

Aéropostale à Fernando de Noronha

Les carnets de Georges Lacoste



Pierre Jarrige

PROLOGUE

Les documents de Georges Lacoste, conservés par la famille Lacoste, ont été reproduits par Eugène Bellet.

La première partie des documents concernait la retranscription écrite des émissions et des réceptions en graphie (en morse) de plusieurs traversées Oran-Alicante et Alicante-Oran par le radionavigant Georges Lacoste sur les hydravions des Lignes Aériennes Latécoère. Cette retranscription est parue sous le numéro :

382 - Les Carnets de Georges Lacoste

Après toutes les traversées héroïques de la Méditerranée, Georges Lacoste est nommé chef de Poste Radio à Fernando de Noronha, alors que Pierre-Georges Latécoère vient juste de vendre ses lignes aériennes à la Compagnie Générale Aéropostale.

Grâce aux documents communiqués par la famille Lacoste, il nous est possible de connaître la vie du chef de Poste Radio et de Juliette, son épouse, sur cette île perdue à 400 kilomètres des côtes brésiliennes.

Merci à Hubert Reine et Bernard Bacquié qui ont participé à l'identification des photos, à Luc Gavila qui a apporté quatre photos et à François Ribailly qui a découvert le film S.O.S. Noronha.

Pierre Jarrige



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 979-10-97541-38-5

Décembre 2024

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Prologue	
Georges Lacoste	1
Agenda 1928.....	4
Cartes	16
Chef de Poste Radio à Fernando de Noronha	18
La vie à Fernando de Noronha	
Les bâtiments	
Installations radio	
Transbordements	
La voiture	
Le <i>Westfalen</i>	
Le Graf Zeppelin LZ 127	
Avec Marcel Reine à Rio de Janeiro.....	48
Rio - Aérodrome de Jacarepagua.....	52
Natal	56
Bahia.....	64
Pelotas	68
Recife	71
Documents	72
<i>S.O.S. Noronha</i> - Le film	85
À propos du film	

LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE

FRANCE - ESPAGNE - MAROC - ALGÉRIE
AFRIQUE OCCIDENTALE - AMÉRIQUE DU SUD

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES

Société Anonyme au Capital de Vingt millions de Francs

Siège Social : 79, Avenue Marceau - PARIS (16^e)

TÉLÉPHONE - PASSY

52-71
52-72

SIÈGE D'EXPLOITATION & AÉRODROME
A TOULOUSE, ROUTE DE REVEL

TÉLÉPHONE 7-81

LAL/T-12.297

Bx-AD

NOUVELLE RAISON SOCIALE
Compagnie Générale Aéropostale

TOULOUSE, le 29 NOVEMBRE 1927.

Group	Art.	Y	Usage	Éclair
-2 DEC 1927-7050				
Répondre				

Monsieur LACOSTE Georges
Radiotélégraphiste
Chef de Poste
TOULOUSE

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous informer que vous êtes affecté à notre aéroplace de FERNANDO de NORONHA en qualité de radiotélégraphiste, chef de poste, (encarrégado).

Votre traitement sera le suivant:

Fixe 1.700 mil reis

Votre voyage et celui de votre femme et de vos enfants est payé en 2^e classe. Cependant le voyage de votre famille ne sera payé par la Compagnie qu'après six mois de présence en Amérique.

Un congé de deux mois pourra vous être accordé après deux années de présence en Amérique. Votre voyage de permission payé.

Vous pourrez être muté^à des Sociétés américaines se créant pour l'exploitation d'autres lignes.

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations empressées.

COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

Le Directeur de l'Exploitation.

Georges Lacoste

Georges Lacoste, né le 28 mars 1901 à Beaurech (Gironde), débute sa carrière comme mousse à l'âge de 13 ans, il sert dans la Marine Marchande jusqu'en juillet 1919. Il passe trois années dans la Marine Nationale à partir du 14 mars 1921 et devient quartier-maître radio-volant à Saint-Raphaël, après avoir été breveté le 1^{er} juillet 1922.

Il entre aux Lignes Latécoère, comme radionavigant, le 14 mars 1924, le jour même de sa libération de la Marine Nationale.

Le radionavigant Georges Lacoste arrive à Oran avec les précurseurs de cette Ligne qu'il parcourt pendant trois ans, totalisant 1 200 heures de vol en plus de 200 traversées. Il sert aussi quelques fois comme radio à bord des navires-dépanneurs. Il se marie le 9 novembre 1925, malgré la désapprobation de Didier Daurat qui préfère avoir affaire à des célibataires.

Ses qualités humaines et professionnelles sont remarquées par la Compagnie générale Aéropostale qui succède aux Lignes aériennes Latécoère en avril 1927. Il est envoyé dans l'île brésilienne de Fernando de Noronha où il arrive comme chef de Poste Radio le 5 décembre 1927. Il crée la station et remplit sa fonction à la plus grande satisfaction de l'Aéropostale, puis d'Air France.

Il rejoint les Lignes aériennes militaires de la France Libre le 24 octobre 1942. Il est nommé sous-lieutenant, chef de poste de Damas, en Syrie, jusqu'au 14 mars 1945.

Il réintègre Air France après la Guerre et occupe plusieurs postes importants, notamment à Madagascar et en Indochine. Très belle carrière, après avoir été mousse à 13 ans.

Georges Lacoste est décédé le 21 août 1967.

NEO é valido o retrato que não tiver o esmalte do Instituto S.R.C.

Série 33333
F. D. Secção 3342

POLEGAR DIREITO

Assinatura do portador: *Georges Lacoste*

SERVIÇO DE REGISTRO DE ESTRANGEIROS

Admitido em território nacional em caráter Permanente
(permanente ou temporário)

com permanência definitiva
nos termos do art. 24^o do Dec. 8 2^o
do dec. n. 3.0.0, de 20 de Agosto de 1938.

Data do desembarque 25 / 12 / 1927

Embarcação Blasodich

Porto Rio de Janeiro

Passaporte n. _____ expedido em _____ / ____ / 19 ____
(cidade) (data)

Visado pela autoridade consular brasileira em _____
(cidade)

sob n. _____ no ano _____

Hoje de Jureta, 28 de Agosto de 1941

Luiz All City
CHEFE DO SERVIÇO

N.º 42

Permiso de desembarco

De conformidad con la reglamentación de la materia, el
Cónsul General de la República Argentina en Rio de Ja-
neiro, concede permiso de desembarco en la República a favor de
Lacoste Georges
de nacionalidad Francesa de 26 — años por
carecer de los siguientes requisitos reglamentarios sobre salud, inca-

pacidad o documentación *Visación Consular y
Certificados Policiales Argentinos*

quien via a ella con el objeto de incorporarse a la Compañía
General de Correos Postales en Paris

habiendo recibido informaciones de
que es persona de buena conducta y moralidad.

Dado en Rio de Janeiro, a 4 de Febrº de 1928

Pedro J. Goytia

AÉROPOSTALE

COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

Capital autorisé en Capital de 45 Millions de Francs

SIÈGE SOCIAL ET DIRECTION GÉNÉRALE

PARIS

5, Avenue de Friedland

Telephone | ELYSEE 52-72
| 5 lignes |

Adresse Tél. AÉROPOSTAL - PARIS

Bordeaux le 7 Janvier 1931

Nous soussigné certifions que M. LACOSTE
Georges est employé à notre Compagnie en qualif-
té de chef de poste radio. Il se rend au BRÉSIL
accompagné de Madame LACOSTE pour nos services.

LE CHEF D'AÉROPLAGE.



CONSULADO DO BRASIL

VISTO Bordos, 8 de Janeiro de 1931

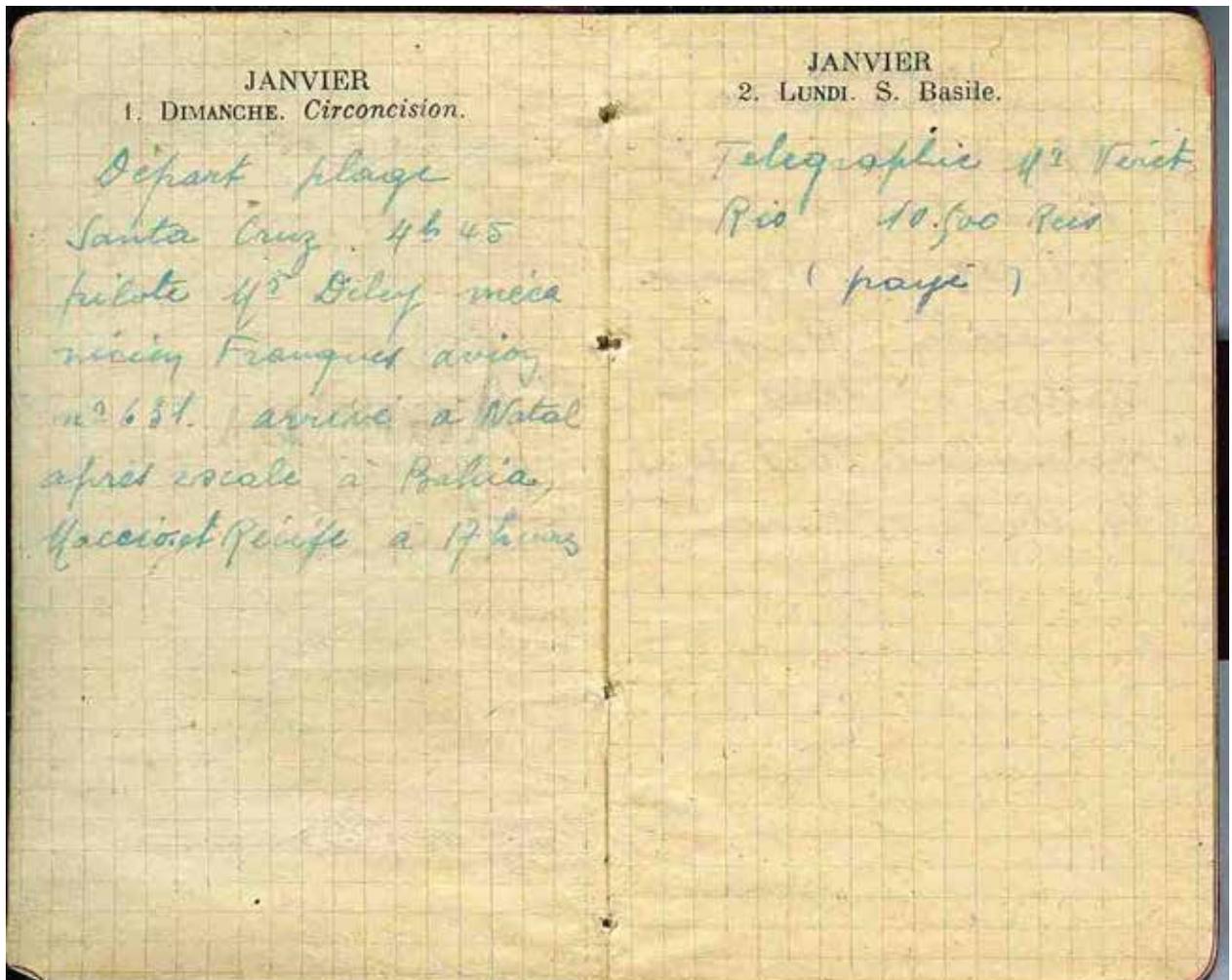
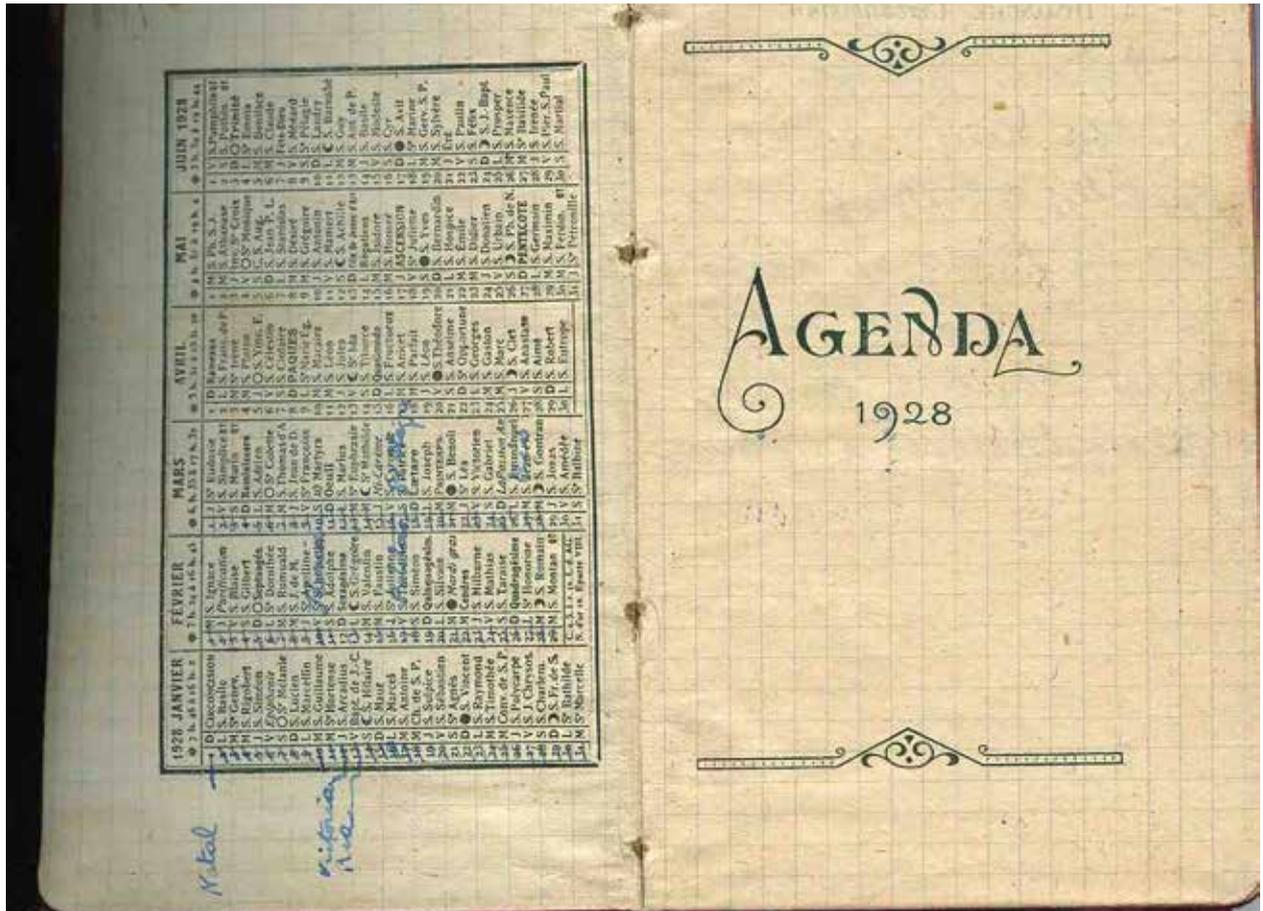
V. Ferreira da Cunha

Victor Ferreira da Cunha
Consul



GRATIS

Agenda 1928



JANVIER
3. MARDI. Ste Geneviève.

