



1° COURRIER AÉRIEN CHILI-ARGENTINE DU 18 JUILLET 1929.

Vol retour

Escale à Mendoza et Rufino.

Avion Potez 25 n° 1520 F-AJDX jusqu'à Mendoza
Laté 26-2R n° 659 F-AILH à partir de Mendoza.

Pilotes MERMOZ et GUILLAUMET.

Décollage de Santiago du Chili : 7 h
Atterrissage Buenos Aires : 15 h 25.

Cachet spécial rectangulaire.





1° COURRIER AÉRIEN CHILI – ARGENTINE DU 18 JUILLET 1929.

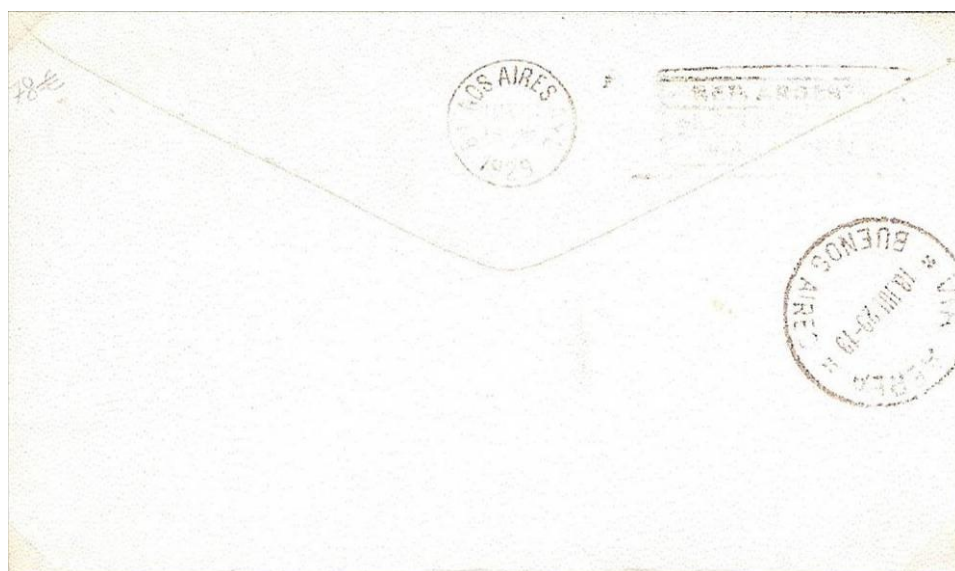


Oblitération départ : 18 juillet 1929 de Santiago du Chili.

Oblitération transit :

Oblitération arrivée : 18 juillet 1929 à Buenos Aires.

Cachet : tampon encre violet : « premier courrier aérien CHILI – ARGENTINE »





1^oCOURRIER AÉRIEN CHILI-ARGENTINE DU 18/07/29.



Oblitération départ : 17 juillet 1929 de Valparaíso.

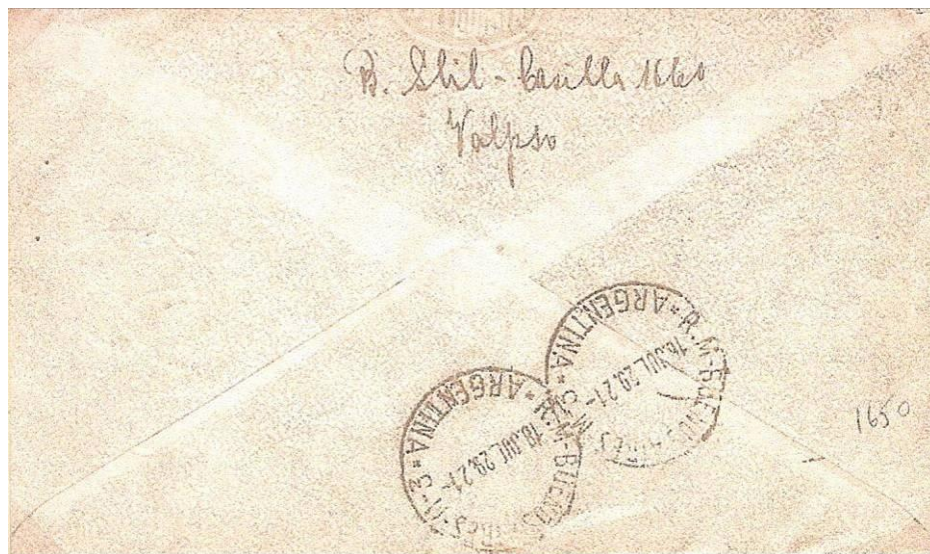
Oblitération transit :

Oblitération arrivée : 18 juillet 1929 à Buenos Aires.

