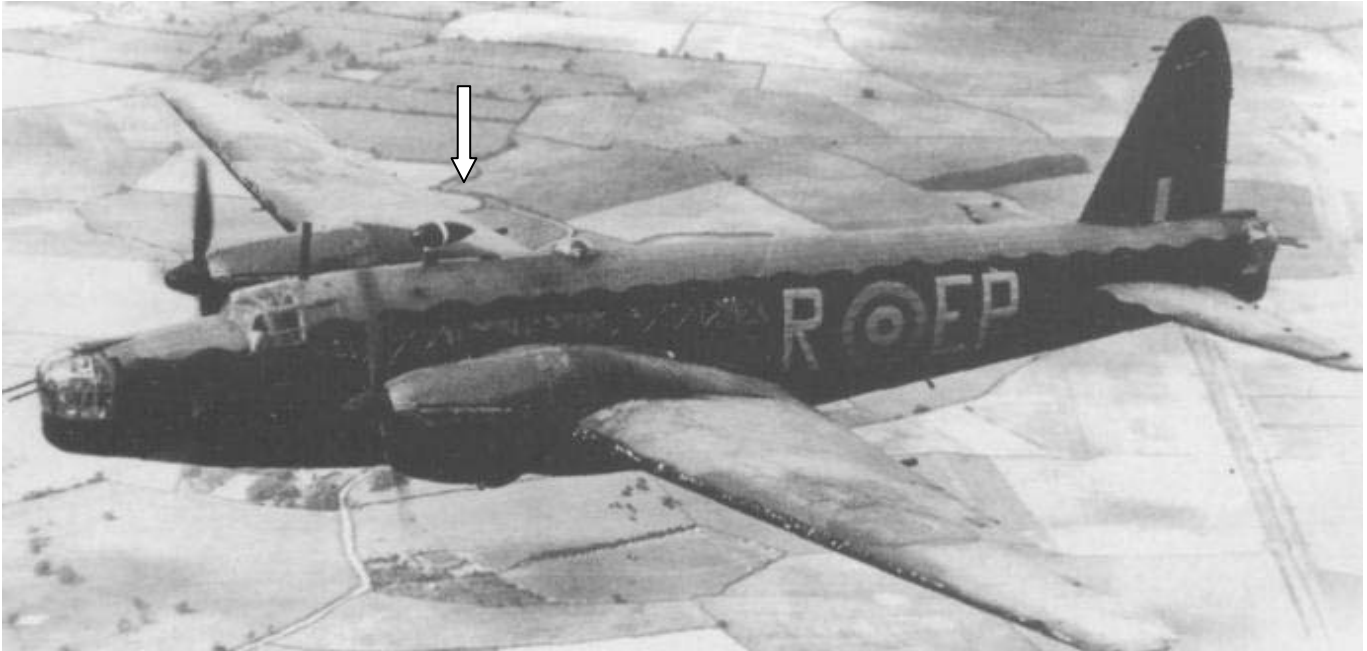


En 2006, cet aéroport est devenu un champ d'agriculture (a), seul le bâtiment du poste de pompier (b) est encore intact, la tour de contrôle (c) est maintenant une maison d'habitation. Mais il existe une plaque dédiée à tout le personnel ayant passé par Tholthorpe (d) qui trône sur le mur extérieur arrière de la maison.



L'escadron 425 fut basé à cet endroit de décembre 43 à juin 45, durant cette période les Halifax ont volés à 162 reprises, 28 ont été perdus. Depuis son ouverture en juin 43, un total de 119 Halifax furent perdus depuis cette base.

Au printemps 1944, c'est à partir de cette base que Laurent fera tous ces vols. Avant de partir en mission, il exécuta quelques vols d'entraînement avec un avion "Wellington", surnommé le cigare volant.

