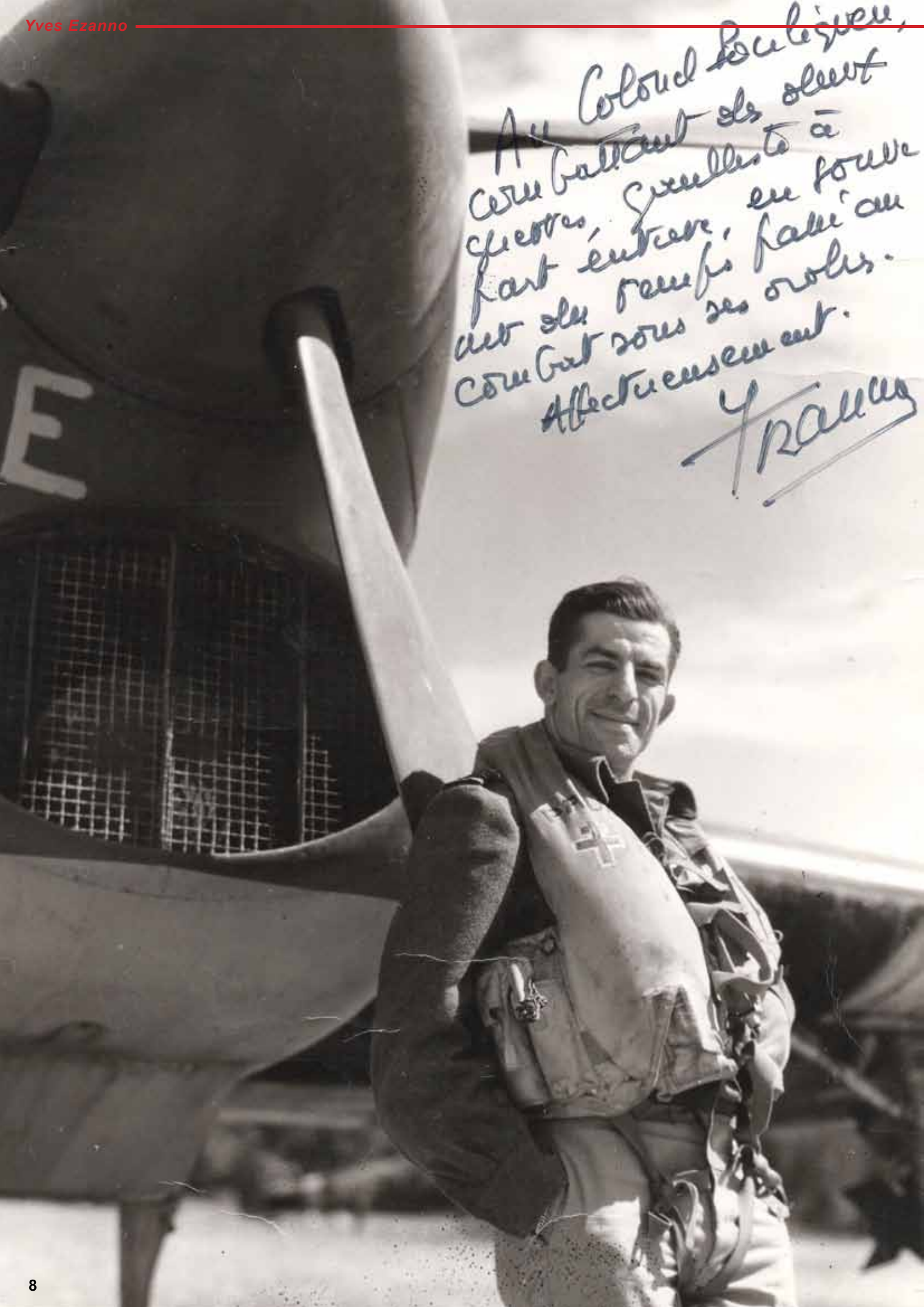


Au Colonel Bouliguez,
cette ballade de soleil
fièvre, grilles à
part entière, en foule
aut des rampes, fait au
combat sous ses ordres.
Affectueux
Y. Ezanno

E





Les élèves et instructeurs de l'école des officiers de réserve d'Avord devant un Gourdou-Leseurre 32 en novembre 1936. Ezanno est sur la gauche.
(toutes les photos : archives Yves Ezanno via École de l'Air, sauf autre mention)

Yves Ezanno

« Le plus grand guerrier de la France Libre »

Première partie, par Jean-Jacques Leclercq (profils d'Éric Schwartz)