Cachet : tampon encre violette : « premier courrier aérien CHILI-ARGENTINE. »

Etiquette recommandé n°731.

Etiquette rouge : « POR AVION/ PAR AVION. »





CAISSIER C.G.A À TOULOUSE

VI - 4



En 1929, ST EXUPERY est envoyé suivre des cours de navigation au vieux château de Brest. Ce dernier adresse un télégramme à POUCHARD, afin de recevoir télégraphiquement ses appointements de juillet à l'hôtel Continental.

Cf Vente Artcurial, n°1975, lot 250.

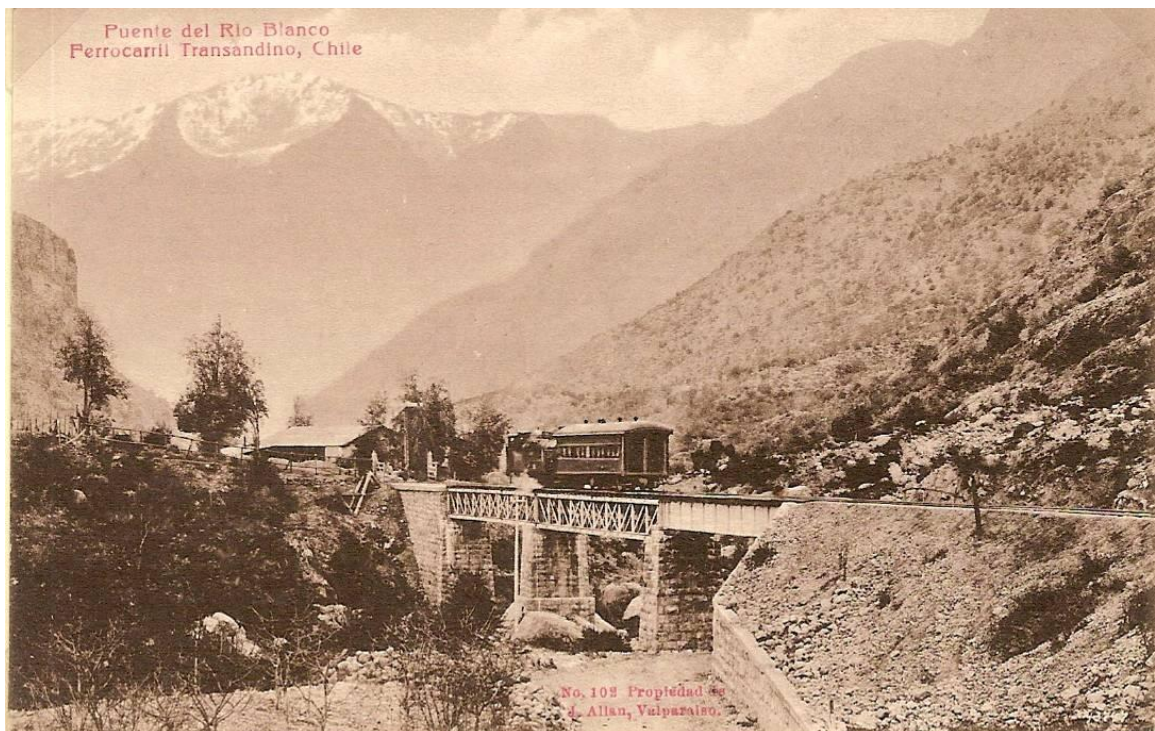


Copie de CPA





LE TRANSANDIN.



Le 14 juillet 1929, a lieu la première liaison aérienne postale entre Buenos Aires et Santiago du Chili en 8 heures de vol.

Henri GUILLAUMET et Jean MERMOZ inaugurent ce vol.

Par le chemin de fer, 56 heures sont nécessaires pour parcourir les 1 200 km qui séparent les deux capitales et, en saison hivernale, le Transandin est souvent interrompu par les avalanches.

L'avion permet donc un gain de temps important sur l'acheminement du courrier.





