





**JOURNAL**  
**D'UN SOUS - OFFICIER**  
**DE L'ARMEE DE L'AIR**  
**TOE - INDOCHINE**

© L'Harmattan, 2002  
ISBN : 2-7475-2966-5

Collection « Graveurs de Mémoire »

**PAUL CLARY**

**JOURNAL**  
**D'UN SOUS - OFFICIER**  
**DE L'ARMÉE de L'AIR**

**T O E - INDOCHINE**

**BIEN – HOA**

**1952 - 1954**

**L'Harmattan**  
5-7, rue de l'École-Polytechnique  
75005 Paris  
FRANCE

**L'Harmattan Hongrie**  
Hargita u. 3  
1026 Budapest  
HONGRIE

**L'Harmattan Italia**  
Via Bava, 37  
10214 Torino  
ITALIE



*Le disparu si l'on vénère sa mémoire*

*est plus puissant que le vivant*

*Antoine de saint Exupéry*

*Aux capitaines Raffutin et Guérin,*

*au sergent-chef Tartasse*

*et, à tous ceux de la Base aérienne 192,*

*morts pour la France et le Vietnam*



## INTRODUCTION

---

Paul Clary est né le 28 février 1927 à Romans sur Isère (Drôme). Etudes primaires puis secondaires qu'il abandonnera, pour rejoindre en 1942 les massifs de l'Isère où la « Résistance » s'organise. Il s'y impliquera dès l'âge de 16 ans (Isère-Vercors ) avec son frère aîné fuyant le STO. Il échappera aux forces policières de « Vichy » mais son frère capturé, sera déporté par les Nazis au camp de concentration de Dachau. Il devance son appel et s'engage dans l'armée de l'air le 15 juin 1947, à la base aérienne de Clermont-Ferrant-Aulnat où il effectue sa phase de formation initiale. Le 23 décembre, il est affecté à la base aérienne de Compiègne, puis le 7 mars 1948 à la base aérienne 740 de Nantes Château-Bougon. Il est nommé sergent le 1<sup>er</sup> septembre 1950.

Détaché à la base aérienne 706 de Cazaux (Ecole des techniciens de sécurité) de mars à mai 1951, il obtient son brevet élémentaire de spécialité. Il se marie le 2 novembre 1951 à Nantes. Il est affecté le 12 novembre 1951 au centre d'entraînement des réserves de l'armée de l'air de Lille, en tant que chef de la sécurité des vols.

Début janvier 1952, il apprend qu'il est désigné pour « Tour de départ en Indochine ». La guerre qui dure maintenant depuis 1945 exige de plus en plus de moyens.

Le 22 février 1952, il embarque à Marseille sur le paquebot « André Lebon » pour un voyage de 26 jours. C'est à partir du 20 février qu'il décide de tenir un journal de route. Il le rédigera pendant ses 25 mois de séjour en Extrême-Orient. Son fils Jean-Paul, naît le 13 octobre 1952.

A son retour d'Indochine, le 4 avril 1954, Paul Clary sera affecté dans une station radar à Dole-Tavaux. Sa fille Brigitte naît le 26 août 1956. Après un passage à l'Ecole technique de l'armée de l'air de Rochefort et à celle de Cazaux où il obtient son brevet supérieur de spécialité, il est désigné en mars 1957 pour l'Algérie qu'il rejoint avec son épouse et ses enfants. Il séjournera dans une unité à Baraki au Sud d'Alger jusqu'en mars 1961 puis, en détachement de terrain opérationnel à Laghouat (Sud Algérien) d'où il sera muté fin décembre à la base aérienne d'Oran-La Sénia. En août 1962, après l'indépendance de l'Algérie, il est rapatrié avec sa famille et, affecté

à la base aérienne 132 de Colmar-Meheinem. Ayant obtenu son brevet de cadre de maîtrise à l'Ecole technique de l'armée de l'air de Rochefort, il est nommé chef des services de sécurité de la base, et au grade d'adjudant-chef.