L'OBSERVATEUR DEVENU PILOTE

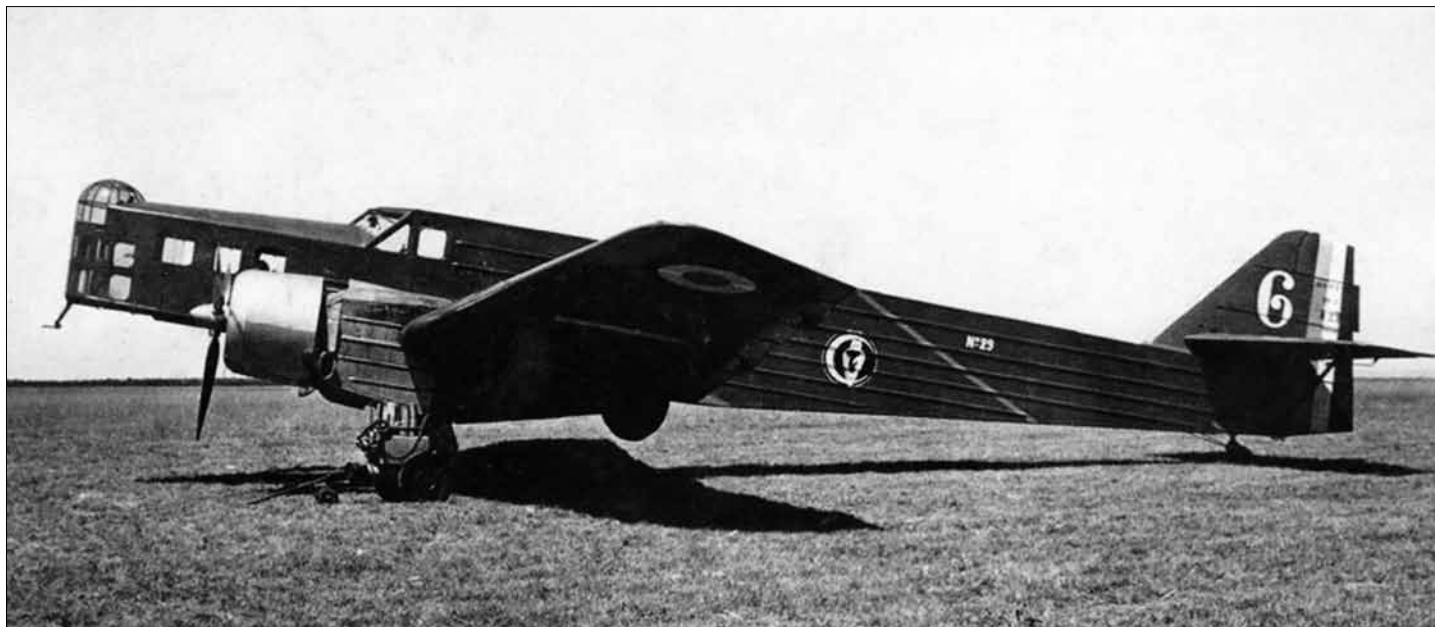
Yves, Paul, Émile, Henri Ezanno est né le 14 juillet 1912 à Clamart près de Paris. Issu d'une famille originaire du Morbihan, Yves est le fils de Jean-Marie, inspecteur de la poste et de Jeanne, mère au foyer. Il fait de brillantes études secondaires en Bretagne et après avoir obtenu le baccalauréat, il débute des études de droit sur les recommandations de son père. Classé « bon pour le service » en 1933, il obtient un sursis d'une année afin de poursuivre ses études, sursis finalement renouvelé en 1934 et 1935. En parallèle de son cursus universitaire, il suit en 1934 les cours de la Préparation Militaire Supérieure à Nantes, PMS Terre car il n'y a pas d'équivalent Air dans cette ville. Yves obtient son brevet de PMS en septembre 1935 tout en réussissant sa licence de droit en novembre de la même année. Il entre alors au barreau de Nantes comme avocat stagiaire mais poursuit ses études dans l'optique d'obtenir son doctorat. Au début de l'année 1936, il renonce à réclamer un nouveau sursis car il souhaite intégrer le corps des officiers de réserve. À cet effet,

il a entrepris plusieurs démarches afin d'être versé dans l'Armée de l'Air malgré sa PMS Terre. Le 10 août 1936, Yves épouse Suzanne Rousseau et de cette union naîtront Annick en 1938 et Yves en 1940.

Finalement, il a gain de cause et il est incorporé le 15 octobre 1936 à la base aérienne d'Avord, mais comme soldat de 2^e classe ! Heureusement pour lui, dès le 28 octobre, il obtient le titre d'élève-officier de réserve de l'Armée de l'Air. Après quelques heures de cours théoriques, il débute les vols le 2 novembre sur Potez 25 en qualité d'observateur. Le 20 mars 1937, il est affecté à la 3^e escadrille de la 21^e escadre de bombardement, une unité qui perpétue les traditions de l'escadrille F 110 de la Grande Guerre. Dès le 7 avril commencent les vols d'entraînement sur les Bloch 210 qui équipent l'escadre basée depuis le début du mois à Bordeaux-Mérignac. Ayant satisfait aux examens de fin de cours des EOR, Yves est promu au grade de sous-lieutenant de réserve de l'Armée de l'Air le 10 avril 1937. Le même jour, il obtient le brevet n° 3420 d'observateur en avion. Au cours de cette année 1937, les exercices

Page de gauche : Yves Ezanno a dédié ce célèbre cliché pris durant l'été 1944 devant son Typhoon « TP-E » à son ancien chef, le colonel Pouliquen.
(coll. René Lamouroux)

Un Bloch 210 de la 4^e escadrille du GB II/21 en avril 1937. Il s'agit du type d'avion sur lequel Yves Ezanno est observateur à cette époque.