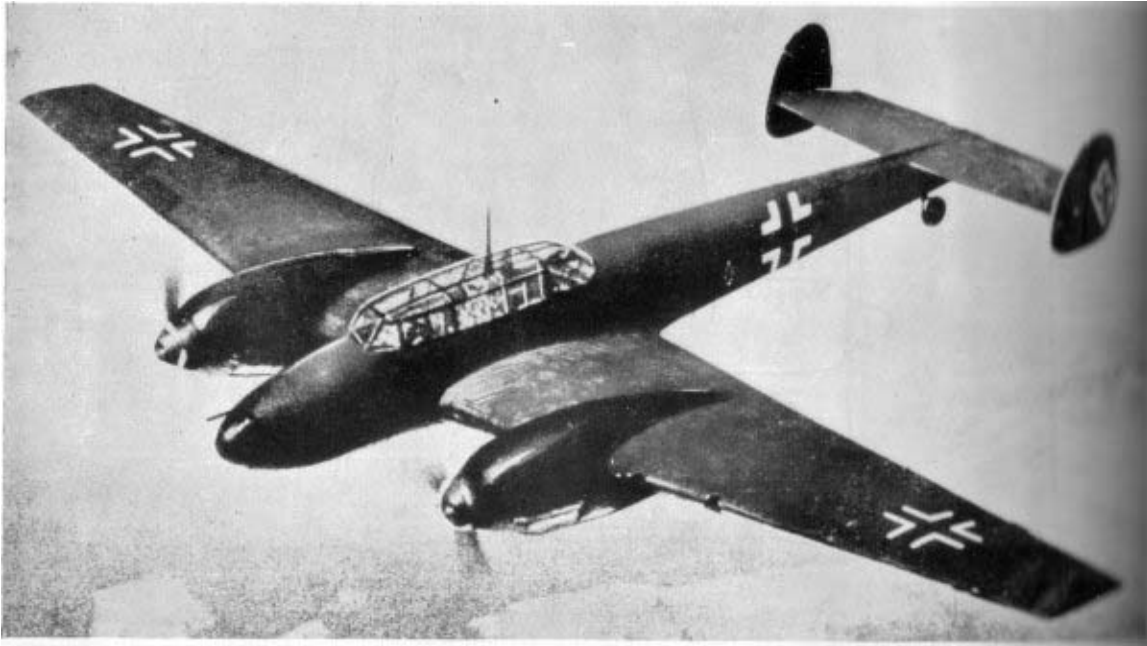


Laurent grâce à son talent ne fit pas beaucoup d'entraînement et débuta rapidement dans le feu de l'action sur un Halifax.

Sa première mission fut de nuit et se passa au dessus de la Cologne. Il eut son baptême d'adrénaline quand il aperçut dans la noirceur totale la proximité d'un avion, il ne pouvait pas l'identifier mais apercevait clairement la rougeur des cylindres du moteur.

La consigne était d'avertir le pilote et d'attendre pour tirer. Pourquoi? Et bien tout simplement parce que lorsqu'il pressait la gâchette une balle sur cinq était un TRACER, le but était de pouvoir visualiser le trajet des balles vers la cible mais comportait l'inconvénient d'être aussitôt repéré, il n'était donc pas recommandé de tirer pour rien surtout de nuit.

Lors d'une autre mission, son cœur fit juste un bond quand il vu la croix gammé d'un Messerschmitt Me110



Laurent se souvient des départs de la base avec 20 à 25 Halifax quittant pour des missions de bombardements au dessus de l'Allemagne.



Ils partaient sans savoir s'ils allaient revenir et dans quel état car plusieurs Halifax revenaient avec des trous de balles partout et très souvent sur trois moteurs.

Sur la photo de droite, on peut observer ce qu'un bombardier voyait de sa fenêtre.

En plus des nombreux points d'impact au sol,

On peut apercevoir un autre avion Halifax



Laurent participa à 21 missions de bombardement au-dessus de l'Allemagne et à deux de diversion. Les bombardements se déroulaient la majeure partie du temps de nuit à des altitudes moyennes de 15,000 pieds, le nombre d'avions participant à ces raids était en moyenne une centaine et déversait une moyenne de 1,000,000 lbs de bombes à forte explosion et 250,000 lbs de bombes incendiaires.

Dans la nuit du 15/16 mars 1945, par un temps clair, Laurent en était à sa quinzième mission. Il faisait parti de 43 Halifax des escadrons 408, 415, 420, 425, 426 et 436 ainsi que 99 Lancasters des escadrons 419,424,427,428,431, 433 et 434. Ils ont participé à une opération au dessus de la ville de Hagen dans la vallée du Rhur. Les équipages survolèrent la région à des altitudes comprises entre 13,000 et 19,000 pieds, ils larguèrent un total de 468,000 lbs d'explosifs et 818,000 lbs de bombes incendiaires, de sérieux dommages furent infligés aux usines ennemies.

Au dessus de l'objectif, l'avion de Laurent fut illuminé par un faisceau lumineux provenant du sol, ils furent touchés par une rafale de projectiles anti aérien, les dommages ne furent pas sérieux, quelques trous dans une aile et dans le fuselage. Lors de leur retour vers la base, un chasseur de nuit allemand, le Junkers 88 est apparu et a tiré une série de balles qui toucha l'aile droite ainsi que les deux moteurs de droite.



Appareil allemand le plus efficace de la deuxième guerre mondiale. Il se révéla le plus polyvalent de la Luftwaffe, bombardier 4 places, chasseur de nuit, appareil de reconnaissance, bombardier en piqué, torpilleur et avion anti-char. Il est le seul à être utilisé du premier au dernier jour du conflit.

Laurent tira plusieurs rafales en sa direction et selon la trajectoire des balles traçantes, Laurent toucha sa cible à plusieurs reprises. Laurent resta calme, il avait déjà subi des attaques similaires à plusieurs reprises.