COURRIER RETARDÉ ET DÉTERIORÉ

Vol : SANTIAGO du CHILI - TOULOUSE via la SUISSE.

Le 11 Aout 1929, le Laté 26 n° 651 F-AIKX fait un atterrissage forcé (auto allumage moteur) à l'oued OCAALE à 90 km de Tiznit (Mauritanie).

L'équipage est indemne : Pilote Clément ROLAND, Radio Louis VIDAL et Mécanicien André COSTA.

Ils sont capturés par une tribu maure qui détruit l'avion et pille une grande partie du courrier.



Campement près de Boutilimit (Mauritanie).

Le 13 aout, RIGUELLE et BAILLE retrouve l'épave de l'avion. L'équipage est libéré contre rançon le 16 aout.

Ce courrier regroupait les départs du 20 et 27 juillet ainsi que celui du 3 aout 1929.

Le courrier du 20 juillet était en retard dû à l'incendie de l'Aviso LUNEVILLE.

Les griffes sont apposées à Toulouse, soit en bleu, en violet, en noir ou en bleu-vert.

La réexpédition du courrier sera faite le 17 aout, soit dans des enveloppes de réexpéditions avec griffe ou griffe sur l'enveloppe même.





LES CHUTES D'IGUASSU....



Le 11 septembre 1929, le pilote Paul VACHET le mécanicien Luis QUIROLO et le photographe Enrique BROSZEIT s'envole à bord d'un Laté 25 pour la frontière Brésilienne et Argentine. Ils ont été commandités par le magazine « L'Illustration » sur les chutes d'Iguassu. La rivière Iguassu se déverse avec fracas en 275 cascades de 55 à 73 m de haut dans un gouffre (Garganta del diablo) d'une largeur de 4 km de roche.





VOL INAUGURAL DU 1^o NOVEMBRE 1929 BUENOS AIRES- COMODORO RIVADAVIA

L'avion décolle au matin du 1 novembre de Buenos Aires. A l'escale de Bahia Blanca, le pilote argentin PALAZZO rend les commandes.

Pilotes : MERMOZ, copilotes GROSS et PALAZZO.
Passagers : ALMONACID, des autorités et journalistes
Avion : Laté 28-1 n°903 F-AJIO



42 plis de Bahia Blanca via San Antonio : tampon départ 1/11, arrivée le même jour.

ST EXUPERY ayant l'inauguration en sens inverse, la veille, transporta probablement du courrier sur un Laté 25.





LA LIGNE DE PATAGONIE

VI - 10

BUENOS AIRES via BAHIA BLANCA :	650 km
BAHIA BLANCA via SAN ANTONIO OESTE :	370 km
SAN ANTONIO OESTE via TRELEW :	320 km
TRELEW via COMODORO RIVADAVIA :	410 km
Soit :	1750 km



Photo : copie

Ravitaillement en carburant sur le terrain de TRELEW, du Laté 28-1 n°903 F-.AJIO.

Mis en service en 1925, vendu à l'Argentine





«LE PASSIONNE »

Aviateur Argentin, embauché en 1929 par la C.G.A pour sa filiale « Aéropostale Argentina S.A » affecté sur les tronçons Buenos Aires – Asuncion del Paraguay et Comodoro Rivadavia.

Le 23 juin 1936, avec son copilote César BRUGO qui effectue son premier vol dans la région, s'envolent vers Comodoro sur le laté 28 n°293.

Dans la pampa de Salamanca, leur avion est pris dans un forte tempête de neige, percute une colline Et prend feu.

Ils seront retrouvés quelques plus tard et rapatriés.

P.PALAZZO avait à son actif de 5 000 h de vol.



Copie de photo : Wikipedia

Le pilote P.PALAZZO avec son équipe. (1° personne à droite de la photo.)





RICARDO GROSS

VI - 12

Aviateur des lignes Aéropostales Argentina S.A.
Ami de ST EXUPERY.



Copie de photo offerte par M.LAPORTE.