LES PREMIÈRES VICTOIRES DE RAOUL LUFBERY, L'AS DE L'ESCADRILLE «LAFAYETTE»

Par Christophe Cony et Jean-Jacques Leclercq (profils d'Éric Schwartz)

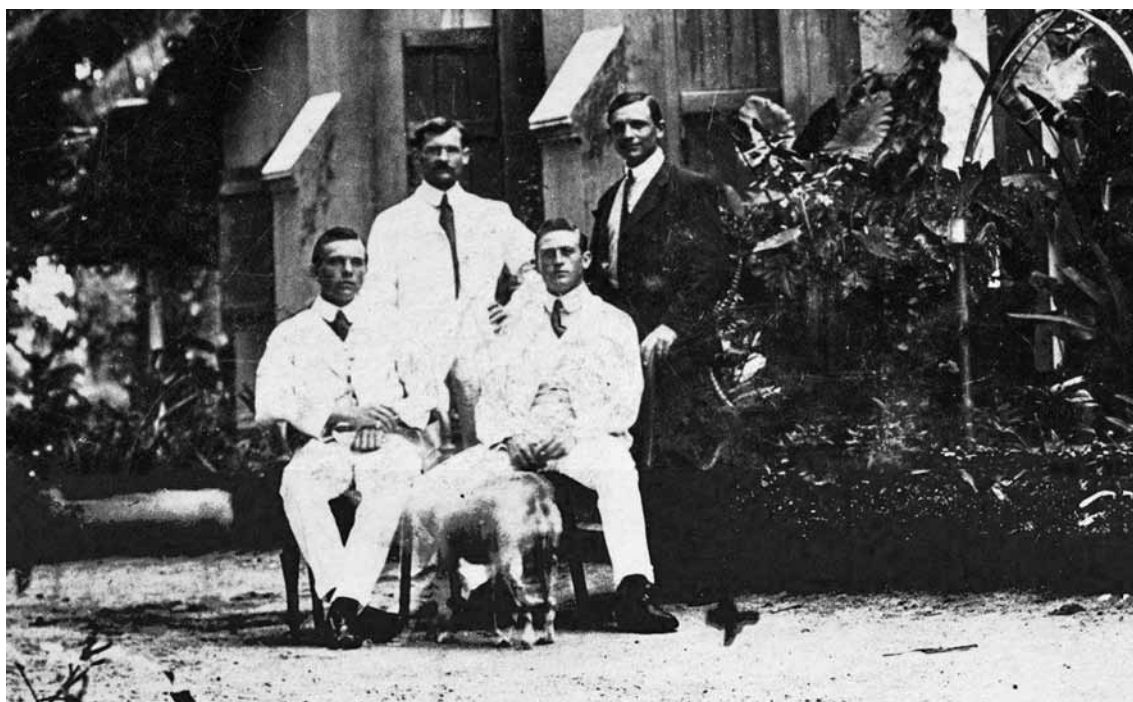
Enfin pilote de chasse ! Fin avril 1916, Raoul Lufbery est fier de poser au GDE devant un Nieuport XII (dit « 23 m² ») dont on voit bien le moteur rotatif Clerget de 110 HP.

(coll. Willis Haviland via Steve Rufin)

Il paraît assez incroyable que, plus de cent ans après sa mort, on écrive encore autant d'erreurs – notamment en France – sur les débuts de pilote de chasse du grand as franco-américain Raoul Lufbery. Quand et où a t'il remporté ses premières victoires ? Quels étaient ses adversaires ? Quel est son palmarès exact ? Grâce à la consultation de ses carnets de vol et à des recherches minutieuses dans les archives militaires, voici quelques-unes des questions auxquelles nous allons répondre dans cet article, adapté de notre futur hors-série entièrement consacré à la carrière de l'as de l'escadrille « Lafayette »...

Raoul a expédié en octobre 1911 ce cliché pris à Bombay à son frère Julien qui vivait alors au Mans. De droite à gauche : Lufbery, un globe-trotter belge, le photographe et le célèbre chasseur de tigres qu'il assiste alors dans ses expéditions. Devant eux se trouve le chien spécialement dressé pour la chasse aux fauves. Le futur as a signé sa carte « Gervais » au lieu de Raoul, comme toujours lorsqu'il s'adresse à sa famille.

(coll. Raoul Lufbery III)



UN GLOBE-TROTTER VENU PAR HASARD À L'AVIATION

Né le 14 mars 1885 à Chamalières, dans le Puy-de-Dôme, Gervais Raoul Victor Lufbery a connu une enfance tumultueuse. Sa mère Anne étant décédée un an seulement après sa naissance, son père Edward (citoyen américain), dont le travail l'obligeait à déménager à Blois, l'a d'abord placé en nourrice avec ses deux frères aînés. Remarié en 1890, il a confié trois ans plus tard les trois garçons issus de sa première union à leur grand-mère maternelle avant de devoir regagner les États-Unis en 1901 après le décès de sa seconde épouse, nanti de cinq jeunes enfants supplémentaires ! À douze ans, Raoul (son prénom usuel) s'est installé chez son frère aîné Julien à Clermont-Ferrand et a commencé à exercer divers petits métiers : garçon de courses, livreur, vendeur, ouvrier... Il a complété son instruction grâce aux livres de classe de ses frères et s'est passionné pour les récits d'aventures et d'exploration. En mars 1905, à tout juste vingt ans, il a décidé de partir à la découverte du bassin méditerranéen avec un peu plus de 300 francs en poche.