Appris par journal
Pernambouc accident
lati ~~et~~ à Henrique
Zunderlin, Mercier,
Mattéi; et deux
mécánicos tués dans
la chute.

JANVIER
4. MERCREDI. S. Rigobert.

JANVIER
7. SAMEDI. Ste Mélanie.

JANVIER
8. DIMANCHE. S. Lucien.

Passé la journée
à Piranguy environs
de Natal en compagnie
de M^r Roselli vice consul
de France et tout le
personnel latécoère
accueil très grandiose
réception inoubliable

JANVIER

11. MERCREDI. Ste Hortense.

Départ Natal 4.45
Arrive à Victoria 17.30
après escale à Recife,
Bahia, Caravellas
missions Gênes et
desceudit.

Très beau temps
pilote M. Santelli
avion nr 632

JANVIER

12. JEUDI. Ste Césarine.

Départ Victoria 4.45
arrive à Rio 15.40
passagers M^{rs} Vanille
Bent. et desceudit
pilote M^r Santelli
Beau temps jusqu'à
150 km de Rio, puis
pluie et brume
rendant l'entrée baie
de Rio très difficile

JANVIER

15. DIMANCHE. S. Maur.

JANVIER

16. LUNDI. S. Marcel.

Santelli tué aux environs
de Montevideo avec mécanic
Francis, le 14-1-28
après à 19 heures.
avion laté 27 nr 632

JANVIER
17. MARDI. S. Antoine.

Reçu lettre datée
du 2-1-28 poste.
Ygeste, contenant
article concernant
accident Lati 28
Enderlin, Yverier, Yattier
et deux mécaniciens
ont trouvé la mort

JANVIER
18. MERCREDI. Ch. de S. Pierre.

FEVRIER
10. VENDREDI. Ste Scholastique.

Parti de Rio à 5h30 sur
Lati 28 n° 654 pour Santos
pilote Thomas. pass. Piray
Parti de Santos à 09h25 même
avion pilote Bidrignand pass.
Piray Colletot. Atterri par
suite pluie et mauvaise visibilité
sur plage N. San Francisco do Sul
avion détruit par mer, récupéré par
pilotes et personnel Condor Syndicat
et agence Nordenskiöld Flyod. Brimey

FEVRIER
11. SAMEDI. S. Adolphe.

Revenus dans la matinée
à la plage pour réinspirer
le plus possible sur avion
puis de train à 15h pour
Faragua, automobile de
Faragua à Blumenau
voyage sous pluie et
par routes défoncées, passé
la nuit à Blumenau
dans hôtel allemand
charcuterie délicieuse

FEVRIER

12. DIMANCHE. Sexagésime.

Parti de Plummenau à 6h30
pour Itapahy en auto. super.
le pays très bien cultivé
routes très mauvaises. arrive
Itapahy 08h30.

Parti Itapahy pour Florianopolis
à 09h30 sur camion.
nette escale Florianopolis
voyage très mauvais dans
routes défoncées, arrive
Florianopolis 11 heures

FEVRIER

13. LUNDI. S. Lézin.

Risque tq. en arrivant
du terrain disant
d'attendre prochain
Nabbayret.

FEVRIER

16. JEUDI. S. Onésime.

FEVRIER

17. VENDREDI. S. Théodule.

Parti Florianopolis
07h30 arrive Pelotas
à 12h45 après escale
à Porto Alegre.

Pilote Bedrignat
mecanicien Colfenot.
Avion 666 jusqu'à Porto Alegre
et 660 jusqu'à Pelotas
TVB temps bouché pluie

FEVRIER
16. JEUDI. S. Onésime.

FEVRIER
17. VENDREDI. S. Théodule.

Parti Florianopolis
à 8 h 30 arrivé Pelotas
à 12 h 45 après escale
à Porto Alegre.

Pilote Pedriguas
mecanicien Colfenot.
Avion 666 jusqu'à Porto Alegre
et 660 jusqu'à Pelotas
TVB temps bouché pluie

MARS
17. SAMEDI. S. Patrice.

Parti de Pelotas
à 8 h 30 par
vapeur Presiliy
"Araxatuba"
Arrivé Porto Alegre
à 19 h. 30 descendu
Hotel Coliseu

MARS
18. DIMANCHE. Latare.

MARS
19. LUNDI. S. Joseph.

Changei hotel
et descendu
Hotel Majestic

MARS
20. MARDI. S. Joachim.

MARS
21. MERCREDI. S. Benoit.

Reçu T.G.
donnant ordre
rentrer de suite Rio
pour suivre Natal
signé Grouzet

MARS
22. JEUDI. Ste Léa.

Parti de Porto
Alegre avec
avion 631 pilote
Belammy.
capote à l'atterrissage
sur le terrain de
Florianopolis
voiture morte

MARS
23. VENDREDI. S. Victorien.

Parti de Florianópolis
à 7 heures
sur vapeur "Anna"
à Rio Hopcke après
scale à Itajubá et
San Francisco arrivés
Santos le 26 à 2 h 1/2
du matin.

MARS
24. SAMEDI. S. Gabriel.

MARS
25. DIMANCHE. Passion.

MARS
26. LUNDI. S. Emmanuel.

Arrivés Santos
à 2 h 1/2
Quitte Santos
à 10 h 06 pour
São Paulo.
Quitte São Paulo
à 19 h pour Rio

MARS
27. MARDI. S. Rupert.

Arrivé Rio
7 heures.

Envoyé T.G. en
France ainsi conçu
Va Toulouse demande
quand départ mais
attends lettre de moi
nécessaire.

coût 87 \$ 400

MARS
28. MERCREDI. S. Gontran.

Fait signer au
Consulat de France
attestation pour faire
venir ma femme
au Brésil
coût 26 \$ 000

AVRIL
5. JEUDI. Ste Irène.

AVRIL
6. VENDREDI. Vendredi-Saint

Fait escale à
Bahia avec
Pedro 1^{er} de 13 h
à 21 h 30

AVRIL
7. SAMEDI. S. Hégésippe.

AVRIL
8. DIMANCHE. PAQUES.

Arrivé Recife
7 h. mais débarqué
à 11 h cause 5 h
cas de fièvre à
bord.

AVRIL
9. LUNDI. Ste Marie Egyptienne

AVRIL
10. MARDI. S. Fulbert.

Pris le train pour
Natal à 5 h 50
passé la nuit
à Guaranaíba.
Le train ne mar-
chant pas la nuit

AVRIL
11. MERCREDI. S. Léon, page.

Parti Guarana.
vira à 5655

Arrivé Natal

14 hoo.

AVRIL
12. JEUDI. S. Jules.

JUIN
2. SAMEDI. S. Pothin.

Parti Natal 05.10
Bot 305 Pilote Etienne
Atterri Recife 07.05
R.A.S.

JUIN
3. DIMANCHE. Trinité.

JUIN
4. LUNDI. Ste Emma.

JUIN
5. MARDI. Ste Héloïse.

Juliette arrivée
0700 par vapeur
national "Stassucc"

JUIN
8. VENDREDI. S. Médard.

Quitté Recife
à 8h par vapeur
National "Stape"

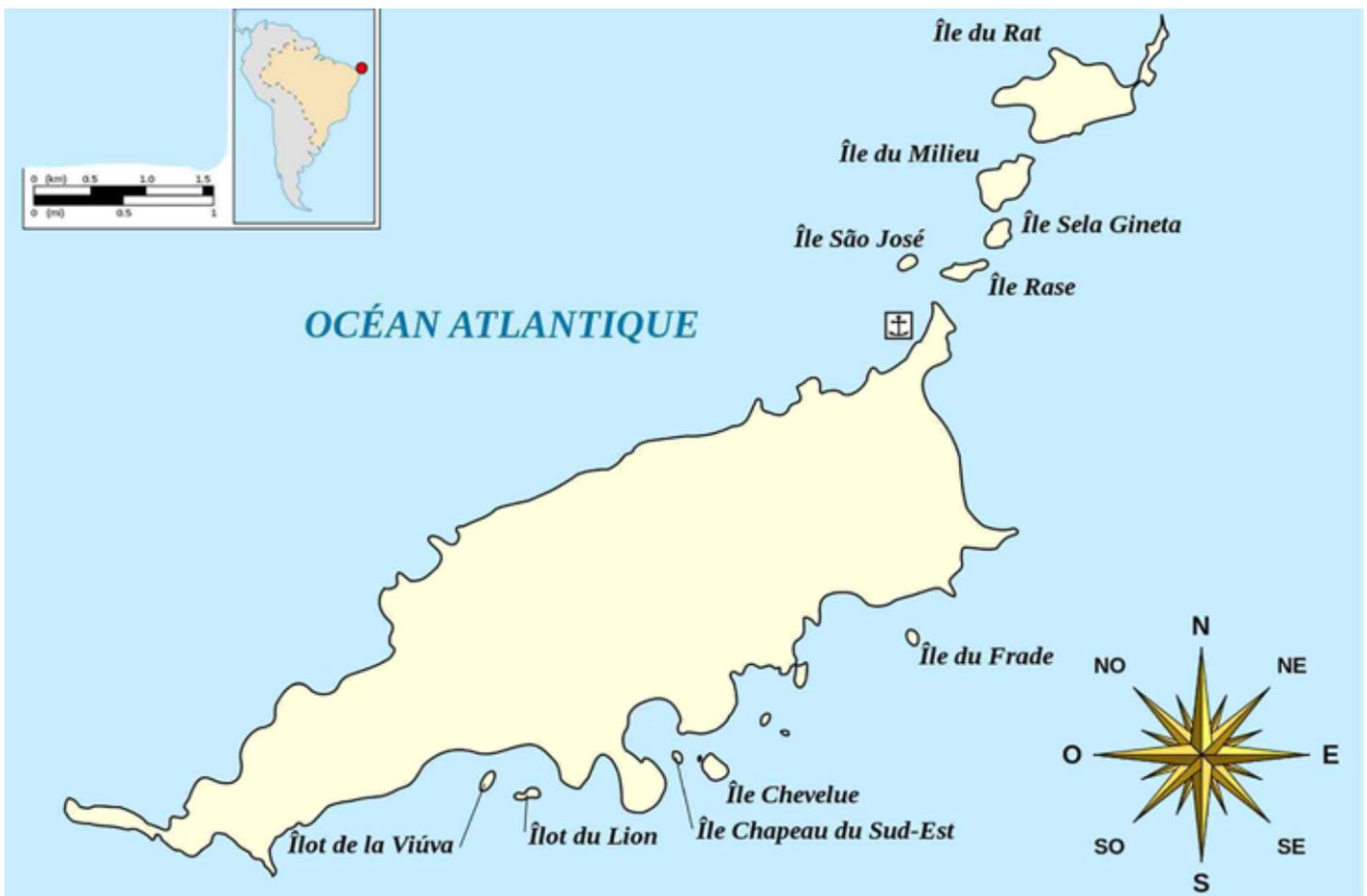
JUIN
9. SAMEDI. S. Félicien.

Arrivé Natal
à 5h.

Cartes

Le Centre Radio de l'Aéropostale est installé à l'extrême point nord-est de l'île principale de l'archipel Fernando de Noronha, le long de la baie de Santo Antonio. La pointe orientale de cette île est encore nommée «ponta do Air France».

L'île, qui abrite un pénitencier, n'a pas de port, elle a seulement des mouillages, le déchargement des navires se fait par transbordement.

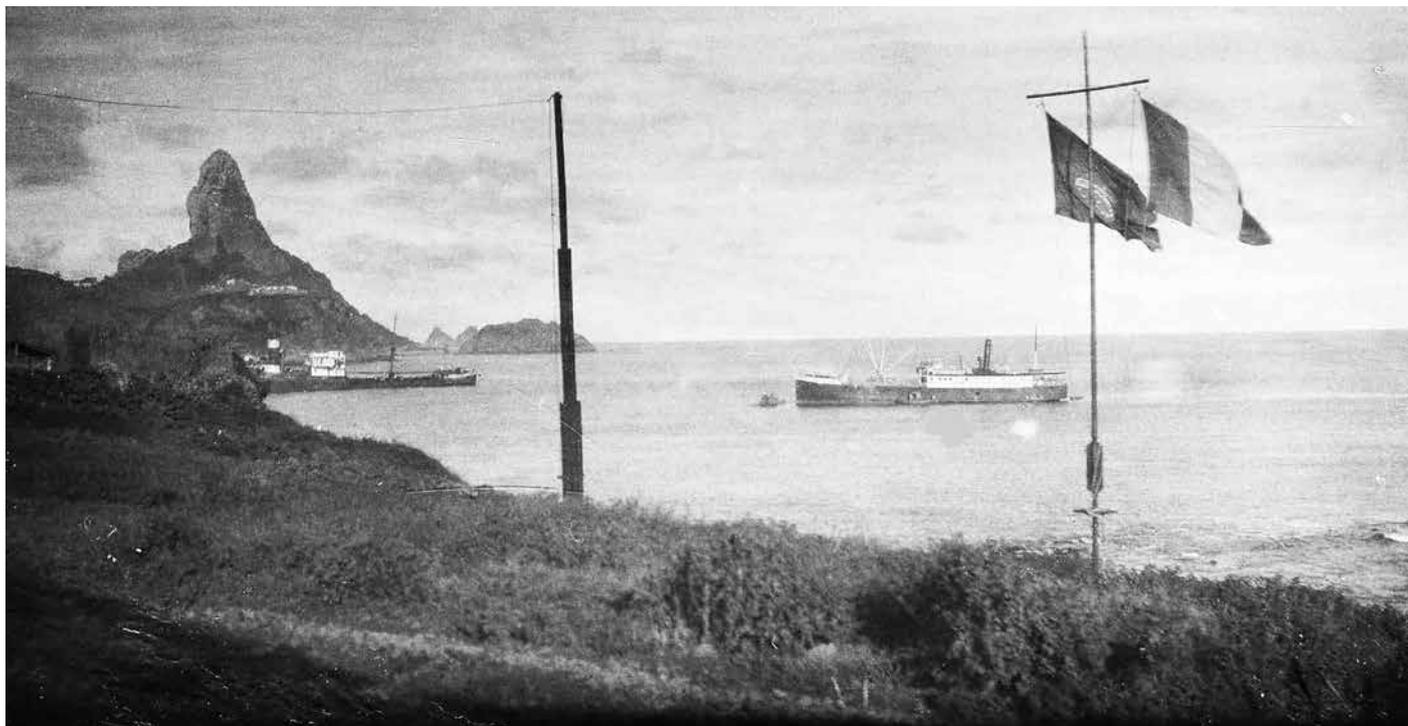




Les implantations de l'Aéropostale en Amérique du Sud

Chef de Poste Radio à Fernando de Noronha

Les bâtiments



▲ *La baie de Santo Antonio vue vers le sud-ouest*

▼ *La baie de Santo Antonio et les installations radio de la Compagnie Générale Aéropostale vues vers le nord-est*