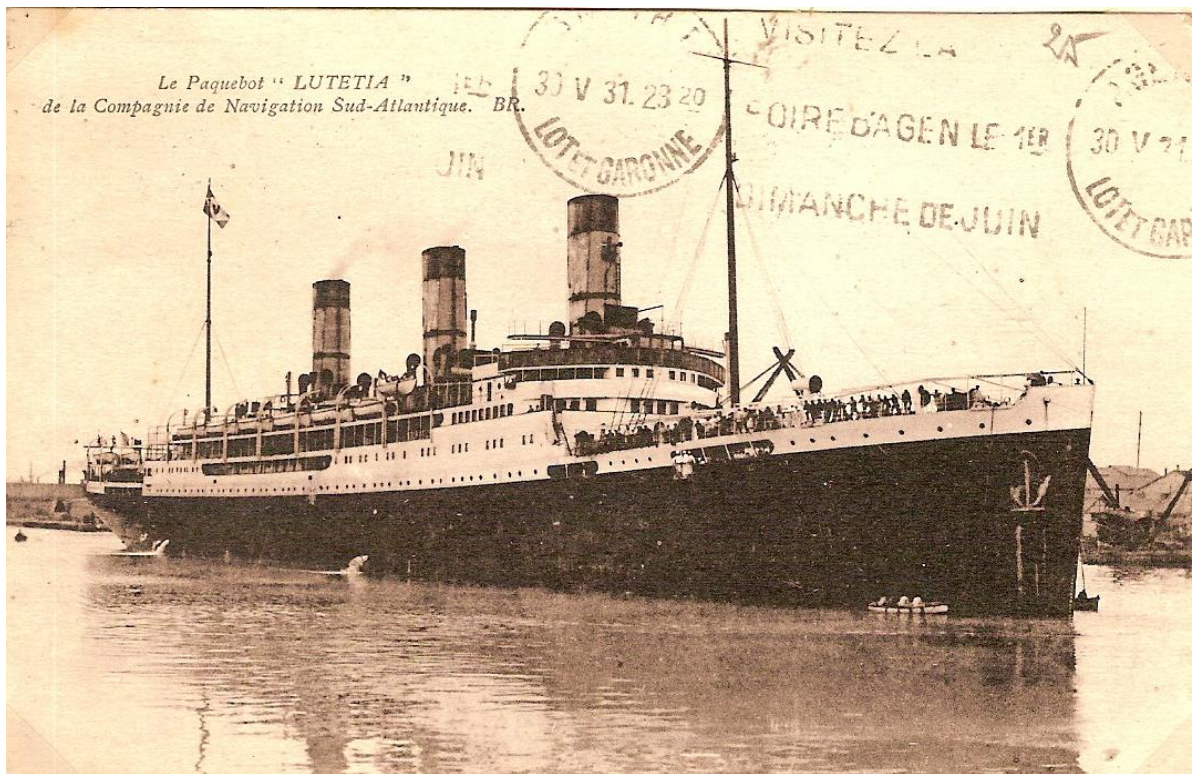
MERMOZ et R. GROSS.





20 JANVIER 1930

VI - 13



MERMOZ quitte l'Amérique du Sud pour la France à bord du LUTETIA. Il doit passer son brevet d'hydravion et s'initier sur le nouvel appareil Laté 28-3, prévu pour la future tentative de la traversée de l'Atlantique Sud.



Le 10 février 1930, le paquebot accoste à Bordeaux.





INCENDIE BATIMENTS LETORD

17 FEVRIER 1930



Vue d'ensemble des bâtiments.

Construit sur une superficie de 10 000 m² dont 6 500 couverts.

Comprenant :

- Atelier de fabrication de meubles
- Atelier mécanique
- Atelier de machines outils
- Atelier de fabrication COUZINET ou 3 avions en construction
- Magasin de marchandises
- Bureaux et Administration.





INCENDIE BATIMENTS LETORD

17 FEVRIER 1930



Scan photo incendie offert par le service des archives de la Mairie de MEUDON

Résumé du rapport du 19/2/30 de Mr CULOT, conseiller municipal et du Commissaire de Police.
(Copie offerte par le service des archives de MEUDON).

Le 17 à 21h55, un incendie d'une extrême violence s'est déclaré aux Ateliers LETORD.

Le gardien, Mr LEGROS, déclare que des flammes s'échappaient des fenêtres des ateliers COUZINET.

Il donna l'alarme et téléphona au poste de police ainsi qu'à son patron, Mr LETORD.

Malgré l'aide des pompiers de Paris, les ateliers furent la proie des flammes. A une heure du matin le feu fut circonscrit, 3 bâtiments sauvés et les autres détruits, dont celui de René COUZINET.