Le 1<sup>er</sup> mai 1967, il quitte l'armée de l'air et est admis sur concours dans le corps des techniciens d'étude et d'exploitation de l'aviation civile. Après un cursus de perfectionnement à l'Ecole nationale de l'aviation civile d'où il sortira major de sa promotion, il est affecté comme adjoint technique du chef du district aéronautique Nord/Pas-de-Calais (chargé des moyens généraux et de la sécurité), sur l'aéroport de Lille-Lesquin puis, sur sa demande au même poste du district aéronautique Pays de la Loire, sur l'aéroport de Nantes-Château-Bougon, le 15 mars 1972.

Au profit du service technique de la navigation aérienne, il participera à l'étude, à la réalisation et à l'expérimentation de nouveaux matériels lourds de sauvetage, protection et lutte contre les feux d'aéronefs.

Il est admis à la retraite le 1<sup>er</sup> novembre 1987 avec le grade de chef-technicien de classe exceptionnelle. Il clôture ainsi 40 années de carrière aéronautique et, se retire avec sa famille à Rezé.

Ayant contracté un engagement « Réserve-active » il sera affecté « mobilisation » à la Base aérienne 705-Tours puis, sera commandant du centre air de perfectionnement et d'information des réserves (CAPIR) de Nantes de 1975 à 1981. Il est admis à l'honorariat du grade de capitaine le 1<sup>er</sup> mars 1984. Au titre de la « réserve citoyenne » et bénévolement, il continue à s'impliquer très activement dans les activités du CAPIR et, au sein de l'association nationale des officiers de réserve de l'armée de l'air dont, il fut Président de secteur pendant 6 ans.

Paul Clary obtint son brevet de pilote de planeur militaire et civil en 1950 puis en 1963 le brevet de pilote avion (PPL-A), qu'il aura l'avantage de mettre à profit dans son emploi à l'aviation civile. Il totalise près de 1500 heures de vol-pilote.

En l'an 2000, il obtient de l'association nationale « Les Vieilles Tiges » la médaille de pilote du demi-siècle.

Il continue à piloter au sein de l'aéro-club d'Airbus-Nantes.

Il est titulaire de 12 décorations officielles dont chevalier de la légion d'honneur, médaille militaire, officier de l'ordre national du mérite et, médaille d'honneur de l'aéronautique.

## AVANT – PROPOS

---

*Amis lecteurs,*

*Vous allez vivre à travers ce récit l'histoire d'un homme au cœur d'un conflit qu'il subit, l'histoire d'un homme d'honneur, d'un soldat pour qui le sens du devoir n'est pas un vain mot mais aussi d'un mari éprouvé par la séparation, d'un père déchiré de ne pouvoir assister son épouse et connaître son enfant.*