▲ *Juliette Lacoste, au centre, et Georges Lacoste, à gauche, avec des habitants d l'île*

▼ *Les prisonniers du pénitencier participent aux travaux d'installation du Poste*





▲ ▼ *Bâtiments de la Compagnie Générale Aéropostale à Fernando de Noronha*





▲ ▼ *Bâtiments de la Compagnie Générale Aéropostale à Fernando de Noronha*





▲ ▼ *Bâtiments et antennes de la Compagnie Générale Aéropostale à Fernando de Noronha*





▲ ▼ *Bâtiments de la Compagnie Générale Aéropostale à Fernando de Noronha*





▲ ▼ *Bâtiments de la Compagnie Générale Aéropostale à Fernando de Noronha*





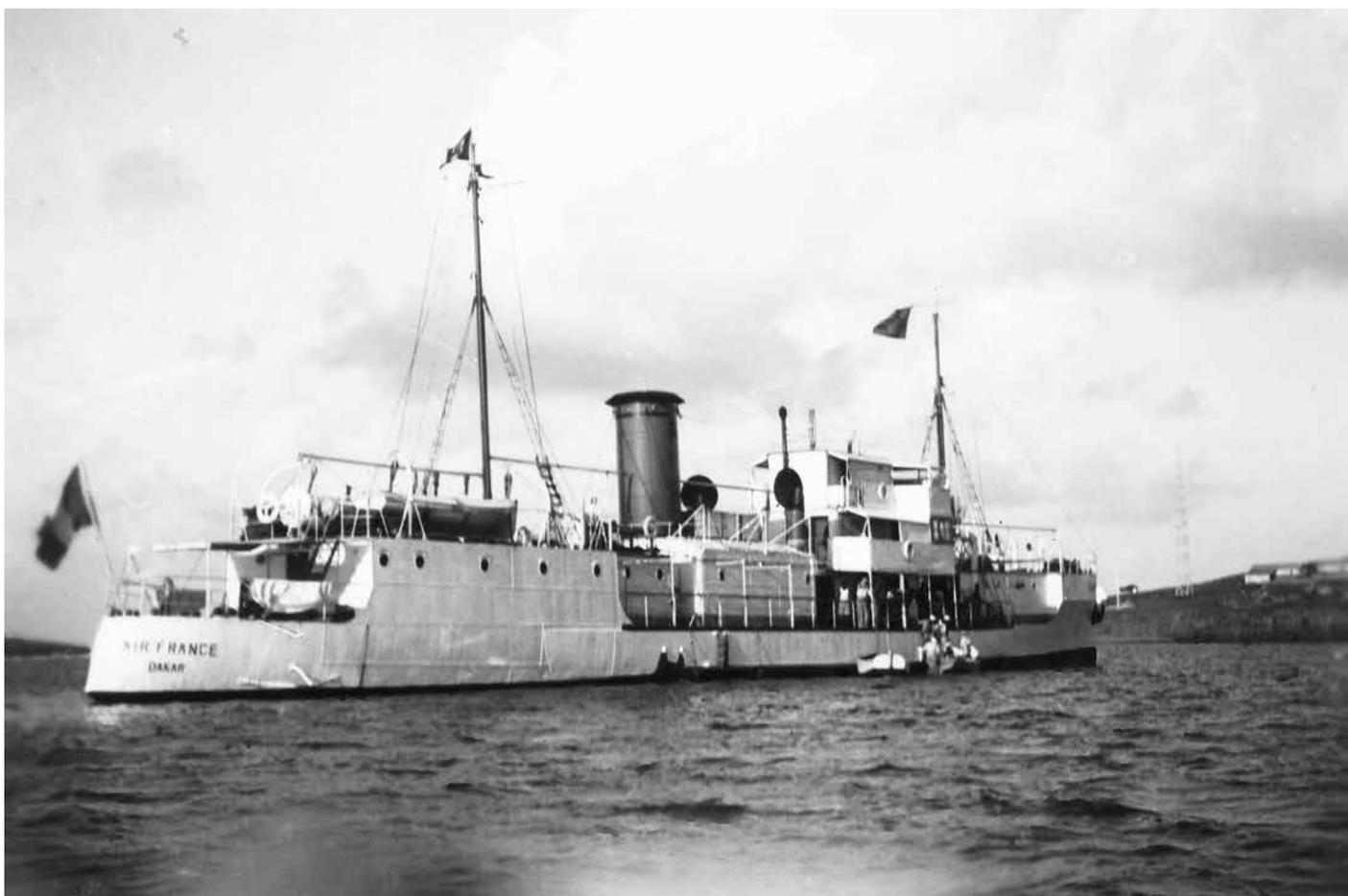
▲ ▼ *Bâtiments de la Compagnie Générale Aéropostale à Fernando de Noronha*





▲ Bâtiments de la Compagnie Générale Aéropostale à Fernando de Noronha

▼ Un des avisos de l'Aéropostale, puis d'Air France, qui assurent le transport du courrier entre le Sénégal et le Brésil

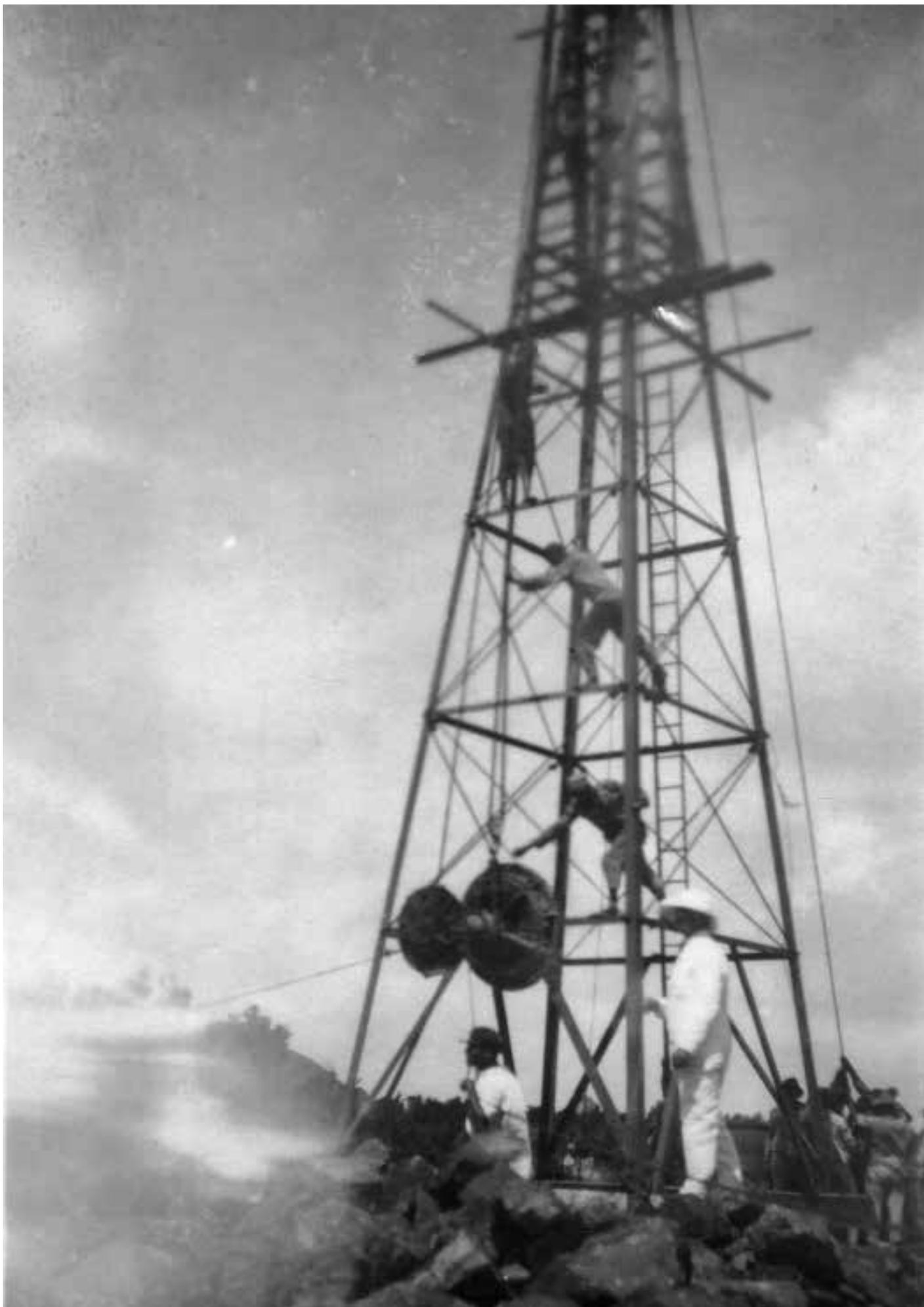




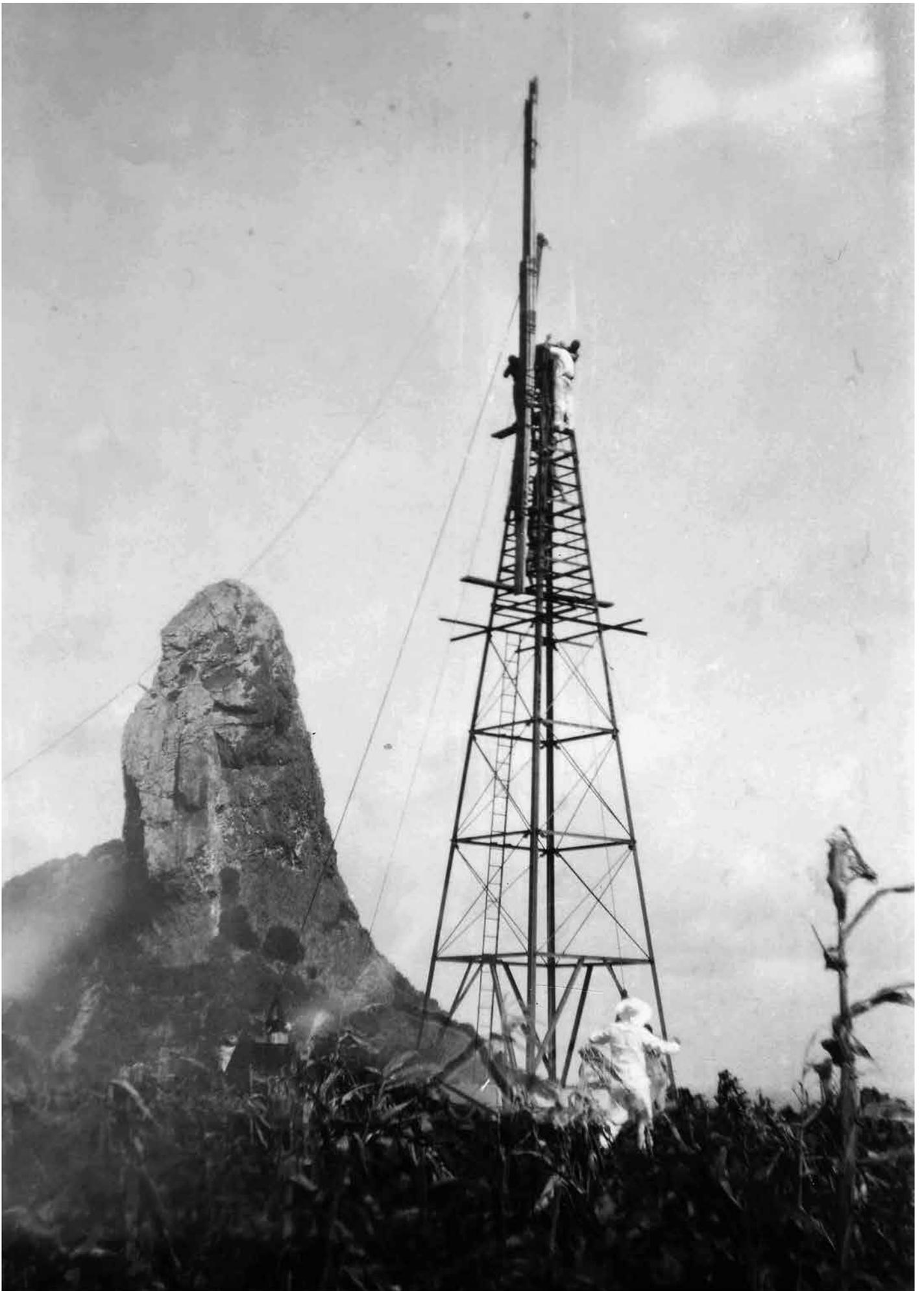
▲ Bâtiments d'Air France à Fernando de Noronha (Air France a pris la suite de l'Aéropostale en 1934)

▼ L'aérodrome de Fernando de Noronha, créé par Air France, est utilisé pour la première fois par le Couzinet «Arc-en-Ciel», piloté par Mermoz, le 14 juin 1934