Son voyage initiatique le fait passer par Marseille puis par l'Algérie, la Tunisie et l'Égypte où il décide en juin 1906 d'opter pour la nationalité américaine afin d'éviter les trois ans de service militaire obligatoires en France... Ce choix lui permet de continuer son périple en Turquie, en Grèce et dans les Balkans ; il gagne sa vie en acceptant tous les métiers qu'on lui propose. Quatre mois plus tard, il est en Allemagne où il est successivement employé de brasserie puis docker, ce qui lui permet d'apprendre la langue allemande qui s'ajoute à l'arabe, au turc et au grec avec lesquels il « se débrouille » déjà. En avril 1907, Raoul embarque pour les États-Unis afin d'y retrouver son frère Charles qui s'est installé à proximité de leur père dans le Connecticut. Hélas, lorsqu'il arrive, Edward a dû s'absenter pour raisons professionnelles... Qu'à cela ne tienne, le jeune auvergnat en profite pour visiter le pays tout en perfectionnant son anglais. En novembre 1908, il s'engage dans l'armée américaine afin de poursuivre son tour du monde : trois ans au sein du 20^e régiment d'infanterie coloniale lui permettent de



Fin avril 1913, Raoul devient le mécanicien du pilote Marc Pourpe qu'il vient de rencontrer à Saïgon. Il se fait photographier devant l'appareil de son patron, un Blériot XI à moteur Gnome 70 HP baptisé *La Curieuse*. (coll. Raoul Lufbery III)

découvrir l'île d'Hawaï et les Philippines ainsi que ses talents de tireur d'élite. Libéré en juillet 1911, il voyage au Japon, en Chine et en Inde où il devient entre autres assistant d'un chasseur de tigres puis contrôleur de chemin de fer.

En avril 1913, il se retrouve finalement à Saïgon, la capitale de la Cochinchine française où il fait la connaissance du jeune aviateur français Marc Pourpe. Ce dernier se retrouve seul sur place avec son appareil Blériot XI depuis la mort accidentelle de son associé Geo Verminck et le retour en France de leur équipe. Raoul saisit sa chance et se propose comme mécanicien... À condition que l'aviateur lui apprenne ce métier qu'il ne connaît pas encore ! Devinant la débrouillardise de son interlocuteur, Pourpe accepte ; il n'aura jamais à le regretter car Lufbery apprend vite et bien. Après avoir connu le succès tout au long d'une tournée d'exhibitions aériennes

Pourpe et Lufbery posent pour la postérité à Assiout (Égypte) le 31 janvier 1914 avec « leur » Morane-Saulnier type H *Tailor* à moteur Gnome 60 HP. Cet appareil est celui à bord duquel Roland Garros a traversé la Méditerranée le 23 septembre précédent. Le cliché a été dédié à Marc Pourpe par les élèves des Arts et Métiers du Caire. (coll. Christophe Cony)



Aviation israélienne



**les derniers combats
de la première guerre israélo-arabe**

contre RAF :



Supermarine Spitfire FR.18 « J » (TZ203) du No 208 Sqn de la RAF début 1949.

Par Shlomo Aloni (traduction de Jacques Druel, adaptation de Christophe Cony et profils d'Éric Schwartz)

Le 7 janvier 1949, dernier jour d'une guerre acharnée, eut lieu sur la frontière entre Israël et l'Égypte un affrontement sanglant entre Spitfire israéliens et chasseurs britanniques.

La résolution n° 181 des Nations-Unies, adoptée le 29 novembre 1947, entérinait la partition de la Palestine – jusqu'alors sous mandat britannique – en deux états : l'un avec une majorité juive, l'autre avec une majorité musulmane. Si le second n'a toujours pas vu le jour soixante-quatorze ans plus tard, le premier annonça son indépendance sous le nom d'Israël le 14 mai 1948. Dès le lendemain, l'Égypte envahissait Israël. Cette invasion de l'état hébreu par l'Égypte n'est pas connue pour avoir provoqué de la part du Royaume-Uni un ultimatum lui imposant un retour aux frontières internationales. Peut-être parce que les responsables de la politique britannique pensaient qu'un tel ultimatum ne serait pas nécessaire, le conflit devant s'achever rapidement par l'occupation d'Israël en regard de la balance des forces entre les deux belligérants.

Les choses ne se passèrent cependant pas ainsi et la guerre dura plus de sept mois en quatre phases distinctes : 1/ Le premier round se poursuivit jusqu'en juin 1948, quand un cessez-le-feu fut imposé par les Nations-Unies. Le corps expéditionnaire égyptien avait conquis des territoires, mais manqué son objectif premier d'annihiler Israël. 2/ Le second round de la guerre fut une offensive d'été israélienne en juillet 1948. Celle-ci ne fut pas complètement réussie, mais mit en évidence la perte de la dynamique initiale de l'armée égyptienne au moment où Israël passait à l'attaque. 3/ La troisième manche consista en une offensive automnale d'Israël lors du mois d'octobre 1948. Ce fut cette fois un succès partiel qui permit de consolider l'intégrité du territoire avec la Galilée au Nord et le Néguev au Sud. 4/ Le dernier acte se déroula du 22 décembre 1948 au 7 janvier 1949, à l'initiative de l'état hébreu et fut connu dans les forces armées israéliennes sous le nom d'« opération Horev ».

DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA FRONTIÈRE : L' « OPÉRATION HOREV »

Le quartier général israélien du Front Sud initia l'« opération Horev » [1] le 20 décembre 1948. Le but était de vaincre l'armée égyptienne en Israël. Pour atteindre l'objectif fixé, une pénétration de l'armée était prévue dans le Sinaï au niveau du secteur d'Auja (localité toujours occupée par l'Égypte qui se situait du côté israélien de la frontière commune), avec l'espoir de voir l'ennemi faire retraite jusque dans son pays. L'aviation israélienne lança des missions en support d'« Horev » le 22 décembre 1948. L'armée fit reculer les troupes égyptiennes dans la zone d'Auja, jusqu'au moment où les forces du Front D finirent par pénétrer dans le Sinaï le 28 décembre 1948, la frontière étant effectivement franchie à 14h15. Pour le septième jour de l'offensive, le 29 décembre 1948, la cible à atteindre était Abu Agueila, un carrefour important situé à une vingtaine de kilomètres en profondeur dans le Sinaï, d'où les routes partaient vers El Arish au nord-ouest et Bir Hama au sud-ouest.