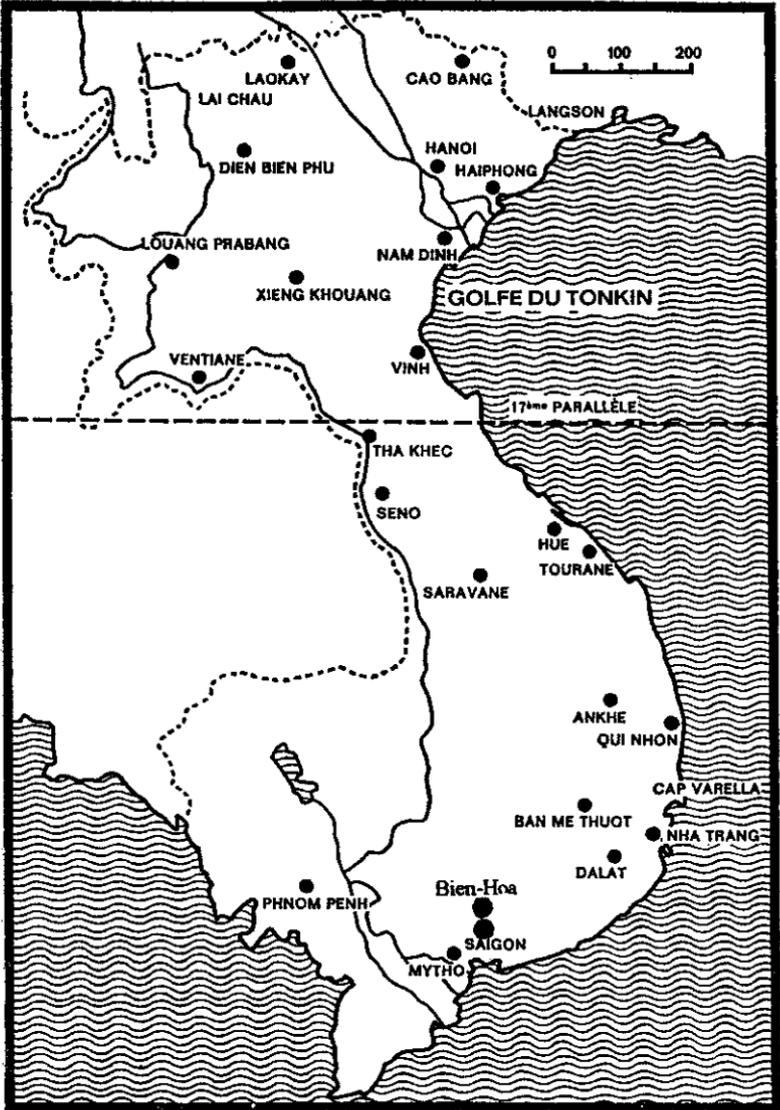
*Ne vous attendez pas à lire le récit d'épiques combats, mais attendez-vous à connaître, à ressentir avec Paul Clary les maux de tous les jours, l'oppression quotidienne d'un adversaire souvent invisible qui gagne chaque jour du terrain. Le combat n'est pas toujours là où on l'attend, il faut lutter contre la maladie, contre les éléments atmosphériques, contre un environnement qui ne sied pas à l'armée française.*

*Quand la félonie est au cœur même des troupes alliées, seule l'amitié entre soldats français peut permettre à chacun de conserver son sens de l'honneur, de conserver l'espoir de retrouver les siens. L'amour du travail bien fait, le sens de l'équité et la farouche volonté de faire tout ce qui peut aider l'armée française guide les actes quotidiens de ce soldat. Paul Clary était lors de ce conflit, et est toujours, un élément solidaire d'un ensemble que l'on appelle la Nation française.*

*Je le remercie de m'avoir confié son journal et espère du fond du cœur que vous, amis lecteurs, trouverez dans ce récit « humain » les éléments indispensables pour mieux comprendre l'action et les réactions de tous les soldats qui ont combattu pour leur pays.*

*« Paroles d'hommes »*

*Frédéric PRAUD*



## L'INDOCHINE

## FEVRIER 1952

20 février

De retour de ma permission de 19 jours accordée par la base de Marseille, le transit en attendant mon départ pour l'Indochine a pris fin. J'ai l'impression que je viens de passer auprès de mon épouse Micheline et auprès de mes parents, les derniers jours avant mon départ. Celui-ci ne devrait pas tarder.

J'arrive en gare de Marseille St Charles à 12h45. Je me rends à l'hôtel « Oceanic » où sont entreposés mes bagages. Là, j'apprends que le sergent Delrieux, que j'ai connu lors de mon séjour à la base aérienne de Nantes, doit être embarqué ou alors a été renvoyé en permission par la base transit, car il n'est pas reparu à l'hôtel depuis son arrivée. J'espérais que peut-être on aurait embarqué ensemble.

Prenant un tramway, je me rends à la base transit air où en arrivant je trouve au bar un sergent- chef dans la même situation que moi, rentrant de permission. Il m'annonce que nous devons embarquer le 22 février et que, dans la matinée, il a vu le sergent Polge. Celui-ci a été désigné en même temps que moi pour servir en Indochine. Il était affecté aussi au C.E.R.O de Lille. C'est là d'ailleurs que je l'ai connu.