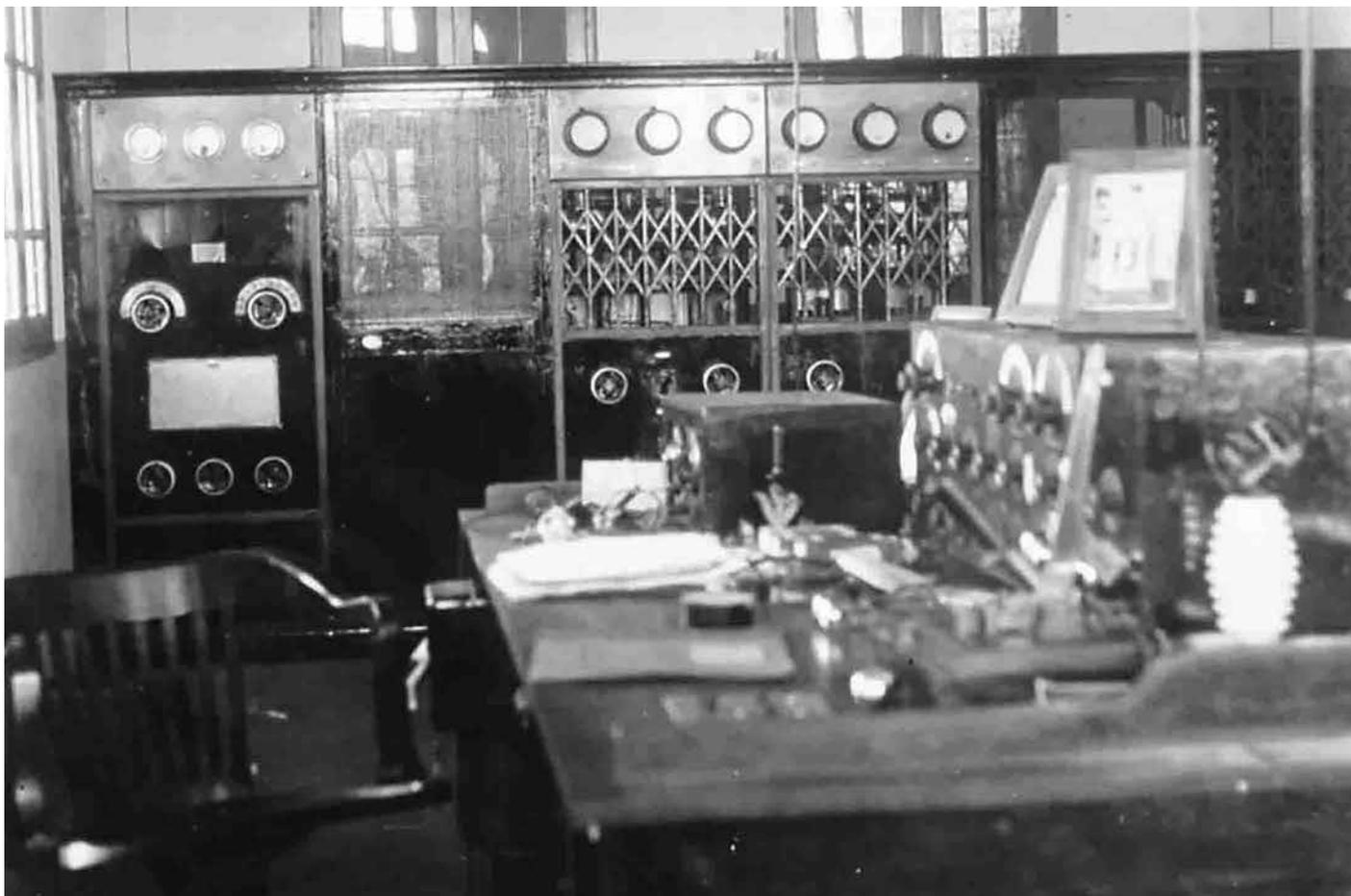




Construction d'une antenne



Construction d'une antenne



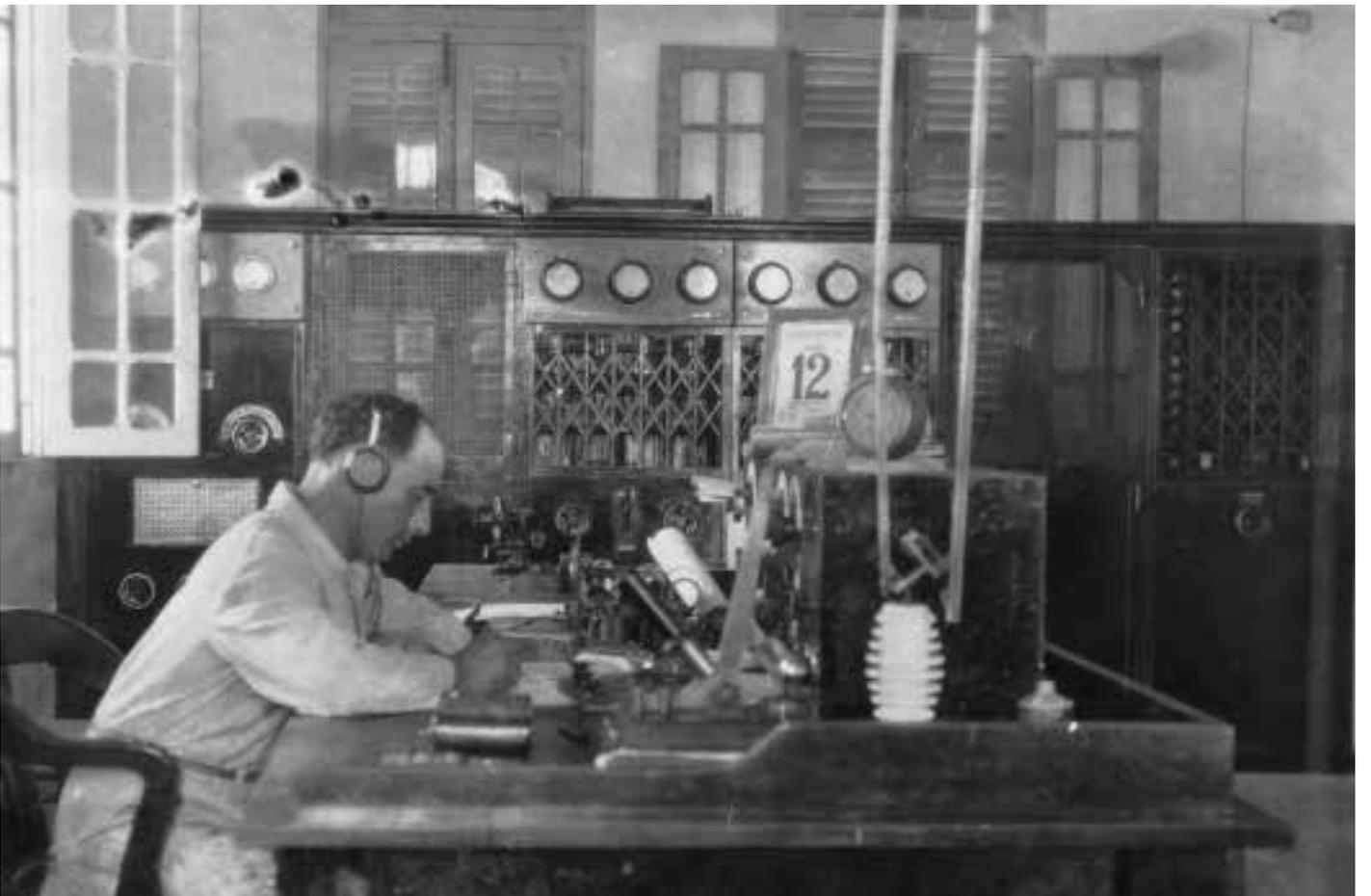
▲ *Les radios*

▼ *Un opérateur radio*





▲ ▼ *Georges Lacoste*





▲ *Un opérateur radio*

▼ *François Urvoy, chef radio de la Compagnie Générale Aéropostale, au cours d'une inspection en mai 1930*





▲▼ *François Urvoy et Georges Lacoste*





Dans le bateau «Cigogne» en mai 1930, pendant les essais de radiogoniométrie autour de l'île



Le bureau de Georges Lacoste

RAPPORT DE M. URVOY CHIEF RADIO A NATAL SUR SA MISSION A NORONHA

Arrivé, par le "Cigogne", le 28 Mai à Noronha je me suis mis en devoir de remplir la mission qui m'avait été confiée.

1^o. Reconnu de visu la justesse des réclamations faites par M. Lacoste au sujet du matériel lui faisant défaut pour le bon fonctionnement de la Station.

2^o. Jugé impossible de confier la direction du Service Radio à M. Audifax. Celui-ci, quoique bon opérateur ne possède pas assez de connaissances techniques pour assumer ce poste. Outre cela, il n'a aucune pratique du Gonio.

3^o. Envoyé le message demandant la prolongation du séjour de M. Lacoste à Noronha jusqu'à ce que son successeur soit complètement au courant du Service de la Station. Quoiqu'ayant l'ordre de rentrer par le "Cigogne" M. Lacoste a accepté de rester. M. Couilbaud est venu de l'"Epernay" sur le "Cigogne" dans la soirée du 30 Mai et a débarqué le 31 au matin, à terre.

GONIO. En ce qui concerne le Gonio deux courbes d'erreurs ont été établies par M. Lacoste, l'une à l'aide du "Becfigue" l'autre du "Cigogne". Il semble que ces courbes ont dû être faites dans des conditions défavorables pour les motifs suivants :

- 1^o. Navire trop près de la côte,
- 2^o. Navire marchant trop vite.

Les relevements pris dans ces conditions à des intervalles de 15 à 20 minutes se trouvent espacés de 40^o environ ce qui est trop.

Le 29, nous avons demandé au "Cigogne" de faire le tour de l'île. Il s'est éloigné de la côte d'une dizaine de milles. Ensuite marchant à vitesse réduite il a fait des émissions à H. H 15, H 30, H 45. Etant donné son éloignement les relevements n'étaient espacés de plus de 10^o. La courbe établie ensuite était parallèle aux deux précédentes et à certains points les erreurs plus prononcées. Le 31, au retour, vers Natal nous avons reparcouru le secteur où les erreurs étaient le plus élevées c'est à dire du Nord à 200^o. D'après ce que nous transmettait M. Lacoste ces erreurs ~~étaient~~ avaient sensiblement diminué. Je crois que cela tenait à ce que nous étions un peu plus éloignés de la côte. Ceci nous amène à conclure que les courbes ainsi établies peuvent être tout à fait fausses dans le cas d'un avion à peu près dégagé des obstacles. Ceux-ci sont assez nombreux par rapport à l'emplacement actuel du Gonio et nuisent énormément à son bon fonctionnement. Il se trouve placé au centre d'un triangle formé par les cratères éteints de trois volcans; San José, Morre Franceze, Atalaya et bâti sur un terrain très ferrugineux. Il est complètement masqué du NNE à ENE par le mont St. Michel; de l'ENE au Sud erroné par la nature volcanique et ferrugineuse du sol d'où grosse variation selon la proximité du poste émetteur se trouvant dans ce secteur; du Sud au WSW courbe d'erreurs décroissante; de WSW à W secteur dégagé au large; de W à Nord gêné par le Pic ou Pyramide, les collines faisant suite à son emplacement, le réseau de contre poids, les pylones et les mâts de la Station. Il serait difficile de lui trouver un emplacement parfait sur notre concession; cependant sans sortir de nos limites nous estimons qu'il aurait un meilleur rendement s'il était placé sur le point culminant des collines dominant la station. On gagnerait à ce changement une dizaine de mètres en altitude. Il se trouverait ainsi dégagé 1^o de l'île de la Plateforme, 2^o de l'île aux œufs, 3^o partiellement du mont St. Michel, 4^o du contre poids, des mâts et le secteur de gêne du Pic réduit de beaucoup. Le bâtiment

Le bâtiment proprement dit est en mauvais état à de certains endroits. Les réparations qu'il nécessite sont :

1^o. A la toiture. L'Éternite dont elle est faite est mal assujettie occasionnant dans la saison des pluies et vents inondations complètes du local et en conséquence des appareils.

2^o. Les côtés du 1^{er} étage sont en planches mal assujetties aussi et ne protégeant pas non plus ni du vent ni de la pluie ni surtout de l'air salin. Les fils du cadre s'oxydent rapidement et cassent souvent. Il y a ~~une~~ erreur dans la construction de cet étage ce qui fait que la poutre maîtresse jouant ~~soit~~ l'effet du temps appuie sur le sommet du cadre et le ~~déplace~~ désaxe.

La construction d'un bâtiment gonio neuf pourrait l'être dans des conditions mieux appropriées à son usage. Il pourrait être de dimensions beaucoup plus réduites et en conséquence d'un prix de revient beaucoup moins élevé. Le 1^{er} bâtiment pourrait ensuite être affecté au service transmission. Réception O.C. car en l'état actuel des choses il n'est pas possible de faire du trafic O.L. simultanément dans le local du D 200.

RÉCEPTEURS. Le récepteur SFR gonio est bon mais manque de certains accessoires. Nous avons installé le récepteur LL 15/15 avec son compensateur. Les essais du 29 et du 31 Mai ont été faits avec ce récepteur et il est d'un bon rendement.

Quand le récepteur SFR sera muni de tout ce qui lui manque le récepteur LL sera affecté aux O.C. et sera en même temps Réserve pour le gonio. La réception 15/3000 après réparation pourra servir de réserve pour tous les postes. Le récepteur O.C. CARMB soit chauffé par une lampe de 200 W. pour qu'il accroche normalement.

POSTE D 200. Le poste D 200 fonctionne actuellement assez bien quoique démané d'accessoires principaux. Les accessoires sont compris dans la demande de matériel urgent du message n°81. La plupart de ces accessoires sont remplacés actuellement soit par du matériel emprunté dans l'île soit par des pièces confectionnées par Mr. Lacoste.

TRAVAUX EN COURS. Installation de l'alimentation du D200 sur le 250 Watts CARMB en attendant le retour de l'alternateur de dernier. Après réception montage et essai du poste sur cet alternateur le poste 7^W 5 sera envoyé à Natal pour être dirigé sur Rio.

PYLONES. La peinture des pylônes est très dégradée. Il est nécessaire de piquer ceux-ci pour enlever la forte couche de rouille occasionnée par l'air salin. Ensuite on y passerait 2 couches minium et 2 couches peinture. Ce travail est de première nécessité si l'on veut assurer une durée normale des pylônes. Nous n'avons pas demandé cette peinture par TSE estimant qu'elle n'avait le caractère d'urgence de l'autre matériel. Nous renouvelons à Rio la commande du 10 Mars se référant à cette peinture.