L'invasion du territoire égyptien dans le Sinaï avait pour but de forcer les troupes du roi Farouk à quitter la Palestine, mais alors que cet objectif n'était pas réalisé, la présence des troupes israéliennes dans le Sinaï poussa les grandes puissances à réagir comme indiqué dans un rapport du Département d'État américain : « L'ambassade britannique [nous] a informé de ce qui suit. Le Foreign Office britannique a reçu deux messages de son ambassade au Caire datés du 29 décembre 1948. Le premier mentionne que Haïdar Pacha [ministre égyptien de la guerre], a affirmé que les forces israéliennes sont dans la zone d'Auja et que certains éléments ont probablement traversé la frontière égyptienne. Le message indi-

Page de gauche : le Spitfire LF.9 « 17 » (n° 2018) du Sqn 101 israélien photographié depuis une « Fortresse Volante » Boeing B-17G du Sqn 69 opérant sur la poche de Faluja début janvier 1949. En décembre 1948, le système de numérotation israélien fut modifié de façon à ce que les Avia S-199 du Sqn 101 deviennent les n° 1902 à 1906, les Mustang les n° 2301 et 2302 et les Spitfire les n° 2001 à 2004, puis jusqu'au n° 2018 avec l'arrivée durant « Horev » d'autres Spitfire venant de Tchécoslovaquie. Au sein du Sqn 101, les S-199 furent codés à partir de « 1 », les Spitfire de « 10 » et les Mustang de « 40 ». (toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

[1] Horev (prononcer kho-rev) est le nom donné dans les textes sacrés juifs au mont Sinaï.

Une nouvelle ère pour les hydravions :



Le Short Singapore

À partir de mars 1941, la formation des équipages d'hydravions de patrouille fut confiée à la No 4 (Coastal) OTU qui récupéra ainsi des Singapore arborant un camouflage – ici le K8565. À bout de potentiel, ceux-ci disparurent rapidement des effectifs pour laisser la place à des appareils plus modernes.

(coll. Geoffrey Bussy)

Dernière partie, par Geoffrey Bussy

DES BIPLANS EN GUERRE

Toujours basé à Singapour au moment de l'attaque allemande en Pologne, le No 205 Squadron continuait à voler sur le vénérable biplan de Short alors que de nombreuses autres unités de reconnaissance maritime de la RAF se rééquipaient avec des hydravions monoplans plus modernes comme le SARO Lerwick et le Short Sunderland. Depuis le 25 août 1939, le No 205 Sqn maintenait deux hydravions en alerte opérationnelle, l'un à une heure et l'autre

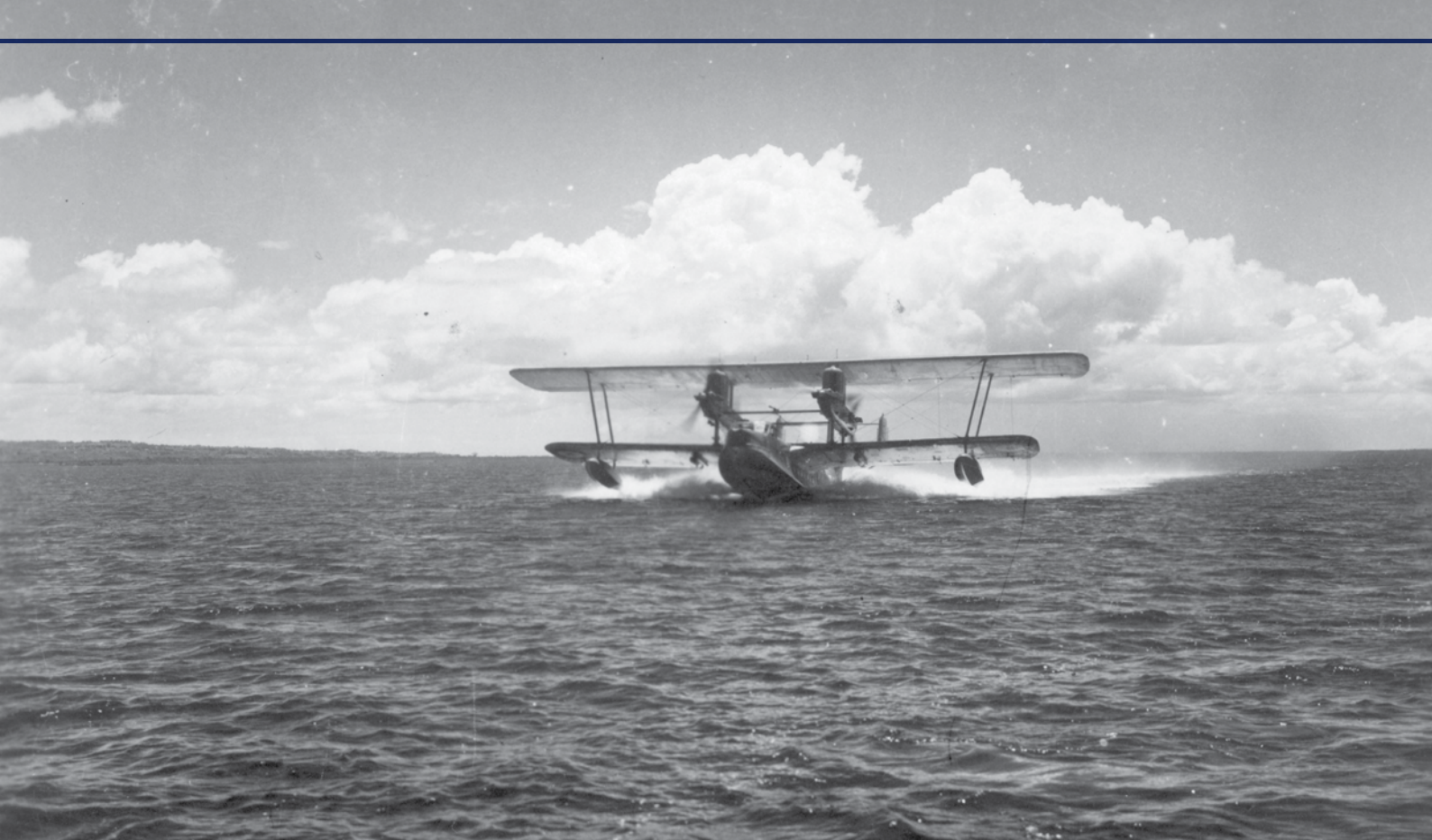
à deux heures. Des essais de camouflage avaient été réalisés sur un appareil. Ceux-ci furent probants car trois jours plus tard, tous les Singapore furent camouflés. Les hydravions furent aussi autorisés à voler avec 3410 litres de carburant en plus de leur charge offensive maximale.