Les dégâts furent évalués à 4 000 000 frs environ, une assurance de 2 800 000 frs avait été souscrite.

Les causes de l'incendie furent difficiles à déterminer. La malveillance fut écartée. Deux causes retenues: Le court circuit ou l'étincelle d'un poêle. Cette dernière hypothèse fut retenue, car l'atelier COUZINET était chauffé par des poêles mobiles.



Communication au sujet de l'incendie des

Usines LETORD

faite au nom de la Commission des Affaires Diverses

par M. CULOT, Conseiller Municipal

L'incendie qui détruisit, dans la nuit du 17 au 18 février dernier, une partie des usines Letord, a soulevé parmi la population Meudonnaise une émotion bien compréhensible et a donné lieu, en son temps, à de nombreuses informations de presse dont certaines contenaient des inexactitudes de nature à entretenir cette émotion.

Il convenait donc qu'une enquête aussi objective que possible rétablisse les faits dans leur vérité historique et dégage en outre les leçons qui doivent ou peuvent être tirées de ce sinistre.

Chargé par votre Commission de vous présenter ces conclusions, je m'appuierai sur l'enquête qui a été menée dans les premières heures du sinistre et sur mes souvenirs personnels.

Je ne crois pouvoir mieux faire pour que vous puissiez revivre les événements qui se sont déroulés depuis le 17 Février à 21h45 jusqu'au 18, vers 3 heures du matin, que de vous donner lecture d'extraits du rapport d'enquête établi par M. le Commissaire de police à la date du 19 Février. Ce rapport, étayé par des témoignages, d'une valeur indiscutable, établit avec clarté les causes et les circonstances du sinistre.

Il s'exprime ainsi:

"J'ai l'honneur de vous rendre compte qu'hier 17 courant, à 21h55, un incendie d'une extrême violence s'est déclaré aux ateliers de M.M. Letord et Cousinet à Meudon. Ces établissements d'une superficie de 10.000 m² dont 6.500 couverts, sont limités, au nord par la rue Monge, au sud par la rue des Vertugadins, à l'est et à l'ouest, par les rues d'Arthelon & d'Alembert.

"L'ensemble forme trois bâtisses principales pour la fabrication des avions, hydravions et la fabrication des meubles.

"L'usine Letord occupe 150 ouvriers dont 5 femmes et la maison Cousinet 50 ouvriers spécialistes de l'aviation.





"A l'exception des usines Letord dont la base est en briques creuses et le reste en bois, l'usine Couzinet est entièrement bâtie en bois. L'éclairage est assuré par l'électricité et le chauffage par poêles mobiles, alimentés au charbon de terre, quelques bureaux par des radiateurs à gaz. La surveillance de nuit est assurée depuis 8 ans par un gardien M. LEMHOS.

"A 21 h 55, le prénommé se trouvait à l'usine, quand il perçut une immense flamme qui s'échappait des fenêtres au centre des ateliers Couzinet. Se rendant compte qu'un incendie venait d'éclater, il donna l'alarme au moyen de la sirène puis courut au téléphone et prévint le poste de police et M. Letord, son patron. Revenu sur les lieux, il tenta vainement, par les moyens mis à sa disposition, de combattre l'incendie.

"A 22 h 15, l'Officier de pompiers était sur les lieux, quelques hommes arrivèrent ensuite avec le matériel d'incendie,

"Malgré l'activité des pompiers, le feu prit cependant une plus grande intensité et il fût décidé de faire appel aux Pompiers de Paris. Bientôt, ceux-ci arrivèrent sur les lieux précédés de ceux de Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Plessis-Robinson, Chalais-Meudon: 23 lances furent mises en batterie, dont quelques-unes protégèrent des maisons voisines, lesquelles, par mesure de sécurité, avaient été évacuées des locataires qui reçurent l'hospitalité chez des parents et amis.

"Malgré les tonnes d'eau déversées sur le foyer, le feu continua ses progrès et bientôt les ateliers principaux étaient la proie des flammes.

"A 1 heure du matin, le feu se trouvait enfin circonscrit; les pompiers avaient pu protéger trois bâtiments ainsi qu'une petite partie de l'atelier mécanique Letord.

"Les bâtiments détruits comprennent:

- "1° - L'atelier de fabrication de meubles.
- "2° - L'atelier de fabrication mécanique.
- "3° - L'atelier des machines-outils.
- "4° - Le magasin des marchandises.
- "5° - Les bureaux et administration.
- "6° - Les ateliers de fabrication Couzinet.