Le Chef Radio

Natal, le 1^{er} Juin 1930

Le Chef d'Aérodrome

Transbordements



▲ ▼ *Des radeaux sont utilisés pour les transbordements depuis le mouillage, avec l'aide des prisonniers du pénitencier*





▲ ▼ *Transbordements*



La voiture



▲ *La voiture arrive sur un radeau*

▼ *Georges Lacoste et la Ford*

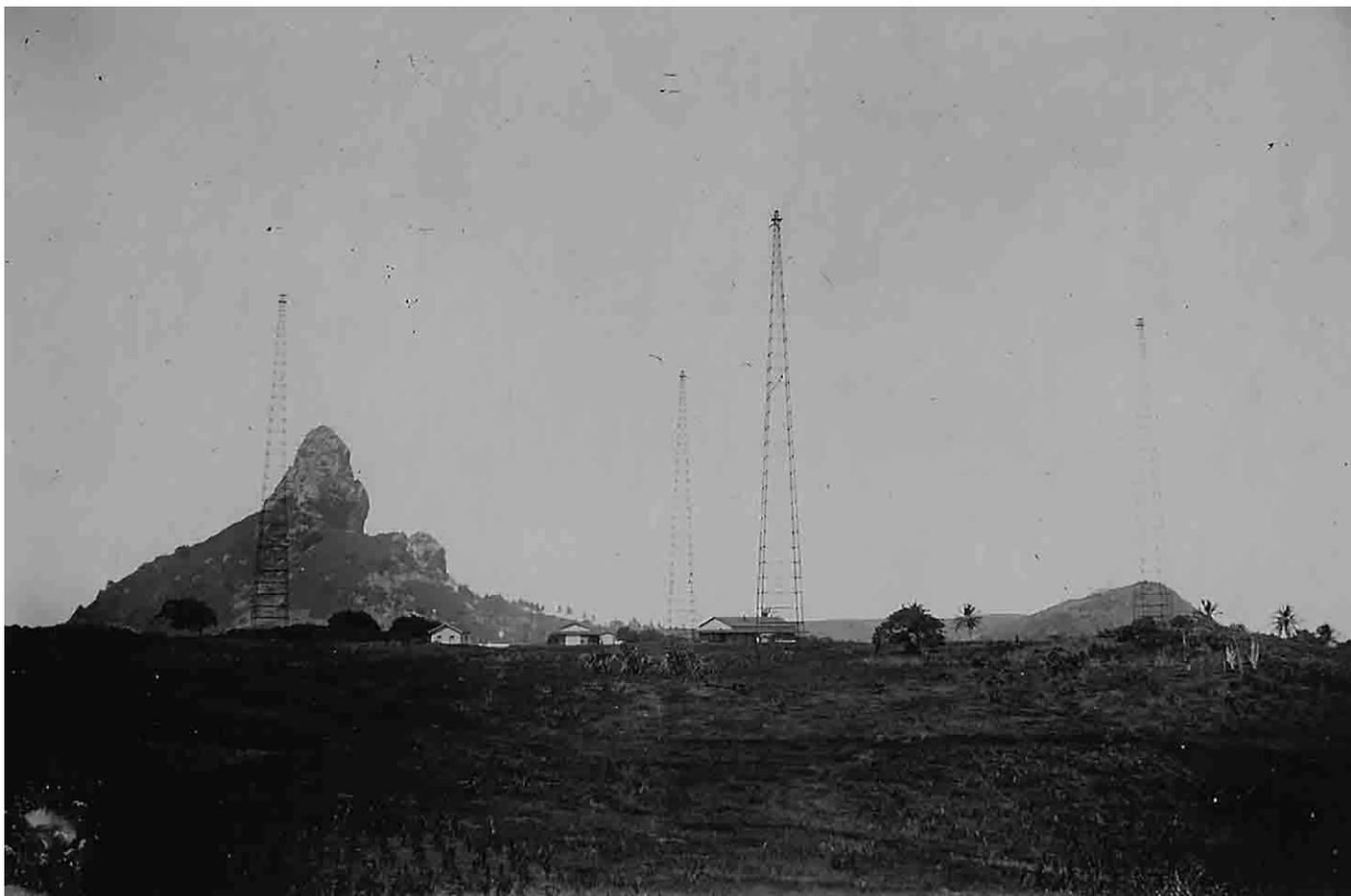




▲ *Juliette Lacoste et une amie*

▼ *La Ford légèrement accidentée*





▲ ▼ *Fernando de Noronha (photos de Luc Gavila)*





▲ ▼ *Fernando de Noronha (photos de Luc Gavila)*



Le Westfalen



▲ ▼ *Le Westfalen, vu ici à Fernando d Noronha, est un des navires allemands de la Lufthansa utilisés pour la poste aérienne en océan Atlantique sud. Un hydravion est mis à l'eau à l'approche des côtes afin d'accélérer l'acheminement du courrier. La dernière mise à l'eau par le Westphalen a lieu le 4 novembre 1938 devant Fernando de Noronha avec l'hydravion Dornier 18 D-ARUN Zephir*

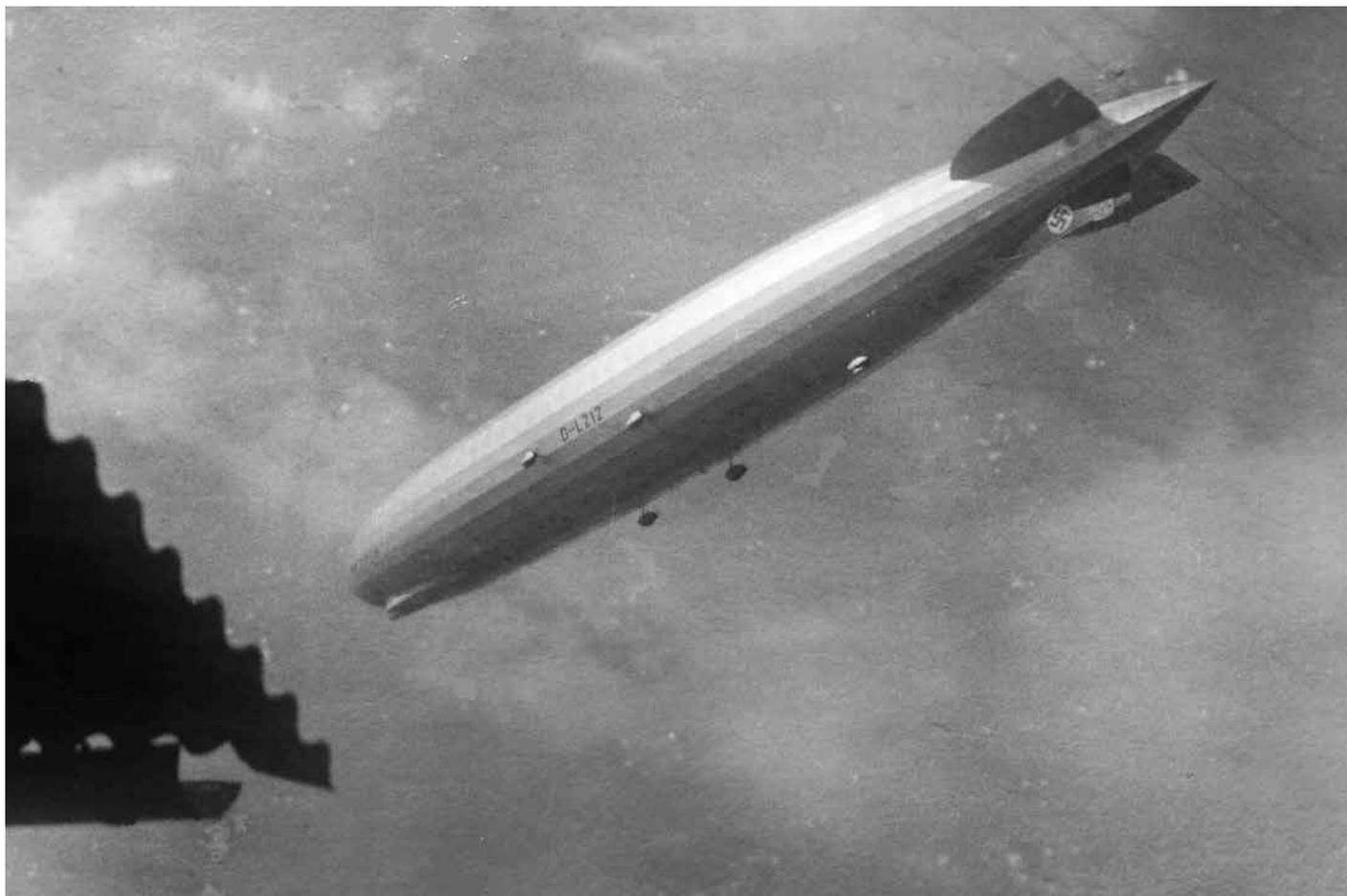




▼ *Repas avec les Allemands*

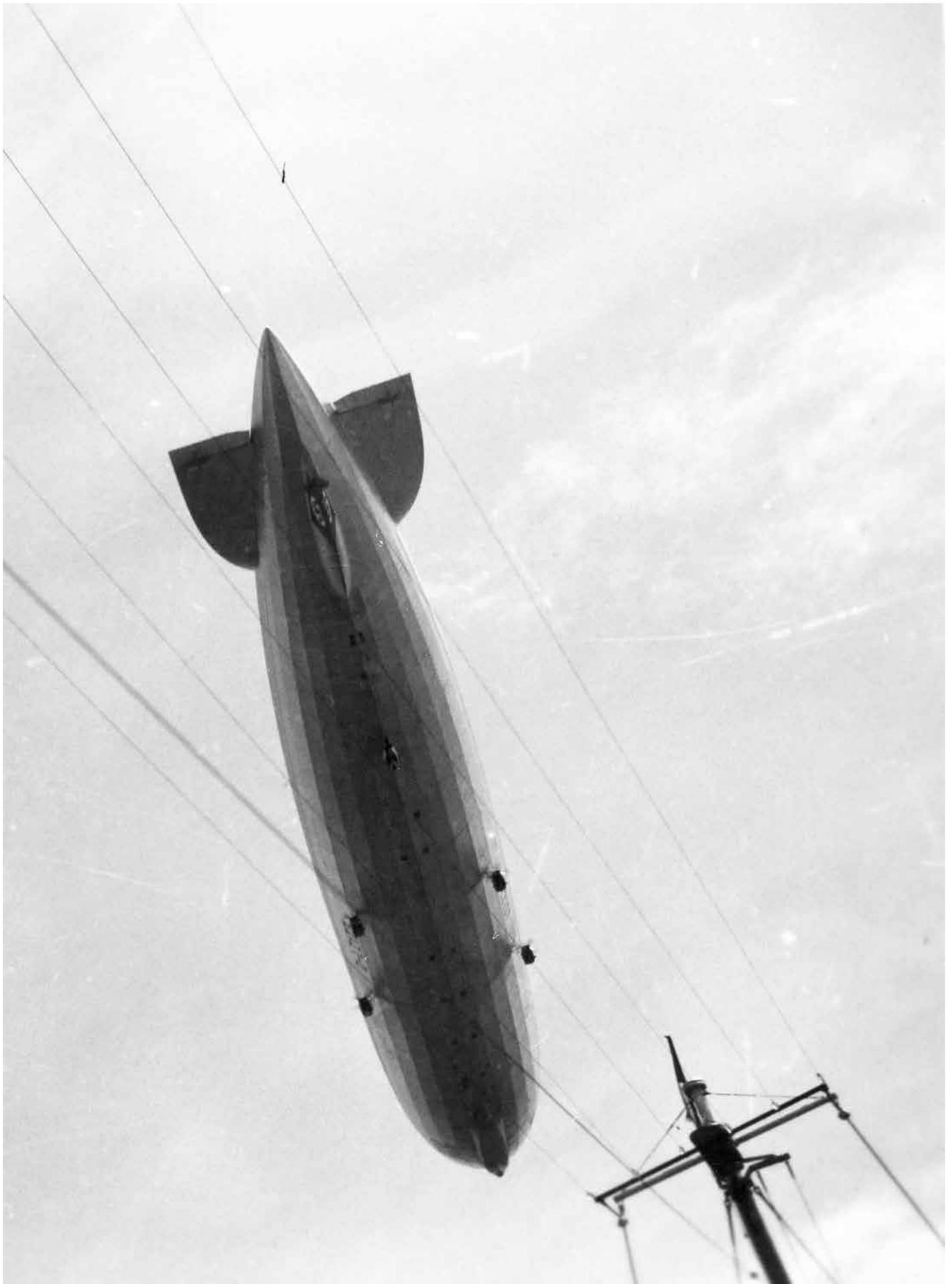


Le Graf Zeppelin LZ 127



▲ ▼ *Le Graf Zeppelin LZ 127 a effectué 68 voyages d'Europe au Brésil entre 1930 et 1937, puis le Hindenburg en a effectué huit entre 1936 et 1937. Voici le Graf Zeppelin LZ 127 survolant Fernando de Noronha*





Le Graf Zeppelin LZ 127 survolant Fernando de Noronha

Avec Marcel Reine à Rio de Janeiro



▲ En 1931 : Juliette Lacoste et les parents de Marcel Reine : Édouard et Léonie
Ci-contre de haut en bas : Georgit, Yvonne X, Juliette Lacoste et Alice Reine, épouse du pilote Marcel Reine

Marcel Reine décèdera le 27 novembre 1940 dans le NC 223.4 F-AROA «Le Verrier» abattu par la chasse italienne entre la Sardaigne et la Tunisie au cours d'un vol Marseille-Tunis-Damas pour conduire Jean Chiappe nommé haut-commissaire en Syrie et au Liban. En plus de Jean Chiappe et du Cne Nicolas, tout l'équipage disparaîtra : Henri Guillaumet, Le Duff, Montaubin et Franquès.

Josef Kessel dira de Marcel Reine : «Mais s'il avait fallu en désigner un qui fut aimé de tous, Reine eut certainement été celui-là. Il devait ce privilège au fait que jamais une parole, une action ne vint démentir les qualités de son visage. On ne pouvait résister à sa joie de vivre à sa gentillesse, à sa verve heureuse, ses fureurs comiques, son vocabulaire d'une saveur étonnante. Personne n'était plus généreux que lui, il ignorait l'ennui, l'envie, la vanité».