Tout à coup la vue du feu dans le quatrième moteur puis dans le troisième, le sortit de ses pensées et communiqua au pilote « Fire on Both right engine ».

Le flight engineer a alors mis en marche les extincteurs mais en vain, le feu continuait à consommer l'aile et les moteurs.

À ce moment, il s'est dit « *le feu en l'air c'est pas bon on s'en sortira pas* » il décida donc de sortir de ce four qui allait devenir assurément son tombeau.

Le temps devenait donc un piège car il devait faire les opérations suivantes avant d'avoir la possibilité de sauter en parachute.

- ✓ Il devait débrancher tous les raccords de sa combinaison : oxygène, chauffage, casque d'écoute,
- ✓ descendre de sa tourelle dans la carlingue pour prendre son parachute et ce avec peu d'oxygène, sans masque, à 13,000 pieds,
- ✓ se guider dans la noirceur totale sur la longueur du fuselage pour trouver son parachute et le mettre,
- ✓ combattre les mouvements de roulis vers la droite en piqué de l'avion
- ✓ éviter le feu qui envahissait le fuselage,
- ✓ alors Laurent ne finit pas d'attacher son parachute, il sauta les deux pieds en avant en se disant qu'il est mort de toute façon s'il demeure trop longtemps dans cet avion.

Sa sortie fut chaotique, perdit une botte puis heureusement une sangle de son parachute resta prise autour de son épaule droite. En chute libre, dans le froid à cet altitude, au mois de mars et dans la pénombre, il a vu disparaître l'Halifax en feu vers la droite et crasher à environ 1 mille en espérant que tout son équipage ait pu le quitter.

Il réussit à tirer la poignée d'ouverture du parachute qui s'ouvra, il remercia le ciel d'avoir accepté l'offre du magasinier la veille lorsqu'il lui avait proposé un parachute flambant neuf. Laurent lui avait répondu " *the best for the best* ". Sa joie s'estompa lorsqu'il se demanda où il atterrirait, sur un obstacle, dans les arbres, dans les fils....

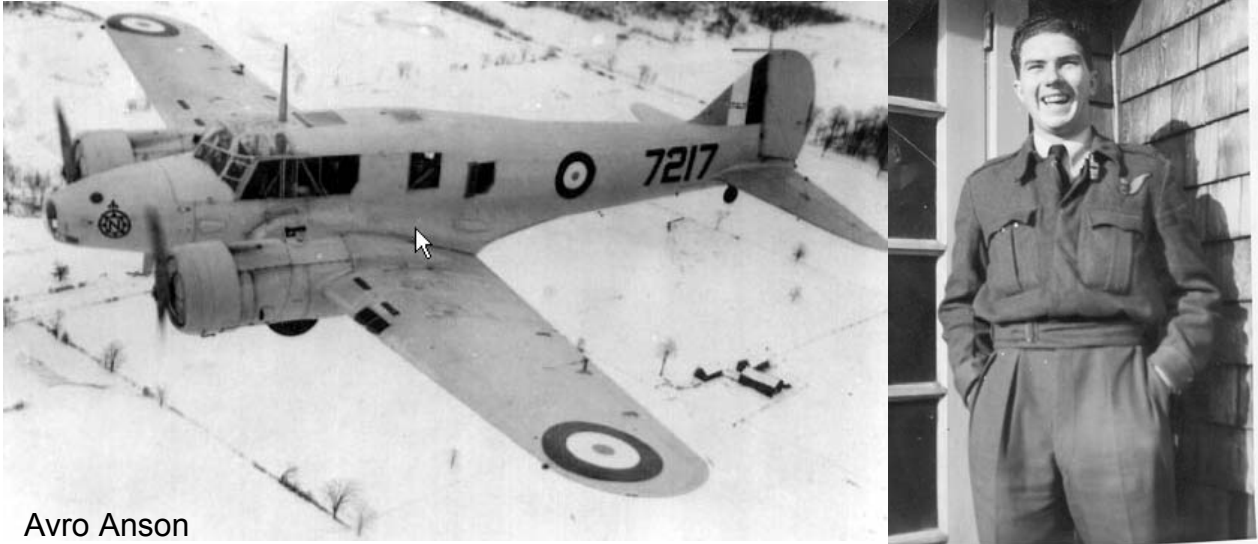
Et à quel endroit en territoires ennemis ou pas ? Laurent me résume la situation comme ci :  
*Une vraie boîte de Pandore*

Par chance, Laurent atterrit dans un champ à Gosselies en Belgique, ce village est près de la ville de Charleroi, des belges le prirent en charge, bien que ce village avait été repris des mains des Allemands le matin même par les Américains, il s'avérait dangereux de traîner dans le coin.