"Dans le bureau d'études de la maison Couzinet, il y avait trois appareils en construction dont un hydravion de 40 ch. et un de 500 ch.

"Les pertes sont couvertes par des assurances pour une somme approximative de 2.800.000 francs. Les dégâts peuvent être évalués à frs: 4.000.000 environ.

"Les causes de l'incendie paraissent extrêmement difficiles à déterminer. Il faut écarter, à mon avis, la malveillance. Deux causes sont à retenir: le court-circuit ou l'étincelle produite par un poêle. Cette dernière hypothèse est plutôt à retenir car l'usine Couzinet était chauffée, comme je l'indique plus haut, par des poêles mobiles disposés aux quatre coins de l'usine et aussi par d'autres poêles genre "Godin" et même par des radiateurs à gaz.

"Les poêles d'après l'enquête, étaient protégés par des plaques de tôle. Il n'est donc pas invraisemblable qu'un foyer mal





"éteint avant le départ des ouvriers à 17 heures 30 ait communi-
"qué l'incendie.

"Une ronde avait été faite par le veilleur à 19 heures et
"rien d'anormal n'avait été constaté.

"A 19h30 M. Letord et quelques contremaîtres avaient quitté
"l'usine, laissant seul, le veilleur de nuit".

Un rapport complémentaire, établi le 22 Février, précise cer-
tains points qui avaient été, au cours de la première enquête,
laissés dans l'ombre:

"De l'enquête complémentaire à laquelle j'ai procédé, il ré-
"sulte que le feu a pris naissance dans les bureaux des dessina-
"teurs de l'atelier Couzinet, côté ouest. Ce bâtiment était divisé
"en deux parties par une cloison en planches; l'une réservée aux
"dessinateurs et ingénieurs, l'autre aux ouvriers. Le chauffage
"était assuré par des poêles mobiles, alimentés au charbon de
"terre.

"Le gardien LEGROS a bien procédé à une ronde à 21 heures,
"mais, par négligence, il n'alla pas chercher la clé du bureau
"des dessinateurs qui ne fût pas visité au cours de sa ronde.

"L'enquête a déterminé que l'incendie occasionné par un poêle
"qui fût d'ailleurs retrouvé dans les décombres sous l'emplace-
"ment qu'il occupait au 1^{er} étage, s'était bien déclaré dans le
"bureau des dessinateurs,

"D'après quelques témoins, les premières lueurs auraient été
"aperçues vers 21^h ou 21^h15. Ces témoins dont la bonne foi ne
"peut être mise en doute, se trompent, certainement. La déclara-
"tion de M. WIMMER, Marius qui a regardé sa montre au moment où
"il fût informé, indique 21^h45. M. LEGROS, le gardien de nuit, dé-
"clare avoir téléphoné au poste à 21^h45 ou 21^h50. La déclaration
"est confirmée par celle de son patron M. LETORD qui recût l'avis
"d'incendie de M. LEGROS à 21^h50 ou 21^h55. Mon commissariat l'a
"reçu en même temps à 21^h50. Il a été impossible de procéder à
"toutes vérifications utiles à la poste, l'employé du téléphone
"n'ayant pas inscrit régulièrement les communications demandées
"ou reçues. En effet, la lettre jointe de M. le Receveur des Pos-
"tes porte que les Pompiers de Paris ont été appelés à 22^h57;
"c'est possible, mais je puis certifier qu'en ma présence à 22^h15
"environ, M. CULOT était en communication avec l'Etat-Major et de
"mandait des secours de toute urgence.

"Il est possible de déterminer que l'incendie a dû se déclara-
"rer vers 21^h30 ou 21^h35, que le premier avis ne fût reçu qu'à
"21^h50.

"Le clairon a été prévenu à la même heure et l'officier de
"pompiers à 21^h55. Personnellement je le fûs à mon domicile, rue
"des Sorrières à 22^h10.

"Quant au service des Eaux, les déclarations de M.M. LUCAS et
"GUYOMARD sont précises. Il faut reconnaître qu'au début du





"sinistre, l'eau n'arriva pas dans les tuyaux, la pression était cependant établie et normale. Ces employés essayèrent de faire fonctionner les vannes, mais leurs efforts restèrent vains; il fût impossible, au début, de les ouvrir, vraisemblablement à cause du mauvais entretien.