Nous devons être tous présents demain à 10 heures car un appel doit avoir lieu. Nous devons également recevoir les consignes d'embarquement puis toucher nos soldes et indemnités.

Vers 14h30, je me rends au bureau de l'adjudant-chef Payant, celui-ci me confirme la nouvelle.

En compagnie de deux autres sous-officiers, je repars en ville et je rentre à l'hôtel où j'écris divers courriers à ma chère épouse et mes parents. J'écris aussi au sergent Gallet que j'ai connu lors de mon stage de brevet à Cazaux. Celui-ci se trouve maintenant en Indochine à la base de Bien-Hoa (S.P. 99.018). Je suis en liaison avec lui et si possible je tâcherai de le rejoindre lors de mon affectation.

M'étant acheté quelques victuailles, je mange un peu et me couche vers 22 heures. Ma dernière pensée sera pour les miens, mon

épouse que je quitte non sans peine car je sais que ce sera une dure épreuve de se séparer pour deux ans autant pour l'un que pour l'autre, surtout que nous venons juste de nous marier il y a 3 mois. Sa présence même lointaine et sa pensée ne me quitteront jamais. Elles seront pour moi un soutien et me donneront la seule grande force pour supporter cette dure épreuve. Nous attendons un bébé et, c'est un grand bonheur pour nous qui ne pourra que raffermir notre confiance et la foi en l'avenir.

## 21 février

Je me réveille à 7h30. La toilette terminée je me rends à la B.T.A où, je trouve le sergent Polge déjà arrivé. Nous passons au service de la solde pour percevoir nos indemnités de transit.

A 10H 30 un appel a lieu. L'adjudant-chef Payant, chargé des embarquements, nous indique les dernières formalités de départ. Je rencontre le sergent Novelli qui était aussi au stage à Cazaux. Désigné pour l'Extrême-Orient, il vient d'arriver à la « transit ». J'apprends aussi que le sergent Delrieux est reparti en permission et son départ est prévu pour le 26, comme celui du Sergent Novelli.

Je redescends en ville avec Polge et Novelli. Ce dernier prend un train pour Nice. Il retourne dans sa famille pour quelques jours. J'aide Polge à transporter ses bagages à l'hôtel, il les avait laissés à la gare. Il prend une chambre à côté de la mienne. J'écris à mon épouse, j'ai pu aussi lui expédier un mandat car elle en a bien besoin. Je garde comme argent le strict nécessaire à ma traversée.

J'ai eu une lettre à l'hôtel, la première de ma femme depuis que j'ai quitté Nantes. Cela me reconforte car je vois qu'elle ne se laisse pas aller au découragement. C'est du moins ce qu'elle me dit car je sais bien que de toute façon elle doit me dissimuler sa douleur de me voir partir. Elle a eu un courage émouvant lorsque je l'ai abandonnée et, je ne pourrai jamais oublier le moment où nos yeux se sont quittés quand le train démarrait de la gare de Nantes. Ce fut le moment le plus déchirant de ma vie.

Avec Polge, nous décidons d'aller voir un film pour passer la soirée et nous maintenir un peu le moral. Nous en trouvons un, plein de gaieté et cela nous délassera un peu. Nous rentrons vers 23h00 et désormais comme chaque soir, ma dernière pensée avant de fermer l'œil sera pour mon épouse.

## 22 février

Polge et moi sommes réveillés assez tôt car il faut rassembler les affaires, valises et cantines. Nous prenons un taxi vers 9h30 car nous apprenons que les trains et les transports publics sont en grève, déclenchée de façon ignominieuse par la CGT suite au retour de soldats appartenant au bataillon français de Corée. Arrivés hier soir, ils ont été dirigés sur le camp Ste Marthe.

Arrivant au camp, nous apercevons d'importantes forces de police à l'entrée, précautions prises par les autorités de la ville. Des cars et des camions militaires assurent en partie les services publics, parant au plus urgent.