▲ *Yvonne X, Gabriel Thomas, Alice Reine et Juliette Lacoste*

▼ *Yvonne X, Juliette Lacoste, Gabriel Thomas et Alice Reine*





▲ *Jean Macaigne, Édouard Reine, X, Juliette Lacoste, X*

▼ *Alice Reine, Georges Lacoste et Juliette Lacoste*





▲ *Juliette Lacoste, Alice Reine, X*

▼ *Alice Reine, Jean Macaigne, Juliette Lacoste, Édouard Reine*



Rio - Aérodrome de Jacarepaga

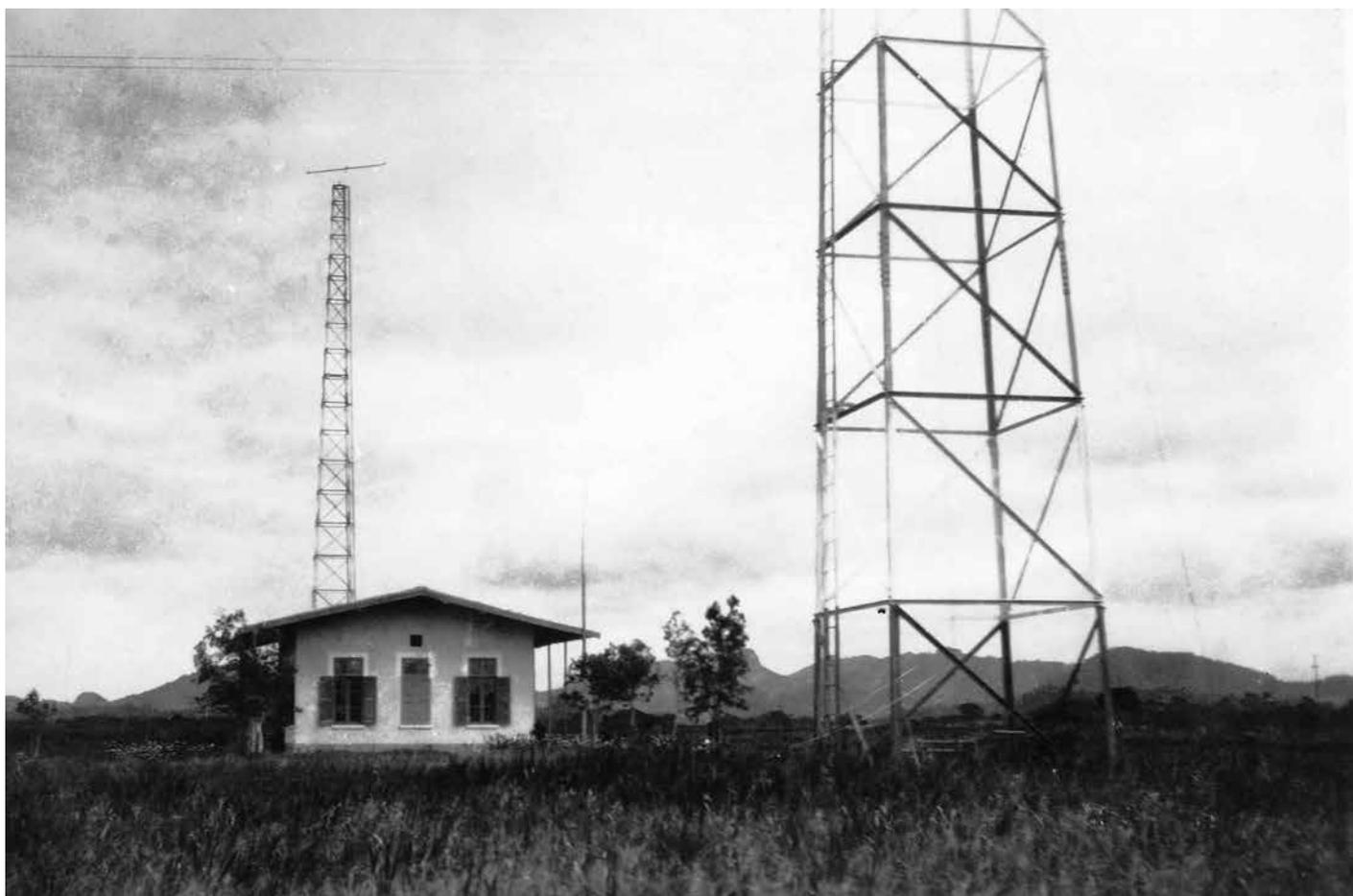


▲ ▼ *L'aérodrome de Jacararepaga, à Rio de Janeiro, a été utilisé pa l'Aéropostale jusqu'en 1932*





▲ ▼ *La station radio de Jacararepaga et les antennes*





▲▼ *L'aérodrome de Jacararepaga*



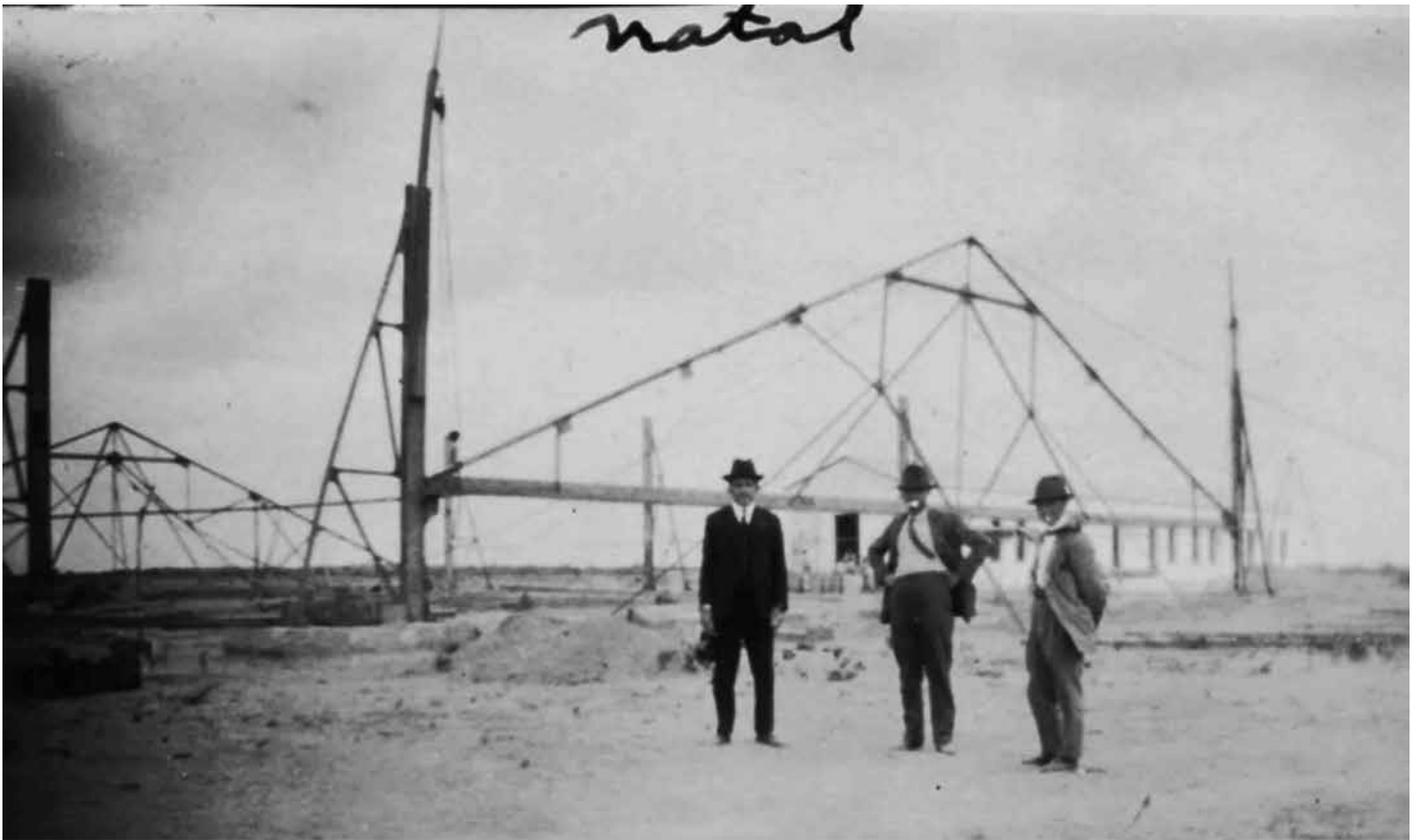


▲ *Juliette Lacoste, à droite, vers l'aérodrome de Jacararepaga*

▼ *Vers l'aérodrome de Jacararepaga*



Natal



▲ *Construction d'un hangar à Natal*

▼ *Georges Lacoste et le pilote Victor Hamm à Natal*





▲ Laté 25 à Natal, piloté par Ferrarin en août 1928

▼ X, Juliette Lacoste, X, X, chez le pilote Gabriel Thomas (à droite) à Natal





Juliette Lacoste, X, X chez le pilote Gabriel Thomas à Natal



▲ À Natal, le Latécoère 301 F-AOIK «Ville-de-Buenos-Aires» qui a effectué le premier courrier 100% aérien transatlantique sud hebdomadaire en janvier 1936

▼ À Natal, le Laté 521 F-NORD «Lieutenant-de-Vaisseau-Pâris» qui, les 25 et 26 octobre 1937, accomplit la traversée de Port-Lyautey, au Maroc, jusqu'à Maceïo, au Brésil, record de distance en ligne droite (5771 km) pour hydravion Classe C.Bis, piloté par Henri Guillaumet





▲ ▼ À Natal, le Laté 521 F-NORD «Lieutenant-de-Vaisseau-Pâris»





À Natal, dans le Laté 521 F-NORD «Lieutenant-de-Vaisseau-Pâris»



▲ Dans le Laté 301 «Ville de Buenos-Aires» à Natal : André Parayre (pilote), Frédéric Maret (mécanicien navigant) et Jean Ponce (pilote). Tous trois disparaîtront avec ce Laté 301 le 10 février 1936 dans l'Atlantique

▼ André Parayre et Jean Ponce dans le Laté 301 «Ville de Buenos-Aires» à Natal





▲ ▼ À Natal, le Laté 300 «Croix-du-Sud» avec lequel Jean Mermoz et son équipage disparaîtront le 7 décembre 1936



Bahia



▲ ▼ *Les installations de la Compagnie Générale Aéropostale à Bahia*





▲▼ *Laté 25 à Bahia*





▲▼ *Laté 25 à Bahia*





▲▼ *Laté 25 à Bahia*



Pelotas



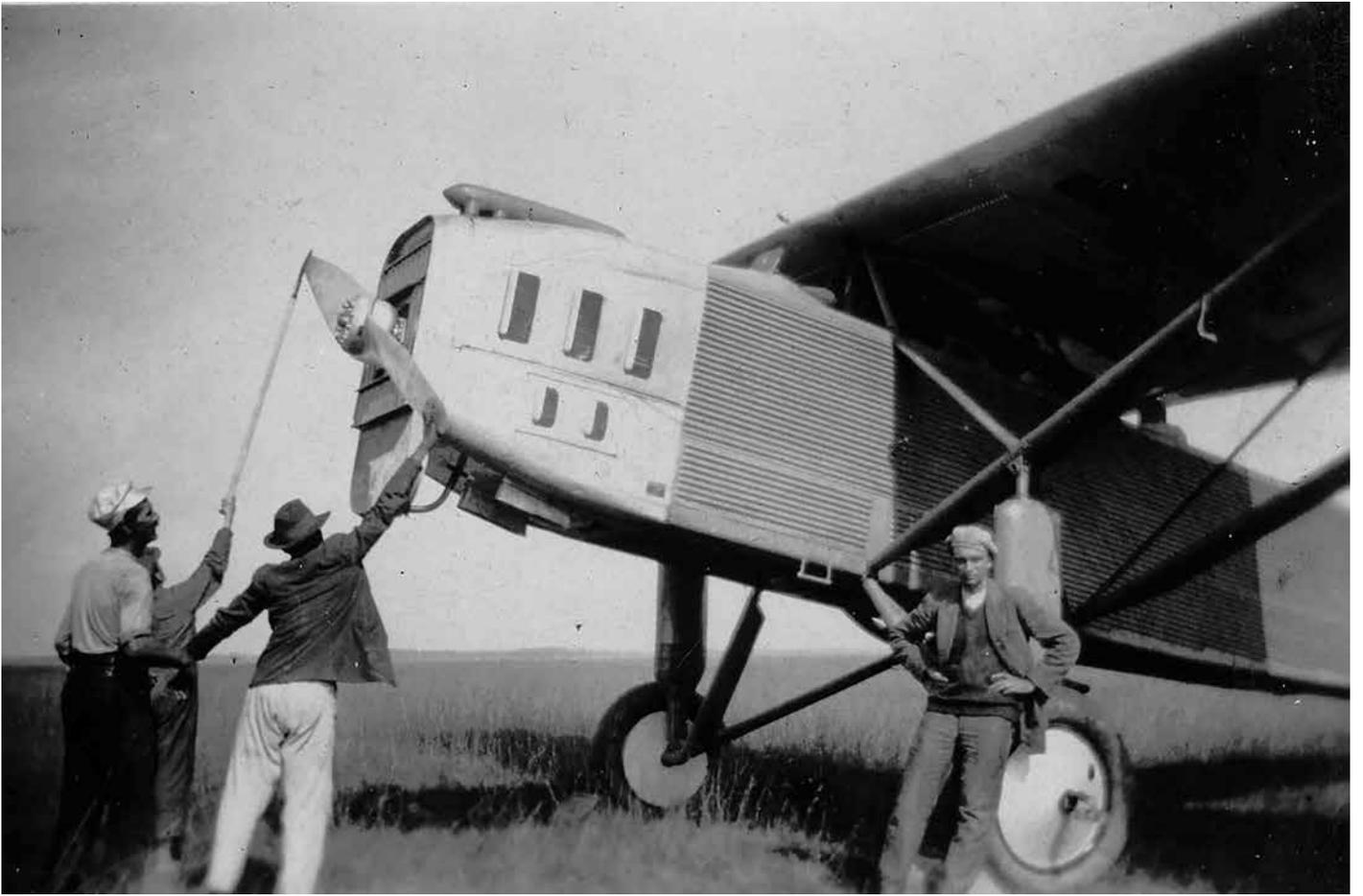
▲ ▼ *Construction des installations de la Compagnie Générale Aéronautique à Pelotas*