Le 7 septembre, Le Flt Lt J.B. Brolly escorta trois Vickers Vildebeest du No 36 Sqn à destination de Kuching (Sarawak, Malaisie), l'hydravion restant basé là jusqu'au 25 du mois. Les biplans torpilleurs donnèrent à nouveau du travail au No 205 Sqn lorsqu'un des leurs disparut le 7 novembre. Trois Singapore effectuèrent dès l'aube des patrouilles de recherche dans le détroit de Singapour. À huit heures, un Singapore localisait et récupérait le LAC McCormack sain et sauf mais aucune trace du pilote ne fut trouvée.

Le 11 novembre 1940, les Singapore K6911 et K6918 furent dépêchés à Nancowry dans l'archipel des Nicobar afin d'effectuer, à partir du lendemain, des recherches pour localiser un *raider* allemand. Aucune navigation ne fut détectée dans la zone prescrite et les deux appareils rentrèrent à Seletar. Le 11 décembre, le Flt Lt H.R. Hughes-Hallett partit à bord du K6917 pour Sawi Bay, dans les îles Car Nicobar, afin de recruter de la main d'œuvre indigène. Le flotteur gauche fut endommagé lors de l'amerrissage. Les hommes tentèrent de maintenir l'hydravion dans



Vue intérieure d'un Singapore III de la RAF. On y trouve à l'avant-plan à droite, un établi avec un étai, surplombé par un touret à manivelle pour l'antenne. Au second-plan, quatre couchettes. (Short Bros)



une attitude correcte à l'aide de sacs de sable mais la mer était trop agitée pour leur permettre de repartir. Après deux nuits à bord, l'équipage put enfin redécoller mais en limitant le poids et donc sans embarquer d'hommes. Arrivé à Nancowry, des réparations sommaires furent réalisées à l'aide de béton et de bois, autorisant le vol retour vers Seletar.

L'ordre fut reçu de laisser en permanence des hydravions à Penang et à Nancowry. À cette fin, des bases avancées avec l'équipement et le ravitaillement nécessaires furent établies à partir de la mi-décembre. En février 1941, le personnel du No 205 Squadron fut averti qu'il allait se transformer sur Consolidated PBY Catalina. Les premiers équipages à être formés sur l'hydravion américain se rendirent à Manille à la fin du mois. Le premier Catalina arriva le 23 mars, après un long périple à travers le Pacifique depuis San Diego. Le 4 avril, le Singapore K6918 effectua une recherche pour trouver de possibles survivants suite à la disparition d'un Blenheim Mk.IF (L6667) du No 27 Sqn dans le détroit de Singapour mais aucun des trois membres de l'équipage du W/C Geoffrey Farnhill ne put être sauvé. Le lendemain, le même avion partait à nouveau pour une mission de secours. Le remorqueur HMS *Buffalo* avait percuté une mine britannique alors qu'il tentait de repêcher l'épave du Blenheim. Le navire coula immédiatement, causant 22 tués et disparus ainsi que 20 blessés parmi les marins à bord.

Au cours d'un exercice de navigation le 21 avril, le K6918 fut contraint à un amerrissage forcé suite à une fuite de liquide de refroidissement sur le moteur avant gauche. Des réparations sommaires furent effectuées et permirent de repartir mais, à moins de 10 km de la base, le moteur avant droit connut à son tour des soucis, obligeant le Sgt W.E. Webb à un autre amerrissage. Une embarcation vint remorquer le Singapore jusqu'à Seletar. En dépit de la livraison régulière de Catalina, les vieux biplans de Short effectuaient toujours des missions épisodiquement. Le