Rassemblés vers 10h30 par l'adjudant-chef Payant, nous sommes une vingtaine à embarquer cet après-midi sur le paquebot long-courrier « André Lebon » soit : un commandant, trois capitaines dont un aumônier, un aspirant, trois adjudants-chefs et deux adjudants, deux sergents-chefs et trois sergents. Egalement une assistante sociale de l'armée de l'air regagnant Hanoi. Le déjeuner ayant lieu de bonne heure, vers 13h30 nous chargeons nos bagages sur un camion, prenons place sur un autre et sommes dirigés au quai d'embarquement. Celui-ci s'effectue à l'avant pour les militaires, à l'arrière pour les civils.

Vers 15h45 l'embarquement est terminé, le départ doit avoir lieu à 16h00. Le bateau est complet ou presque, environ 600 militaires et 300 civils. La cabine qui m'est assignée se compose de trois couchettes. C'est un peu serré mais pour des troisièmes classes c'est acceptable.

Nous sommes trois sergents du détachement aviation à loger ensemble : le sergent Polge, le sergent Lacroix et moi. Comme militaires sur le bateau, on compte un bon nombre de parachutistes, des militaires de différentes armes, une quarantaine d'A.F.A.T (auxiliaires féminines de l'armée de terre). Les civils sont en bonne partie des asiatiques, le reste étant constitué d'européens.

Comme prévu à 16h00, le bateau lève l'ancre et petit à petit nous voyons le port disparaître à nos yeux. Beaucoup de familles venues sur le quai pour un dernier « au revoir », agiteront leurs mouchoirs en sanglotant. C'est encore pour nous une bien dure épreuve.

Nous regarderons une dernière fois Notre Dame de la Garde qui disparaîtra à son tour de nos regards.

Nous longeons ensuite au large les côtes françaises et italiennes. Il en sera ainsi jusqu'à ce que nous traversions le golfe du Lion. La première escale sera Port-Saïd dans cinq jours. La mer est très calme ce qui est plutôt rare dans ces parages. Polge et moi, nous ne nous quittons pas. Nous nous promènerons un peu sur le pont, sans rien nous dire. Trop de pensées nous assaillent. Nous commencerons à faire la connaissance du navire.

Le dîner a lieu à 18h00 pour les sous-officiers. Nous sommes désignés pour le premier des deux services. Le repas est de qualité. Le soir, rentré dans ma cabine, j'essaie de faire marcher le poste de radio portatif que j'ai emmené mais cela ne donne rien. D'affreux parasites brouillent toute réception, il faudra donc s'en passer. Nous sommes bien fatigués de notre journée et serons couchés tôt. Je serai bien long à m'endormir malgré le balancement léger du navire qui donne une douce ambiance. Mes pensées s'en vont encore une fois vers mon épouse que je laisserai tous les jours un peu plus loin.

### 23 février

7h45, je me lève et réveille les autres car le petit déjeuner a lieu entre 6h15 et 8h15. Nous nous y dirigeons donc après notre toilette. La matinée passera assez vite. Je me suis remis au travail pour faire marcher mon poste de radio. J'installe une antenne extérieure. Un cordage servant à la descente des canots de sauvetage m'aidera pour attacher le bout de l'antenne et je m'aperçois que les résultats sont assez appréciables. Je réussis à capter Radio Monte-Carlo en ondes courtes, ainsi que des postes étrangers. En ondes moyennes, il ne faut pas y compter. Enfin, on se contentera déjà de ça.

Je reste longtemps sur le pont. Le temps est beau mais il souffle un vent très frais et assez fort. Après le déjeuner, j'écris à mon épouse, à mes parents et au sergent Gallet en Indochine. Ce courrier pourra partir à notre prochaine escale le 27 février, par les soins des messageries maritimes.

A 15h00, le Commandant du détachement aviation nous convoque tous pour nous communiquer les décisions du Commandant

d'armes à bord du navire et, nous indiquer la marche à suivre ainsi que la discipline pour les passagers militaires.

Vers 16h00, a lieu un exercice de sauvetage et d'abandon du navire en mer. Cela se déroule assez bien dans l'ensemble, preuve que les passagers ont bien pris note des consignes.

