

1

C'est par une douce matinée de l'automne 1934 que le conscrit MAUFRET Albert appartenant au 2^{ème} contingent de l'année se présente sur le quai de la gare de Dijon où sont rassemblés les nouveaux appelés.

Un officier est là qui les réunit et les fait conduire en camion à la caserne Brune.

Premier contact avec les cuisines de l'armée, puis rassemblement en direction des casernes de la ville.

C'est ainsi que le soldat MAUFRET prend en camion la route de la base 102 à Longvic dont il franchit l'enceinte au croisement d'après-midi. L'impression est favorable: c'est un colonel qui reçoit les troufions!... Rapidement tout le monde change ses vêtements civils contre la tenue militaire, à cette époque les soldats de l'armée de l'air sont habillés avec la tenue bleu-horizon de la dernière guerre, les bandes molettières et les godillots. Seul la coiffure, un béret bleu-marine remplacera le calot ou le képi en usage dans l'infanterie.

Electricien de métier la nouvelle recrue est aussitôt orientée vers sa spécialité à laquelle lui sera bientôt proposée, en complément, la radio.

Le travail ne manque pas: indépendamment des "classes" le soldat MAUFRET se voit bientôt confié des travaux de modification de l'équipement électrique de plusieurs bâtiments, puis il faut à l'intérieur de boîtiers mettre en place des téléphones dans différents bureaux.

2

Un trimestre ne s'est pas encore passé que des volontaires sont demandés pour le Maroc. Là-bas on est en plein soulèvement et la guerre du Rif commence.

Leur départ ne modifie pas la vie de la base et le soldat HAVFRET devenu l'homme qui "dompte" l'électricité est conivé à mettre en place l'éclairage d'une salle transformée en centre de danse :

La soirée est organisée par les officiers célibataires et le champagne n'y fait pas défaut!

Les choses pourtant deviennent sérieuses au Maroc : on ne se contente plus de volontaires, c'est maintenant une partie de l'effectif de la base avec 2 escadrilles d'avions aux ordres du capitaine Lesourd qui vont frêcher la route de l'Afrique du Nord. Cette fois-ci Albert HAVFRET fait partie de l'expédition. Nous sommes en mars 1925.

Les avions, des BREGUET XIV sont démontés et embarqués par caisses en gare de Perrigny pour Marseille.

De là elles sont chargées par bateaux avec équipage officiers et soldats.

Le débarquement se fait à Hussein-Dey où les baraquements nous attendaient déjà. Les opérations de remontage des avions ont alors commencé avec les mécaniciens venus de Longvic, les engagés, le 1^{er} contingent d'appelés que nous avions retrouvé et notre contingent. Il est probable qu'un certain nombre de mécaniciens avait été également délégués par le constructeur.

"Sur ce qui me concerne j'avais reçu la mission d'installer

des postes de radio sur nos avions. Il s'agissait de postes à éclateur qui devaient être positionnés sous le siège du pilote. Ce fut aussitôt un véritable choc de protestations. Les pilotes ne pouvaient admettre à juste titre semble-t-il - la proximité d'étincelles de l'éclateur à proximité des points de manœuvre des tuyauteries de carburant. Le positionnement des postes fut en définitive fixé dans la carlingue derrière le pilote et c'est avec les moyens du bord - en l'occurrence des morceaux de métal provenant d'un dépôt de vieux avions accidentés - que le radio MAUFRET exécuta les ordres. C'était l'observateur qui avait en charge le fonctionnement de la radio sur l'avion dont il était en même temps le navigateur.

Ainsi rééquipés les avions commencèrent alors leurs essais et notamment ceux de bombardements. Les bombes utilisées étaient en ciment et se larguaient au moyen d'une courroie par tringlerie.

Parallèlement à ces travaux nous devions satisfaire à des entraînements plus intenses qu'à Longvic sur le fonctionnement des armes et sur le tir :

Il était attribué à chaque homme un fusil LEBEL neuf et, pour se faire, encore emballé dans sa graisse d'origine. Avant la 1^{ère} séance de tir il nous fallut nettoyer le fusil à l'absence. Celle-ci ne faisant pas défaut nous ne l'avions sans doute pas ménagé.

" Je réussis sur cible un tir groupé qui altere l'attente

de mon sous-officier lequel, le moment venu, s'empresse de m'emprunter mon fusil - résultat médiocre qui amuse un capitaine désireux de faire une démonstration. Stupéfaction l'officier réputé bon tireur ne place aucune balle dans la cible ! Fallait-il en conclure que mon arme se refusait à servir d'autres que le soldat MAUFRET ? Examinée de près il est apparu que l'essence, en desséchant le bois, avait provoqué un jeu entre le canon et le fut au niveau de la grenadière de l'arme. La vibration enlevait alors toute précision."

Les avions étant réglés et tout le monde bien au point nous sommes tous partis pour Sidi-Djehel à proximité de Fez. C'est de là que l'escadrille commença les opérations de guerre. Le ravitaillement sur la base n'était pas très commode : les approvisionnements se faisaient par Fez. L'eau nous parvenait par une citerne qui devait emprunter des chemins défoncés pour le passage des camions de telle sorte que tout le monde se plaignait du rationnement trop sévère : un mécanicien assoiffé n'a-t-il pas été jusqu'à tirer de l'eau du radiateur d'un BREGUET XIV pour étancher sa soif ? Consciemment d'ailleurs le plein avait été refait avant le départ de l'avion !

Les jours passaient sans déplorer le moindre incident sur nos avions qui rentraient indemnes de leur mission d'observations ou de bombardements. Un accident toutefois pour l'ordonnance d'un officier, qui, chargé de faire le plein

1
5
d'une voiture, de nuit, muni d'une "lampe tempête" s'est grièvement brulé.

Le moment du départ arrivait enfin, après 18 mois de service, nous étions en avril 1926; nous attendions chaque jour l'officier qui amenait notre ordre de retour par Oujda - Oram - et Marseille. C'est là que le caporal MAUPRET débarque avec ses 21 soldats et décide sur la casquette de "la classe" d'arroser la "Quille": nous trouvons, sur la recommandation d'un officier, un restaurant où nourriture et boissons abondent. Service impeccable avec un service derrière chaque touffion!

Le lendemain départ vers Dijon après un ravitaillement dans l'une des casernes de Marseille où l'on nous distribue, entre autres, des bûches de pain dont l'intérieur est fourré! Ceci nous vaut au passage à Dijon de perdre une bonne partie au ravitaillement. Heureusement pour le caporal MAUPRET, le "déserteur" arrive par le train suivant et tout le monde se retrouve à Longvic où nous sommes démobilisés.

Je ne sais plus s'il faisait beau ce jour là, mais je puis dire que le moral n'était pas à la fleur!