Le sans-filiste et le mitrailleur arrière atterrirent sains et saufs près de l'endroit où Laurent fut retrouvé, le bombardier se blessa, le pilote se retrouva dans un tas de fumier, blessé dans son orgueil. Le flight engineer fut retrouvé mort dans l'épave de l'avion.

La journée suivante fut consacrée à la coupe de cheveux puis à l'embarquement dans un Avro Anson qui normalement accepte 6 passagers, mais sans siège il pouvait en embarquer 11, donc c'est assis par terre et entassés, qu' ils se sont rendus à leur base.

Il s'en suivit une permission de deux semaines, Laurent, alors âgé de 20 ans, visita une partie de l'Europe. Il exécuta 6 autres missions par la suite.



Avro Anson

Chaque équipage peignait le nez de leur avion avec un dessin particulier et à chaque fois qu'il abattait un avion ennemi, il ajoutait un symbole à ce dessin. Pour l'avion de Laurent, le sans-filiste avait peint un lapin et pour chaque avion abattu, une carotte était ajoutée.



Laurent et son équipage pouvaient compter le nombre d'avions abattus, mais il revenait souvent avec des trous de balles dans l'avion, une fois il en a compté 21.

Le 7 mai 1945, l'Allemagne capitule et c'est officiellement le 8 mai 1945 qu'est proclamé l'armistice qui met fin à la guerre en Europe.

Le 12 juin 1945, la base de Tholthrope n'est plus opérationnelle et une demande est faite à tous les individus composant les équipages ; retourner au Canada ou rester et s'engager dans la guerre qui continuait à faire rage entre les alliées et le Japon. Plusieurs décident de retourner en Amérique près de leur famille mais Laurent voulu rester, il a alors débuté un entraînement spécifique pour cette axe de guerre, mais le 6 août 1945: Après le rejet de l'ultimatum de Potsdam, un bombardier américain largue une bombe atomique au plutonium sur Hiroshima - Bilan : 75 000 morts et 90 000 blessés sur une population de 250 000 personnes. 9 août : Une seconde bombe atomique, Fat Man, est larguée sur Nagasaki, faisant environ 38 000 morts

Le 2 septembre 1945 : L'empereur du Japon reconnaît officiellement la défaite, en signant avec le général Douglas MacArthur sur le cuirassé américain Missouri, le document de sa capitulation sans condition. Cet acte met fin au dernier conflit en cours de la

Seconde Guerre mondiale et entérine l'occupation du Japon par les États-Unis.

Laurent rentre au Canada, ne savait guère que faire il s'est alors inscrit à des cours de correspondances à l'université. En 1946, sa cousine l'inscrit à l'Université Laval à des cours spéciaux pour les vétérans, Laurent se sentit donc obligé à suivre ce cours nommé pré-scientifique où 35 vétérans étaient inscrits. Il est libéré des forces armées.

À l'automne 1946, il fit son pré-scientifique à la faculté d'arpentage et génie forestier. Il gradua en 1951, puis se rendit à Dolbeau afin de travailler en forêt et apprendre avec un arpenteur certifié pendant 9 mois, puis réussit avec succès son examen d'entrée à l'ordre des arpenteurs du Québec



Laurent ne perdit jamais le goût de voler, alors en 1954 il s'inscrit à un cours de pilote au Montréal Flying Club de Cartierville, le cours coûtait 700 \$ mais le gouvernement remettait 400 \$, donc le coût de sa licence = 300 \$, l'avion d'entraînement était un Cessna 120 et un 140 sans radio et à proximité de Dorval. Après sept heures de vol, Laurent exécuta avec brio son premier solo puis à 27 heures de vol obtenu sa licence de pilote privé ULP 3314, qui est à ce jour valide et une des plus anciennes.

Par la suite il louait des Piper J-3 dans les aéroclubs de Saint-Hubert Laurentides et Wondel, il se souvient que le premier voyage fait avec sa licence avait été le tour de l'île de Montréal.

Le manque d'arpenteur dans la région de Saint-Jean obligeait les clients à téléphoner à un arpenteur de Montréal, il décida alors d'ouvrir un bureau, ce qu'il fit en 1956 et devient arpenteur résident.

En 1957 il se marie et devient père de 2 filles et 2 garçons.

En 1960 il achète en compagnie de trois compagnons son premier avion un Cessna 172 C-FJTK, 1957, sa femme se souvient qu'elle ne le savait pas... Par la suite et au cours des ans il rachètera les parts de ses associés.



En 1975, Laurent vend avec regret son 172 à M. Léopold Veilleux de St-Georges de Beauce, ce dernier en est encore l'heureux propriétaire, puis Laurent achète son Beech A23-24 C-FXBR.

Voilà! J'espère vous avoir fait connaître cet homme sans peur qui a toujours eu la passion de **VOLER**



**Merci Laurent**

Guy Tremblay