"Une bouche, située rue d'Arthelon, fût brisée par des personnes inexpérimentées qui frappèrent si violemment sur la bouche, croyant faciliter l'ouverture, que la calotte se brisa au ras de l'accouplement. Malheureusement, c'était la seule vanne que M. GUYOMARD pût ouvrir, mais elle était inutilisable pour le moment".

De tout ceci, quelles leçons pouvons-nous tirer?

Tout d'abord, ce sinistre survenant avant que la réorganisation décidée par délibération du 22 Octobre 1929 ait pu recevoir un commencement de réalisation, c'est plutôt l'examen des méthodes antérieurement suivies qui nous permettra de dégager les enseignements nécessaires.

Ces enseignements se rapportent:

premier point: à l'alerte, au transport sur les lieux du matériel et à la mise en œuvre de ce matériel.

deuxième point: à la question de l'eau et, en particulier, de la liaison du Service d'incendie avec le Service des Eaux.

troisième point: aux conditions d'intervention des renforts.

quatrième point: aux mesures à prendre, en fonction des lois et règlements en vigueur, pour éviter le retour de sinistres aussi graves.

Premier point - L'idée-force de la réorganisation projetée résidait dans la recherche, dans toutes les opérations que comporte l'intervention du Service d'incendie, de la rapidité.

Loin d'être infirmée par les événements, cette conception prend, après le sinistre du 17 Février, une valeur singulière.

Aussi, Messieurs, cette idée qui, d'après votre délibération, ne devait, faute de moyens financiers, recevoir sa forme définitive qu'aux cours des années à venir, devra, dans toute la mesure du possible, être réalisée dans le plus bref délai.

Je me permets de vous rappeler brièvement les points sur





HIVER 1930.



MERMOZ doit essayer le Laté 28-3 à flotteurs sur l'hydrobase de St Laurent de la Salanque aux environs de Perpignan.

Mais il passe la semaine dans cette ville sans pouvoir rien entreprendre.

Lorsque le temps le permis, il s'envola pout l'étang de Berre faire ses essais.



Photo X, ventes sur offres SINAIS n°72.

Recife, 7/02/1930, Mr Marcel BOUILLOUX -LAFONT au milieu d'un groupe de personnage.





MARS 1930.



En France depuis le 10 février. Il est sur l'étang de Berre pour passer son brevet de pilote d'hydravion et de tester le Laté 28-3.

Le 13 avril 1930 à Marignane, il bat le record de distance en circuit fermé, 4 308 km sur ce nouveau hydravion avec Géo GIMIE, le radio et le navigateur Jean DABRY.



Le Laté 28-3 au Salon de 1930, stand LATECOERE





MARTIGUES.



MERMOZ est aux Martigues, il doit passer son brevet d'hydravion sur l'étang de Berre et essayer le nouvel hydravion que P.G LATECOERE a créé pour l'Aéropostale en vue d'assurer les liaisons avec l'Amérique du sud.

Max DELTY passe quelques jours avec lui.

Reproduction de photo offerte par Martine LAPORTE.



5827. L'Hôtel Ste-Anne à MARTIGUES (B.-du-R.) - Marcel Isnardon, dir.- propr. - La Terrasse





11 ET 12 AVRIL 1930.



Après avoir passé en mars son brevet sur hydravion et testé le nouveau Laté 28-3. Mermoz et ses coéquipiers Léo GIMIE, le radio et le navigateur Jean DABRY s'adjugent le record de distance et de durée en circuit fermé (Marignane, la Ciotat, cap d'Agde) en 4 308 km et 30 h 25 mn.

Prouvant aux autorités qu'ils étaient prêts pour la première liaison postale vers l'Amérique du sud.

L'hydravion fut baptisé « COMTE de la VAULX » en hommage à l'homme disparut dans un accident d'avion.



Fort BRESCOU à Cap d'AGDE.





PRINTEMPS 1930.



Photo montage d'après une CPA et photo Icare n° 123.

MERMOZ et son ami V. de MARTINOFF à la foire de Perpignan.





LE PILOTE RUFINO CAMARES.

Avec quelques passagers pour Santa Cruz en Patagonie devant l'avion à Río Gallegos en août 1930



Photo : Aéroposta Argentines





ACCIDENT DU 10 MAI 1930.