Le soir, avec les deux autres colocataires de la cabine, nous écouterons la radio après le repas. Je capte un poste italien émettant en français. La terre nous semble ainsi plus proche

Avec le Sergent Polge, nous irons ensuite faire un tour à la salle de jeux au pont des deuxième classes. J'irai me coucher abandonnant Polge qui a fait connaissance d'un officier A.F.A.T. Mon ami est jeune, célibataire et sans soucis, je ne lui donne pas tort. Inutile de dire à qui iront mes pensées, comme chaque soir.

## 24 février

C'est aujourd'hui dimanche mais sur un bateau, c'est un jour comme les autres à part un repas amélioré à midi et le soir. A 8h15 nous sommes passés devant le Stromboli, important volcan italien. J'ai pris une photo.

Vers 10h45 nous atteignons le sud de l'Italie et passons le bras de mer entre le « talon de la botte » et la Sicile, puis vers 13h30 la terre se perdra à notre vue. Nous faisons route maintenant vers Port-Saïd. Il fait toujours très beau. La majeure partie de l'après-midi se passe sur le pont avant. Le soleil chauffe mais avec le vent du large, on est tout à fait à l'aise.

Un second maître de l'aéronavale a installé un poste portatif fonctionnant sur batterie. Nous écoutons la radio de France, des disques et les reportages sportifs. Je me suis mis aussi à faire des mots croisés, tranquillement étendu sur le pont avant. Dans la soirée le vent s'élève. Nous ressentons un peu de roulis. Après le repas du soir, je vais faire un tour sur le pont arrière avec mon camarade. Un haut-parleur diffuse des disques. Quelques couples composés d' A.F.A.T, civils et militaires se sont même mis à danser, ce qui prouve que quelques uns n'ont pas mis beaucoup de temps pour faire connaissance. Rentré dans ma cabine, j'essaie d'avoir quelques stations à la radio mais la réception est mauvaise. Je grimpe sur ma couchette ne tardant pas à m'endormir, ce qui termine ce troisième jour de traversée.

## **25 février**

Peu d'éléments nouveaux viennent s'ajouter à la vie habituelle. Le temps reste beau et j'ai passé la plus grande partie de la journée sur le pont. J'ai loué une chaise longue 800 francs, ce qui m'offre un peu plus de confort. Il a fait un vent très frais et le soleil fut plutôt recherché sur le navire.

Nous n'avons eu aucune terre en vue et simplement croisé deux pétroliers. J'ai écrit une lettre à mon épouse en lui racontant un peu ma vie à bord.

## **26 février**

Le temps est toujours beau, il reste 282 milles (451 kms) pour atteindre Port-Saïd. Nous devrions y être demain, vers 10h30. J'écris un dernier mot à mon épouse avant l'escale, le courrier étant ramassé sur le bateau. Celui-ci sera acheminé par la voie maritime, l'acheminement par avion ne se fera qu'à partir de Djibouti.

## **27 février**

Nous nous réveillons avec en vue les côtes d'Egypte. Un bateau vient nous accoster et un homme monte à bord. C'est un pilote chargé de conduire le paquebot dans le port. Celui-ci rentre petit à petit à vitesse très réduite et stoppe à l'endroit assigné.

Une nuée de vendeurs de camelotes sur des barques, entoure le navire. Un haut-parleur annonce qu'en application des ordres du haut commandement, les militaires de tous grades ne sont pas autorisés à descendre à terre. Une vedette amène des policiers anglais et égyptiens. Ceux-ci se tiennent aux sorties et occupent quelques positions un peu partout sur le bateau. Il est interdit de prendre des photos.

De nombreux changeurs de monnaie se répandent sur le navire et offrent des piastres indochinoises à 15 francs ensuite 14, 13 et finalement 12 francs dans la soirée. J'échange pour 7200 francs, soit 600 piastres. Les Arabes autorisés à monter à bord ont étendu leurs produits sur les ponts et ce sera toute la journée un

marchandage sans fin. On ne sait pas bien si c'est eux ou nous qui ferons des affaires !