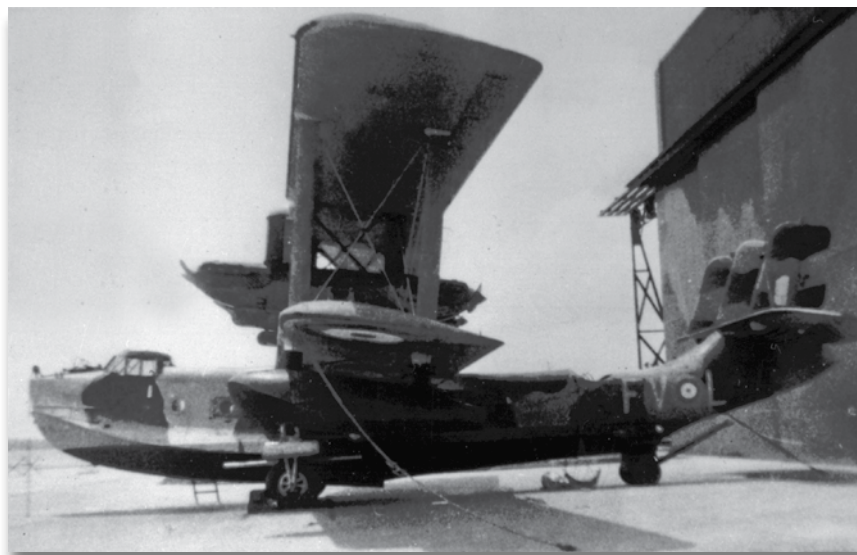
24 juillet, le F/O D. Shaw mena une recherche suite à la disparition de deux Lockheed Hudson. Ceux-ci avaient atterri près de Kuanton et furent retrouvés par l'équipage du Singapore.

AU SERVICE DE LA ROYAL NEW ZEALAND AIR FORCE

Quatre pilotes néo-zélandais (le Sqn Ldr E.M. Lewis, les Flt Lt W.J. Craig et R. Hickson ainsi que le P/O W.J. Winefield) arrivèrent à Seletar le 7 septembre 1941 pour récupérer les Singapore du No 205 Squadron. Ces pilotes avaient déjà l'expérience des hydravions, ayant reçu une formation sur Supermarine Walrus à Auckland. Trente mécaniciens néo-zélandais se trouvaient déjà à Seletar depuis le mois de juin pour être formés et pour participer à la remise en état des appareils, en cannibalisant un cinquième Singapore car la pénurie de pièces de rechanges étant criante. Ceux-ci furent cédés gracieusement par le gouvernement de sa Majesté à leur allié des antipodes,

Un Short Singapore du No 205 Sqn de la RAF au décollage de la base de Seletar en 1941.
(Air Force Museum of New Zealand)

Mauvaise, mais très rare, vue du Singapore « FV-L » du No 205 Sqn à Seletar (Singapour) à la fin de l'été 1941, peu avant son transfert à la Royal New Zealand Air Force.
(Air Force Museum of New Zealand)



« S'IL VOUS PLAÎT... »

DESSINE-MOI UN MOUTON ! »

La livrée 2021 des Alpha Jet de la Patrouille de France

En formation dite « Fusée », la Patrouille de France dans le ciel de la Fête Aérienne « Le temps des Hélices » à La Ferté-Alais le 28 août 2021. La crise sanitaire a forcé les organisateurs à programmer fin août un meeting qui se tient habituellement les week-ends de la Pentecôte. (toutes les photos : Claude Archambault, sauf autre mention)

Par Claude Archambault

Odieux, l'auteur a décidé de paraître odieux. L'année passée, lorsqu'il a aperçu pour la première fois les nouvelles décorations portées par les Alpha Jet de la Patrouille de France (PAF), il a éprouvé un sentiment d'incrédulité. Elles lui rappelaient un mauvais souvenir, ou plus exactement elles faisaient remonter à la surface une interrogation fort ancienne : quel intérêt pouvait-on trouver à un livre, *Le petit prince*, d'une niaiserie absolue ? Déjà qu'il le côtoyait, omniprésent, depuis plus de soixante-dix ans dans les librairies mais, maintenant, il fallait que ces dessins ridicules ornassent ses beaux « Gadget » ! Odieux, vous ai-je dit ; vous étiez prévenus.

L'auteur a lu *Le petit prince* à l'entrée dans l'adolescence après avoir dévoré *Terres des hommes* et *Pilote de guerre* du même auteur, Antoine de Saint-Exupéry. L'approche psychologique affichée dans ces deux ouvrages l'avait passionné et la lecture du *Petit prince* s'imposait. Mais quelle déception ! Un bouquin pour môme ! Lecture vite bâclée en une soirée ; il faut dire que le livre n'est pas épais, presque un fascicule. Et de passer très vite à des lectures autrement passionnantes : *Le grand cirque* de notre Clo-Clo tricolore, *Le dernier ennemi* d'un Richard Hillary qui n'eut pas le loisir de poursuivre son journal, *Altitude 4000*, quoique jugé plus rébarbatif, de Cajus Bekker, etc.

Incrédule certes, mais toutefois intrigué, l'auteur a cherché à savoir si les dessins arborés correspondaient à une réalité. Et de rouvrir *Le petit prince*. Et là, quelle claque ! Ce n'est plus un gamin bouton-neux qui abordait ce livre mais un adulte d'âge mûr – trop mûr si l'on en croit son épouse – qui, en une soirée encore, dévora l'ouvrage et finit en larmes, probablement parce que le retour du Petit Prince sur son astéroïde pointait trop clairement à sa propre fin inéluctable. Trop clairement mais trop fort ! Et de le relire quelques jours plus tard, beaucoup plus posément. Un régal ! Une leçon de vie ! Vraiment trop, trop fort !