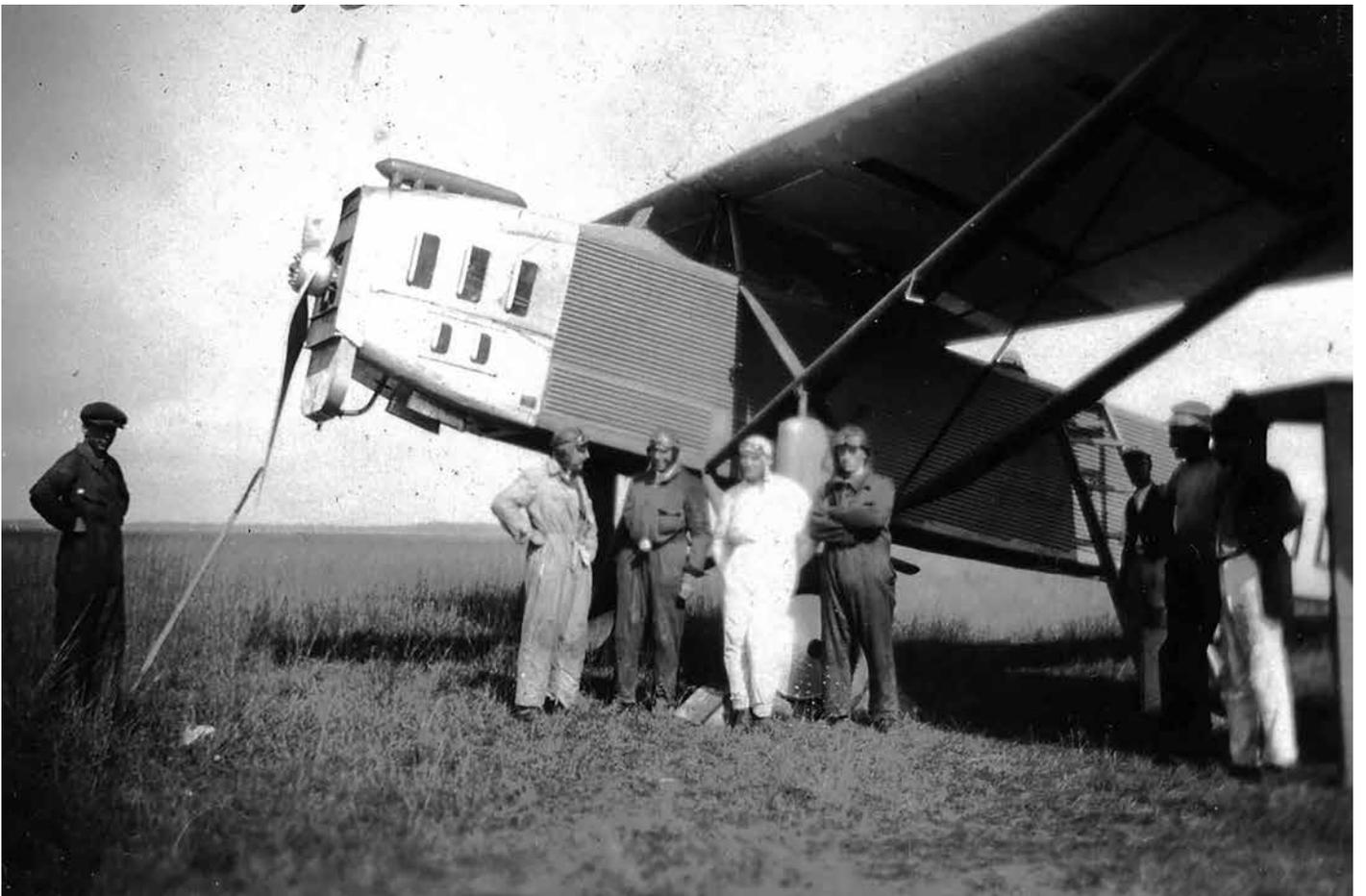


▲ ▼ *Construction des installations de la Compagnie Générale Aéronautique à Pelotas*





▲ ▼ *Laté 26 à Pelotas*



Recife



Accident d'un Laté 25 à Recife

Documents



Requisição

ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

Secretaria da Segurança Publica

LICENÇA DE RETORNO PARA OS E. U. DO BRASIL

PHOTOGRAPHIA



ASSIGNATURA

Lacoste Georges

De accordo com as estipulações do art. 58 do Dec. n. 24258, de 16 maio de 1934, a presente Licença é concedida ao portador

Lacoste Georges

estrangeiro, cuja entrada em territorio nacional foi legalmente autorizada, para que possa regressar aos E. U. do Brasil sem ser incluído na quota immigratoria.

A presente Licença é valida até o dia *19* de *Maio* de 19 *38*

NACIONALIDADE: *francesa*

SIGNAES PESSOAES DO PORTADOR

Edade: *36 annos* Côr do cabelo: *Cast.*

Estatura: *1^m 61* Côr dos olhos: *Cast. esc.*

Peso: *75 Kilos* Compleição: *forte*

SIGNAES PARTICULARES

Não apresenta

Approved

Concedida em *Recife*, em *19* de *Maio*

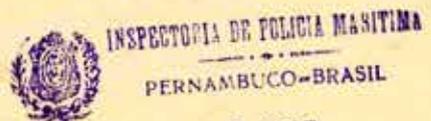
de 19 *34*

Luiz Opurnee
Director do Expediente

S. M. Monteiro
Secretario da Segurança Publica

A presente Licença não attinge as Leis de immigração e visa exclusivamente attestar que o portador regressa de uma visita temporaria ao estrangeiro, constituindo, outrosim, o unico meio de verificar si o mesmo regressou ao paiz.

NOTA — Qualquer emenda ou rasura annulla a presente Licença.



VISTO, em 10. OUT. 1937

Leitebargue

ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

Secretaria da Segurança Publica

LICENÇA DE RETORNO PARA OS E. U. DO BRASIL

PHOTOGRAPHIA



ASSIGNATURA

Juliette Jeanne Lacoste

De accordo com as estipulações do art. 58 do Dec. n. 24258,
de 16 maio de 1934, a presente Licença é concedida ao portador

Juliette Jeanne Lacoste

estrangeiro, cuja entrada em territorio nacional foi legalmente auto-
rizada, para que possa regressar aos E. U. do Brasil sem ser incluido
na quota immigratoria.

A presente Licença é valida até o dia 19 de Maio
de 19 38

NACIONALIDADE: francesa
SIGNAES PESSOAES DO PORTADOR

Edade: 22 annos Côr do cabelo: Cast. esc.
Estatura: 1^m 60 Côr dos olhos: Marron
Peso: 50 kilos Compleição: Media

SIGNAES PARTICULARES

Não apresenta

Approvedo

Concedida em Recife, em 19 de Maio
de 19 38

Luiz de Barros
Director do Expediente

Luiz de Barros
Secretario da Segurança Publica

A presente Licença não attinge as Leis de immigração e visa exclusivamente attestar que o portador
regressa de uma visita temporaria ao estrangeiro, constituindo, outrosim, o unico meio de verificar si o mesmo
regressou ao paiz.

NOTA — Qualquer emenda ou rasura annulla a presente Licença.



INSPECTORIA DE POLICIA MARITIMA
PERNAMBUCO-BRASIL

VISTO, em 10. OUT. 1937

O INSPECTOR

Amaro Antunes



AIR FRANCE

FN/JL 21.11

DIRECTION ADMINISTRATIVE
DEPARTEMENT DU PERSONNEL
Division Administration
du Personnel

MEMBRE DE L'I.A.T.A.

PARIS, le 7 NOV 1946

VIRé.

N° D. 615.633

OBJET

Monsieur Georges LACOSTE

LA TRAVE

PIÈCES JOINTES

P R E C H A C

(Gironde)

Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous informer que le Gouvernement Brésilien, par un décret en date du 3 Mai 1946, a décidé de vous nommer Chevalier de l'Ordre du "CRUZEIRO DO SUL", en reconnaissance des services que vous avez rendus aux autorités brésiliennes durant votre séjour dans l'île Fernando de Noronha où vous avez exercé des fonctions d'Inspecteur radio.

Nous sommes heureux à cette occasion de vous présenter nos sincères félicitations ainsi que celles de tous vos camarades d'Amérique du Sud.

Nous vous informons que la médaille et le diplôme afférents à cette distinction se trouvent à votre disposition à l'Ambassade des Etats Unis du Brésil, 45 Avenue Montaigne à PARIS.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.



O Presidente da República dos
Estados Unidos do Brasil,
Grão-Mestre da Ordem Nacional do Cruzeiro do Sul,
houve por bem conferir ao Senhor Jorge André La
Coste

o grau de Cavaleiro da mesma Ordem, por
Decreto de 3 de maio de 1946

E para constar, mandou expedir-lhe o presente
diploma, que vai por mim assinado, e selado com
o selo da Ordem.

Rio de Janeiro, 5 de maio de 1946, 125^ª da
Independência e 58^ª da República.

João de Deus Gonçalves
Chanceler da Ordem.

Rapport sur tentative de fuite deux prisonniers le 20 decembre

Le 20 decembre vers midi nous avons ete prevenus que deux prisonniers s'etaient evades au moyen d'une petite jangade ,une baleiniere du penitencier est partie vers midi trente avec un armement de prisonniers et trois soldats ,avec un retard d'une heure sur les fugitifs.

A l'arrivee du Directeur du penitencier avons cru de notre devoir de lui offrir le canot de la Compagnie plus maniable et mieux gree pour la mer que la baleiniere. Le Directeur a accepte mais nous a dit n'avoir personne pour patronner le canot nous nous sommes offert a le patronner nous meme, et sur son acceptation nous avons quitte le port de São Antonio a 13 heures avec un libre et trois prisonniers de confiance , avec ordre de tirer sur les fugitifs des que nous serions a portee de fusil le Directeur nous ayant prete son Mauser personnel.

Avons mis cap au N.W supposant que les fugitifs n'avaient pu que partir vent arriere. Apres une heure de marche ,avons aperçu la baleiniere du penitencier ayant amene sa voile ,nous nous sommes approches et avons constate que les fugitifs avaient ete embarques et la jangade prise en remorque.

A 14 H 10 avons mis le cap sur Placeliere en naviguant au plus pres de façon a gagner la terre ,vers 15h00 le canot du phare rentrant de la peche est arrive a scotour et a pris la baleiniere en remorque.

Nous sommes rentres au port de São Antonio le 21 a 1h30 apres avoir louvoye une partie de la nuit .

Il a ete decouvert par la suite que la fuite des deux prisonniers n'etait qu'un piege ou devait fatalement tomber le personnel libre de la baleiniere, car il avait ete convenu que a la nuit la baleiniere etant encore au large l'armement de la baleiniere en partie prisonnier devait attaquer les soldats et profiter de la nuit pour gagner le large, la presence du canot du phare et la notre a dejoue leur plan et tout le monde a rallie l'ile les uns heureux d'atteindre Fernando apres 12 heures de mer les autres vexes d'avoir ete dejoues.

Nous nous permettons de vous ~~remercier~~ la lettre que le Directeur du penitencier nous a fait parvenir. (Copie)

Snr Lacoste C.G.A.

Venha apresentar-vos os meus agradecimentos pela vossa espontanea cooperação hontem prestada, para evitar a evasão dos sentenciados Paulo de Arruda Cordeiro e Severino Lourenço da Silva.

Em telegramma que venho de expedir ao Governo do Estado historiando o facto, fiz referencia a esse vosso valioso concurso.

Approveito o ensejo para apresentar-vos os protestos de minha alta consideração e estima.

Signé:

Samuel Rios Directeur

NORONHA LE 22 decembre 1932 .



Rio de Janeiro, 24 Décembre 1942

Monsieur Lacoste.

- 1 - Nous avons bien reçu vos télégrammes relatifs à la demande d'occupation et de prise en charge de nos installations et matériel par le Général commandant le détachement militaire.
- 2 - Il est regrettable que la lenteur des transmissions postales entre nous ait nécessité de correspondre uniquement par télégramme car il est très difficile de traiter ainsi de questions aussi complexes que celle qui nous intéresse.
- 3 - Je vais essayer de vous expliquer les raisons qui ont dicté la rédaction de mes réponses télégraphiques à vos demandes, raisons que vous pourrez exposer au Général Castello Branco avec qui j'ai le plus grand désir de m'entendre, tout en défendant les intérêts légitimes des Cies. qui me sont confiées.
- 4 - Lorsque j'ai répondu à votre premier télégramme du 5 courant en suggérant la réquisition, je savais que seule cette forme pouvait résoudre la question d'utilisation de la station radio et de son matériel. C'était de plus la forme légale toujours préférable à tous autres accords.
- 5 - Votre deuxième message du 14 ne mentionnait plus la station radio et semblait viser nos autres installations et matériels. Nous y avons donc répondu par un accord de principe, mais en spécifiant bien au dernier paragraphe de notre télégramme du 17 que la station radio était exclue. Et pour ne laisser place à aucune ambiguïté nous avons encore envoyé le 22 un autre télégramme plus explicite encore dans le même sens et dont texte ci-dessous:

"depois entrevista com serviço radio DCT confirmamos ultimo paragrafo nosso Italcable de 17 corrente e especificamos que somente material e instalações Air France poderao ser utilizados por destacamento militar mediante accordo proposto general e concretizado troca cartas Pt Material e instalações BAL e CAREB constituindo em conjunto estação radio só poderao ser cedidos mediante requisição na forma decreto 4.812 de 8 outubro 1942 do qual possuis exemplar Pt Carta segue".

- 6 - Nous avons entre temps consulté la Direction du Service Radio du D.C.T. et il était bien confirmé que nous ne pouvions pas disposer (Air France e BAL) de matériel ni d'installations, même nous appartenant, constituant la station radio CAREB qui seule a la licence de fonctionnement de ladite station.
- 7 - Pour pouvoir le faire il faudrait que la station fût désaffectée et démontée par ordre du Gouvernement fédéral pour que nous puissions disposer des éléments nous appartenant et qui la composent. ou bien encore il faudrait que CAREB concède elle même l'utilisation de la station au détachement militaire d'accord avec le DCT et autorisation du ministère da Viação. ..