J'ai pu acheter des timbres pour poste aérienne. J'envoie à tout hasard une carte à mon épouse en la confiant à un vendeur pour la poster, car je n'ai pas le choix. J'ai demandé à un policier mais celui-ci a refusé de la prendre. Une censure très sévère existe pour le courrier à Port-Saïd. J'espère que ce courrier arrivera à destination.

Beaucoup se retrouveront à un moment donné sur le pont avant où « gali-gali » nous fera une démonstration de ses talents de prestidigitateur si l'on peut dire, de charmeur de serpent et, autres habâleries assez originales. Tous les « anciens » ayant transité par Port-Saïd ont conservé le souvenir de gali-gali, ça fait partie des moments folkloriques du voyage !

Le bateau repart et quitte le port vers 23h après avoir été retardé par les autorités. J'assiste à ce départ puis rentre me coucher. Nous traversons maintenant le canal de Suez. La traversée doit durer environ 12 heures.

## 28 Février

J'ai failli oublier que c'était mon anniversaire ! J'aurai 27 ans lorsque je reviendrai, si je reviens !

En me réveillant, je m'aperçois que le navire est immobilisé je ne sais depuis combien de temps. Peu après nous reprendrons la route. Il ne me semble pas que nous ayons fait beaucoup de chemin depuis le départ de Port-Saïd. Nous traversons le petit lac et le grand lac vers 13 heures. Là, nous avons encore un arrêt pour laisser passer un convoi de bateaux arrivant en sens inverse. Ce sont principalement des pétroliers. Le long du canal, je pourrai admirer le paysage de dunes de sable surtout du côté de l'Arabie. Sur le côté de l'Égypte et du Soudan, on trouve de temps en temps, disposés le long du canal, quelques petites habitations et des camps militaires anglais. A l'intérieur des terres, nous devinons des aérodromes d'où décollent ou atterrissent sans arrêt de nombreux avions à réaction militaires. Ce sont des vols en rase motte à une vitesse effrayante et avec un bruit de sirène assourdissant. Vraiment le canal est bien gardé et la force militaire anglaise s'impose ici !

Nous sommes à Suez vers 15h15. Nous effectuons à peine un arrêt pour laisser descendre un seul passager puis, nous mettons le cap sur la mer Rouge. Au passage, nous voyons quelques navires de guerre anglais, ancrés au large. Nous ne ressentons encore pas trop la chaleur mais il y a des chances pour que cela ne tarde pas. Djibouti doit être atteint le lundi 3 mars.

## **29 février**

Je me réveille avec la sensation qu'il règne une atmosphère assez pesante dans la cabine. Le hublot grand ouvert laisse entrer un air chaud. Après le déjeuner, montant sur le pont, je ressens un très fort vent et ce n'est plus l'air frais d'hier.

La journée se passe en grande partie assis sur ma chaise longue à lire un bouquin. Les livres sont loués par le service social militaire du bateau animé par une assistante sociale. Vers 10h00 nous croisons le paquebot « Maréchal Joffre ». Venant d'Indochine, il se dirige vers Marseille. Cela me fait penser au jour où je serai moi aussi sur le chemin de retour car ce bateau transporte beaucoup de militaires rapatriés, mais combien d'épreuves aurais-je certainement à subir d'ici là !

La nuit venue il est bien difficile de dormir malgré le ventilateur qui tourne sans arrêt. J'ai écrit une lettre à mon épouse et je lui écrirai encore demain car, je n'oublie pas, loin de là, tous ceux que j'ai quittés.

## MARS

### 1er mars

Le vent qui a commencé à souffler hier soir a continué toute la nuit et toute la journée d'aujourd'hui, provoquant un peu de danse au navire. La journée n'a pas été trop chaude et l'on a très peu vu le soleil. La nuit par contre, la chaleur ne favorise pas le sommeil dans les cabines, avec en plus une odeur de mazout.