Réflexion faite, malgré les incitations initiales de son éditeur américain en ce sens, l'auteur n'est pas du tout persuadé que Saint-Exupéry ait voulu écrire un conte pour enfant. Les spécialistes, à travers ses courriers et ses déclarations, sauraient le dire mais peu importe. Il est évident que lu très tôt,





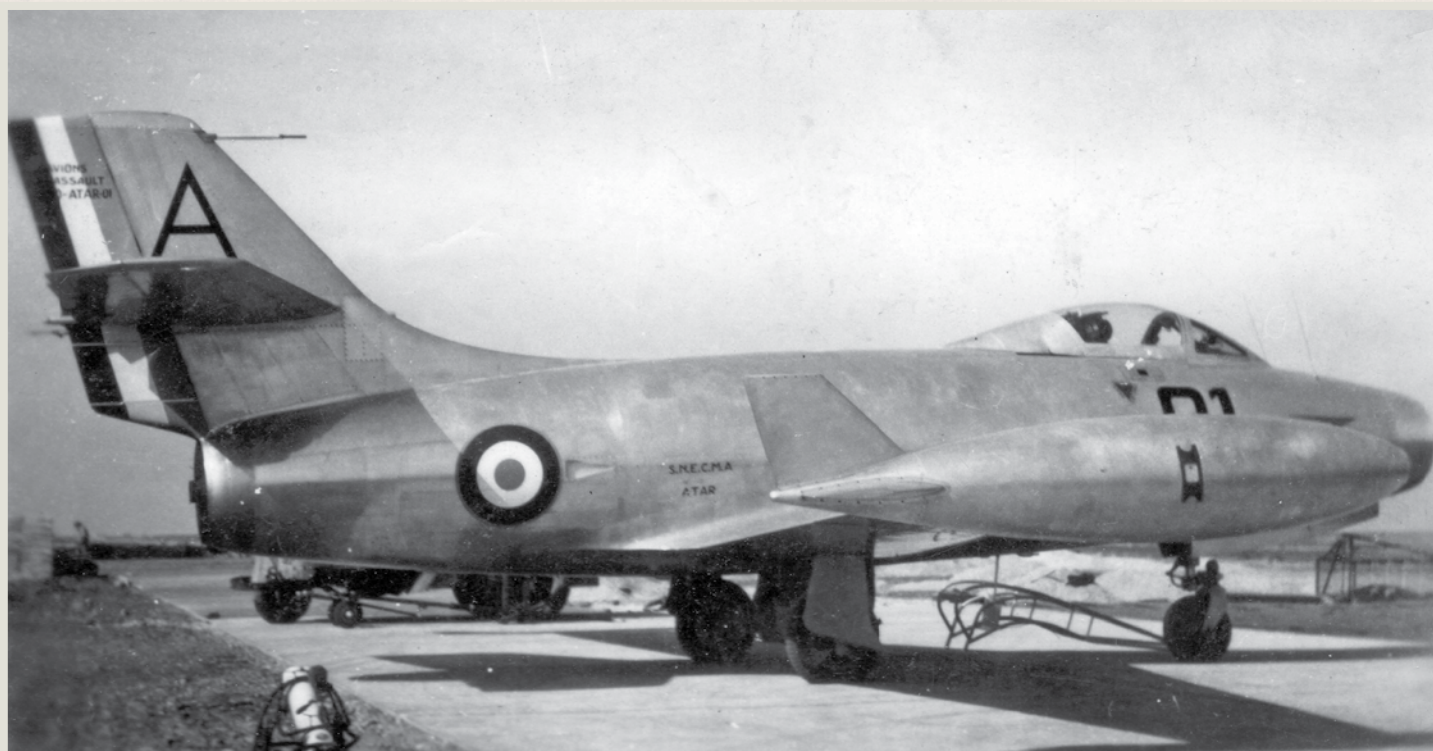
Une légende de la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN) vue à Istres : le Nord 2500 n° 01 F-WFKL. Construit dans l'ancienne usine Caudron d'Issy-les-Moulineaux, ce prototype effectua son premier vol le 10 septembre 1949 à Melun. Équipé de moteurs Gnome et Rhône de 1600 chevaux, avec hélices tripale, il fut le seul et unique Nord 2500.

(toutes les photos : coll. Georges Constantin)

DANS L'ALBUM PHOTO DE GEORGES CONSTANTIN

Par Emmanuel Coris

Georges Constantin, comme la plupart des jeunes de son époque, a donné de son temps à la Nation en effectuant son service militaire. Il a eu la chance d'être affecté au tout début des années 50 dans l'Armée de l'Air au service des essences, ce qui lui a permis d'être un spotter avant l'heure sur certaines de ses affectations. Il y a toujours une certaine émotion à découvrir un album personnel et à le partager, juste pour le plaisir des yeux.



Un autre appareil tout aussi emblématique de l'époque fut le Dassault MD.450 Ouragan. Malgré le code « 01 » inscrit sur le fuselage, il s'agissait en fait du n° 13, mais ce fut bien le premier équipé d'un turboréacteur ATAR 101 B1. Ce réacteur fut testé à partir de fin décembre 1951, fruit des travaux de l'équipe du docteur Hermann Östrich du groupe ATAR (Atelier Technique Aéronautique de Rickenbach). Il était directement inspiré du BMW 003 et fut le premier d'une longue lignée de moteurs qui assurèrent l'autonomie de l'aéronautique française d'après guerre.