- 8 - D'autre part le matériel radio - tant de CAREB que de BAL - est essentiellement périssable et il constitue un actif assez important pour ces Cies. Le prêter - sans limitation de durée et sans prévoir une indemnité qui en-couvre un amortissement rapide - est une mesure très préjudiciable aux intérêts des Cies. et je ne puis la prendre.
- 9 - En ce qui concerne au contraire les bâtiments, le mobilier et certain matériel peu détériorable d'Air France leur prêt, moyennant entretien et restitution ultérieure avec juste indemnisation pour consommation, au moment de la restitution, peut être concédé étant données les circonstances.
- 10 - Voilà pourquoi j'envoie avec la présente une lettre au Général, comme convenu par télégramme - par laquelle Air France donne accord pour l'utilisation des installations et du matériel lui appartenant.
- 11 - Cette lettre comporte en annexe l'inventaire des installations et du matériel dont le général accepterait la prise en charge, et vous aurez à y joindre l'inventaire du mobilier et de l'outillage dont - d'accord avec vous - le général voudrait prendre également la charge.
- 12 - Le double de ma lettre et des inventaires que vous y aurez annexés, vous sera remis par le général avec son bon accord, pour notre garantie mutuelle.
- 13 - Pour ce qui est de la station radio (licence CAREB) qui se trouve constituée précisément par les installations et le matériel de propriété principale BAL et accessoirement de CAREB - comme vous pouvez le voir par l'inventaire annexe à la présente - la forme la meilleure qui est la forme légale, est la réquisition dans la forme prévue par le décret n. 4.812 du 8 octobre 1942.
- 14 - Le général pourrait ainsi faire réquisitionner par le ministre de la Guerre, ici:
 - 1° - l'utilisation de la station CAREB (licence CAREB) avec le matériel appartenant à cette Cie.
 - 2° - l'utilisation de tous les bâtiments et installations servant à la station et appartenant à BAL.
 - 3° - Le matériel radio-électrique servant à la station et appartenant à BAL.
- 15 - Les justes indemnités seraient fixées comme prévu au décret en question et il n'y aurait aucune difficulté de forme et aucun intérêt lésé.
- 16 - Nous serions tout disposés à faciliter ici l'exécution de cette réquisition et nous nous mettrions volontiers en rapport avec le Service du Ministère de la Guerre (ou de l'Aéronautique) qui nous serait désigné à cet effet.
- 17 - Je vous pris donc d'exposer ces considérations à Mr. le Général Castello Branco.
- 18 - vous pourrez au reçu de la présente correspondre plus facilement avec nous par télégramme, en vous référant aux différents paragraphes de la présente que je numérote à cet effet.

- 19 - Pour ce qui est de votre départ en congé, je vous reitère notre désir de vous voir surseoir à ce départ jusqu'à ce que les différentes questions en cours soient réglées et que, d'une manière générale nous ayons pu a) soit assurer la garde de nos installations et de notre matériel par quelqu'un de confiance, b) soit assurer leur prise en charge par une autorité compétente et responsable c) soit, mieux encore les faire réquisitionner régulièrement.
- 20 - Je suis tout disposé à faire tout le possible pour hâter le moment où je pourrai raisonnablement vous libérer. mais je compte sur vous pour m'aider à défendre comme il convient les intérêts de la Cie.
- 21 - Le but à atteindre est d'une part de conserver un poste radio et météo à Noronha pour la reprise de notre ligne transatlantique. Cette reprise se fera certainement, mais à une date que nous ne pouvons prévoir. D'autre part, de veiller aux intérêts pécuniaires des Cies. que léserait un abandon trop précipité et sans garanties de restitution ou de remboursement en ce qui concerne le matériel radio délicat et périssable et qui constitue une avoir assez appréciable.
- 22 - même si toutes ces questions étaient réglées par une prise en charge globale par une autorité responsable, nous aurons toujours intérêt à conserver à Noronha un représentant pour nous tenir au courant et défendre éventuellement nos intérêts. Un départ du Général et du détachement militaire est en effet toujours possible, et nous aurions besoin alors de quelqu'un pour vérifier le matériel prêté lors de sa restitution ou de son remboursement.
- 23 - veuillez nous dire s'il n'y aurait pas actuellement à Noronha quelqu'un en qui nous puissions avoir confiance (Cable Français ou Italcable par exemple).

Vous pourriez définir vous même le rôle de ce représentant et la rémunération à proposer. Nous attendons vos suggestions à ce sujet.

Avec mes vœux les meilleurs pour
vous et Madame Lacoste, croyez-moi
très cordialement votre.



Ministério da Guerra
7ª Região Militar
Destacamento Misto de Fernando de Noronha
Quartel General

CÓPIA - Do Boletim Diário nº 3 de 5 de Janeiro de 1943, deste Destacamento, item I da 4ª Parte, consta o seguinte: - LOUVOR - Deixa hoje o cargo de Gerente da Cia. "Air France" nesta ilha, o Sr. GEORGES LACOSTE que o vinha exercendo havia 12 anos. Desde a chegada do Destacamento a Fernando de Noronha, esse funcionário estrangeiro lhe prestou os mais relevâtes serviços ministrando informações úteis e oferecendo material sob sua guarda para auxiliar a tropa nos primeiros tempos de instalação. Em todos os desembarques de carga na ilha, pilotou êle próprio, dia e noite, sem descanso, a lancha da "Air France" que auxiliava a rebocar os nossos meios marítimos empregados. Conduziu-se sempre como um perfeito cavalheiro, cumulando de gentilezas a oficialidade da Guarnição que muito o préza e estima. Inteligente e trabalhador, tudo fazia com o intuito exclusivo de auxiliar daqui a causa dos aliados, por êle sempre defendida com fervor. Neste momento em que êle parte para a Africa do Norte onde se alistou nas hostes da França livre, êste Comando agradece ao Sr. Lacoste os seus serviços e a sua atitude discreta e modelar na ilha, desejando-lhe todo o êxito possivel nas fileiras dos que, como êle, vão-se bater pela causa da civilização, da liberdade e da dignidade humana. (Assinado) General de Brigada Francisco Gil Castelo Branco, Comandante do Destacamento Misto de Fernando de Noronha. CONFERE: (Assinado) Jose Adolpho Pavel, Major, Chefe do Estado Maior do Destacamento.-----
Está conforme o original

Adolpho Pavel Ten. Assistente do C.B.



Ministère de la Guerre
7ème Région Militaire
Détachement Mixte de Fernando de Noronha
Quartier Général.

COPIE - Du Bulletin n°3 du 5 janvier 1943 de ce Détachement, §1, 4ème Partie, où figure ce qui suit : CITATION - Aujourd'hui, M. Georges LACOSTE abandonne les fonctions de Gérant de la Cie Air France dans cette île, qu'il exerce depuis 12 ans. Depuis l'arrivée de ce Détachement à Fernando de Noronha, ce fonctionnaire étranger lui a rendu les plus signalés services, en fournissant des informations utiles et le matériel sous sa garde, pour aider notre groupe dans les premiers moments de son installation. Lors de tous les débarquements de marchandises dans cette île, il a piloté lui-même, jour et nuit, sans repos, la vedette d'Air France qui, en particulier, servait à remorquer nos embarcations. Il s'est toujours conduit comme un homme d'honneur en multipliant les gestes délicats à l'égard des officiers de la garnison qui lui témoignent leur estime. Intelligent et travailleur, il faisait tout dans le but d'aider, depuis ici, la cause des Alliés qu'il a toujours défendue avec ferveur. En ce moment où il nous quitte pour l'Afrique du Nord où il s'est engagé dans les Forces Françaises Libres, ce Commandement remercie Monsieur LACOSTE pour ses bons services et pour son attitude discrète et exemplaire, dans cette île, lui souhaitant tous les succès possibles dans les rangs de ceux qui comme lui vont se battre pour la cause de la civilisation, de la liberté et de la dignité humaine.

..../...

EB/MMB

8 Février 1935.

376 B

SERVICE EXPLOIATAION

PERSONNEL NORONHA

P A R I S

Direction de l'Exploitation

Jusqu'à ces temps derniers Monsieur LACOSTE assurait à FERNANDO DE NORONHA les fonctions de chef de base.

Dans le but de donner à Monsieur RATHOUIIS une autorité officielle vis à vis du personnel placé sous ses ordres, nous vous prions de confirmer la nomination de Monsieur RATHOUIIS à NORONHA et de fixer ses attributions.

Il est en effet de plus en plus indispensable de cantonner Mr. LACOSTE dans ses fonctions de chef de poste, afin de lui permettre de se consacrer uniquement aux travaux d'amélioration d'installation nouvelles à la Station et surtout aux liaisons qui prennent avec les traversées une importance qu'elles n'avaient jamais eu auparavant.

Bs. Ayres, 8/2/35
Le Direct. pr. l'Amérique du Sud.

L'Ingénieur chef
du S.R.E.

Sec. MARINE, DAKAR
NATAL
S.R.E. BUENOS AYRES

SIEGE SOCIAL ET DIRECTION GENERALE
1 SQUARE MAX HYMANS - 75 PARIS 15
ACCES DES VOITURES
87 BOULEVARD PASTEUR
ACCES DES PIETONS
25 BOULEVARD DE VAUGIRARD
PARKING VOITURES
47 BOULEVARD DE VAUGIRARD

AIR FRANCE

TELEPHONE 273.41.41 • ADRESSE TELEGRAPHIQUE AIRFRANS PARIS • TELEX 20606 AIRFRANS PARIS



DIRECTION DU PERSONNEL

A T T E S T A T I O N

Nous soussignés Air France, Compagnie nationale de Transports aériens, certifions que M. Georges Lacoste né le 28 mars 1901 à Baurech (Gironde) a été employé à notre Compagnie, en qualité de Chef de poste radio à Fernando de Noronha (Brésil), du 5 décembre 1927 au 31 décembre 1942.

Il a fait partie du réseau des lignes aériennes militaires à Damas (Syrie) du 1er janvier 1943 au 14 mars 1945.

En foi de quoi, la présente attestation est établie pour servir et valoir à ce que de besoin.

Fait à Paris, le 9 décembre 1966

M. Pieffé
Chef de la Division Administration



AIR FRANCE

MEMBRE DE L'U.T.A.T.

DIRECTION GÉNÉRALE ET SIÈGE SOCIAL : 2, RUE MARBEUF - PARIS



TÉL. ÉLYSÉES 20-60 - ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE AIRFRANS-PARIS

OBJET

V. DÉA

N. RÉA

P. J.

CERTIFICAT de TRAVAIL

Nous soussignés AIR FRANCE, Compagnie Nationale de Transports Aériens, certifions que Monsieur Georges LACOSTE a été employé à notre Compagnie en qualité de :

Inspecteur Radio du 16 Mars 1924 au 14 Mars 1945
Agent Principal du 15 Mars 1945 au 31 Mars 1949
Inspecteur Principal du 1er Avril 1949 au 31 Mars 1961 inclus.

Il nous quitte à cette date atteint par la limite d'âge.

En foi de quoi le présent certificat est établi pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à PARIS, le 17 Mars 1961

AIR FRANCE



S.O.S. Noronha - Le film



Le film sorti en 1956

À propos du film (Wikipédia)

Scénario : En 1930, sur l'île de Noronha, à quatre cents kilomètres des côtes du Brésil, se trouve une station de radio française pour guider les avions de l'Aéropostale qui franchissent l'Atlantique vers Dakar, au Sénégal. Une nuit, Frédéric Coulibaud (Jean Marais), le chef de la station, découvre qu'un de ses opérateurs radio a été poignardé, que les émetteurs sont hors service et que le téléphone a été coupé. En revanche, la station reçoit toujours des messages qui lui apprennent qu'une révolution a éclaté au Brésil. Il est urgent de rétablir les liaisons radio car, ce jour-là, Jean Mermoz doit tenter pour la cinquante-troisième fois d'effectuer la liaison aéropostale Natal-Dakar à bord de son hydravion Latécoère 28.

Au pénitencier de l'île, les prisonniers politiques ont entraîné les « droits communs » à se révolter. Une mutinerie a éclaté. Les forçats déchaînés se sont rendus maîtres d'une grande partie de l'île. Tandis que Coulibaud s'emploie fébrilement à réparer les émetteurs, ses camarades Mastic (Daniel Ivernel) le mécanicien, Froment (Yves Massard) le météorologue et les opérateurs brésiliens Pratinho (José Lewgoy) et Miguel (Ruy Guerra), armés de fusils et de revolvers, se préparent à défendre la station coûte que coûte. Miguel, envoyé en reconnaissance, reviendra, exténué, avec des nouvelles alarmantes : les forçats se sont emparés d'un dépôt d'armes et de munitions.

Le gouverneur brésilien de Noronha (Mario Bernardi), sa femme, prostrée, et sa fille Vanja (Vanja Orico), ont fui la ville de San Fernando et se sont réfugiés à la station autour de laquelle une barricade est élevée. Les nouvelles de Mermoz sont mauvaises. Forcé d'amerrir, il lance un SOS de détresse. Coulibaud et son équipe doivent tenir pour renseigner Dakar, Paris, Natal et rester en liaison avec les bateaux patrouilleurs. Et c'est seulement lorsque le navire « Marseille » aura sauvé Mermoz que Coulibaud lancera son « S.O.S. Noronha » en vue de l'évacuation de l'île, conscient qu'il ne pourra pas contenir l'assaut imminent des insurgés. Dans la nuit, un bateau anglais prend à son bord les assiégés tandis que la station est mise à sac par les forçats.

Trois mois plus tard, Coulibaud, Froment et Mastic reviennent sur l'île de Noronha pour remettre la station en service.

Commentaires : Rouquier a filmé cette histoire réelle dans un style proche du documentaire. L'impression d'authenticité est saisissante. Ce huis clos ne bénéficia pas d'un grand budget, mais la réalisation, celle d'un passionné, parvint à faire ressentir la tension liée aux événements. Un beau film simple et captivant avec des images superbes. Un film à découvrir.

Dans sa biographie de Jean Marais, Gilles Durieux dit : «S.O.S. Noronha», écrit par le fameux tandem Boileau et Narcejac, lorgnait vers le film d'aviation dont le cinéma américain, Howard Hawks en particulier, avait fait un genre en soi, en soulignant l'héroïsme quotidien des pilotes ordinaires. Dans S.O.S. Noronha, les héros «ordinaires» étaient de simples radios ou météorologues chargés de guider le grand Mermoz dans l'une de ses tentatives de traversée de l'Atlantique, de Natal - au Brésil - à Dakar, sur la côte africaine. Afin de corser l'affaire, mais aussi rendre hommage au professionnalisme de ces techniciens de base, les scénaristes avaient imaginé que sur la petite île brésilienne (Noronha) où était installée la station de l'Aéropostale, une révolte de forçats venait d'éclater. Une terrible révolte qui compliqua fortement le sauvetage de Jean Mermoz dont l'avion s'était abîmé en mer. À l'instar de certaines grandes stars du cinéma américain ayant mis leur talent au service du «film d'aviation», Jean Marais, en chef de poste bataillant pour remplir sa mission, semblait d'assez loin faire écho à John Garfield (Air Force) ou Cary Grant (Seuls les anges ont des ailes)».

Traité à la manière d'un documentaire, où abondent des scènes d'action, le film apporte à Marais un beau rôle de «capitaine courageux».