### 2 mars

La mer assez agitée nous a un peu secoué au cours de la nuit et je me suis levé avec un mal de tête. Me dépêchant de faire ma toilette et de déjeuner, je m'empresse de monter sur le pont pour prendre l'air. J'y resterai d'ailleurs toute la journée. C'est encore là que je me sens le mieux. Mon mal de tête se calmera dans la soirée. Nous devons être à Djibouti demain vers 15h. Ce n'est pas trop tôt de pouvoir enfin mettre pied-à-terre.

### 3 mars

A mon réveil, je trouve une mer calme, cela change un peu de ces deux derniers jours. Nous arrivons en vue de Djibouti vers 14h30. Vers 15h15 le bateau ancre au quai à mazout. Les haut-parleurs dirigent la descente à terre. Ce sont d'abord les passagers pour Djibouti, ensuite tout le monde vers 16h00.

Je me retrouve avec les sergents Polge et Lacroix sur une barcasse où deux indigènes, ramant et suant sous un soleil de plomb, nous feront traverser la rade pour accoster sur la rive accédant au centre de la ville. Nous leur donnons 100 Francs chacun soit 50 francs C.F.A pour Djibouti. Sortis de notre barque, nous trouvons une nuée de taxis et pas des laides : des Cadillac, Plymouth, rien que des luxueuses voitures américaines pilotées par des indigènes pieds nus et déguenillés.

Comme nous sommes une dizaine de militaires, les conducteurs nous hêlent tant et plus pour nous emmener. Après marchandage, nous prenons le moins cher pour 50 francs français.

Nous allons place Lagarde où se trouve la poste locale. Celle-ci ne prend pas les billets de banque de métropole. Il faudra encore imaginer toutes sortes de combines pour arriver à dégouter des francs C.F.A. Vu le monde débarquant du paquebot et voulant faire partir du courrier, il faudra se faufiler parmi une queue de gens massés aux guichets.

Tant bien que mal j'échange 150 francs avec l'aspirant d'aviation de notre détachement qui avait quelques francs C.F.A en trop et, peux faire partir mon courrier ainsi que celui des copains. Je présume la joie qu'aura mon épouse en recevant ces premières nouvelles car, il y a un avion pour la France le 25. Il est probable que le courrier posté à Port-Saïd ne soit pas encore arrivé.

Dans les rues, nous sommes harponnés par une multitude de vendeurs indigènes, nous offrant leurs marchandises, surtout des cigarettes américaines à 550 francs (métropole) la cartouche de 10 paquets. En marchandant, je réussis à avoir trois cartouches à 400 francs l'unité. Prix étonnant en comparaison de la France où le paquet est vendu de 180 à 200 francs.

Djibouti est une ville hors douane. Les magasins ont peu de produits français, tout est américain ou anglais. On ne se croirait pas dans une colonie française. Je me demande ce que doivent penser les habitants de cette situation. La France doit leur paraître bien loin de leurs soucis. Très peu de commerçants sont français, ce sont pour la plupart des Grecs, Italiens ou Arméniens. Continuant notre visite dans la ville avec mes deux camarades, nous rencontrons un adjudant de la base de Djibouti et son épouse. Ils nous inviteront à boire un verre et nous demanderont quelques nouvelles de France. Au même moment, je fais une rencontre inattendue : l'adjudant-chef Kolliker et sa femme. Ceux-ci se trouvaient à la base de Nantes six mois auparavant avant d'être affectés à Djibouti. Ils se montrèrent très surpris mais aussi très heureux de me voir là. Je leur précise que je suis affecté en Extrême-Orient pour mon séjour en T.O.E. Nous prenons l'apéritif au « Palmier de zinc » et, discuterons beaucoup du passé de la base de Nantes. Je leur donne quelques nouvelles et notamment que je me suis marié au mois de novembre passé. Eux me donnent un aperçu de la vie à Djibouti, la vie est moins chère qu'en France et le taux de solde élevé, c'est ce qui est le plus intéressant. Par contre il fait une chaleur écrasante pratiquement toute l'année.