Devant de lettre.

Oblitération départ : 8 mai 1930 de Santiago du Chili.

Oblitération arrivée : à Paris.

Avion Laté 28-20 N) 918 F-AJPD.

Les membres de ce vol étaient : le pilote NEGRIN, le radio PRUNETTA, PRANVILLE directeur de l'Aéropostale en Amérique du Sud et de deux passagers Brésiliens.

Un seul passager brésilien survécu de cette catastrophe.

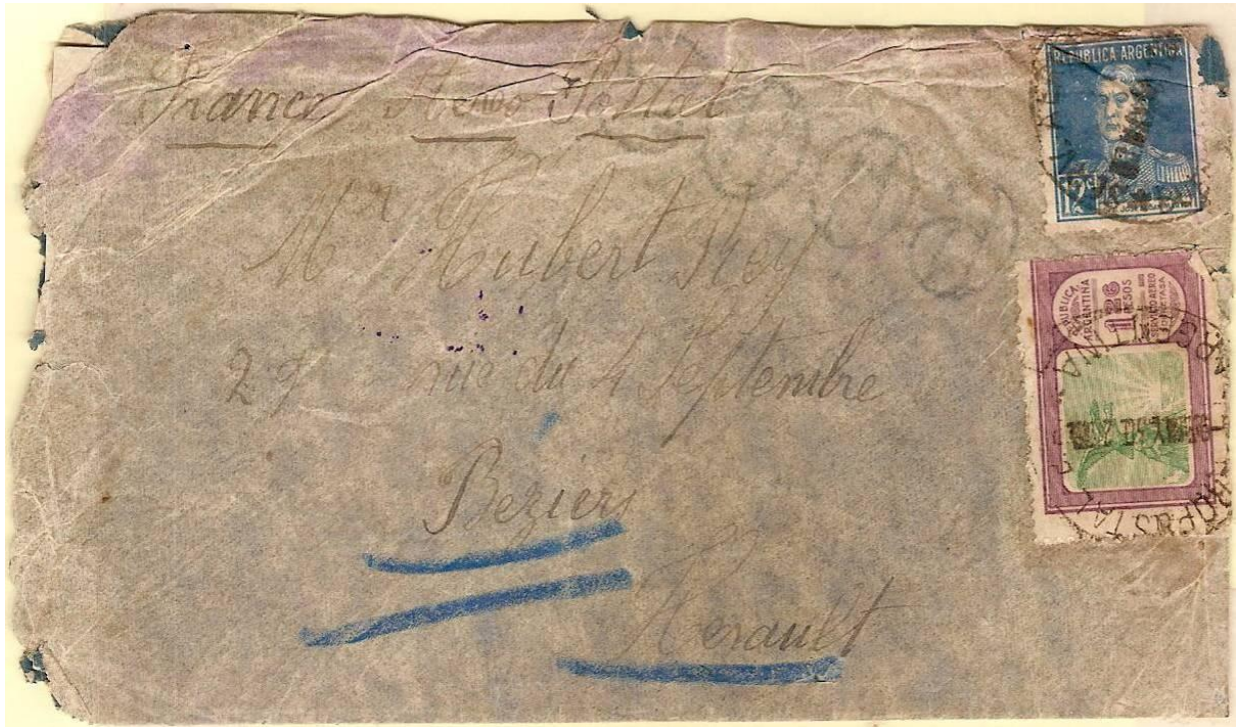
L'équipage se rendait à Natal accueillir MERMOZ de cette première traversée et lui remettre le courrier pour le vol retour.

Quelques jours plus tard, la mer ne rendit qu'un seul sac.





ACCIDENT DU 10 MAI 1930. GUILMES ARGENTINE VIA BEZIERS



Lettre complète.

Oblitération départ : 9 mai 1930 d'Argentine.

Oblitération arrivée : 14 juin 1930.



Au dos la griffe violette sur 3 lignes qui fut apposé sur 1 482 enveloppes récupérées.





ACCIDENT DU 10 MAI 1930.

Guilmes 10. 5. 1930

Mes bien chers Cousins

Recue avec grand plaisir & heureux événement
survenu dans votre famille de la naissance
du petit Hubert, mes félicitations aux jeunes pères
& mes grands parents.

Baisers affectueux à tous & un doux
baiser au petit Hubert

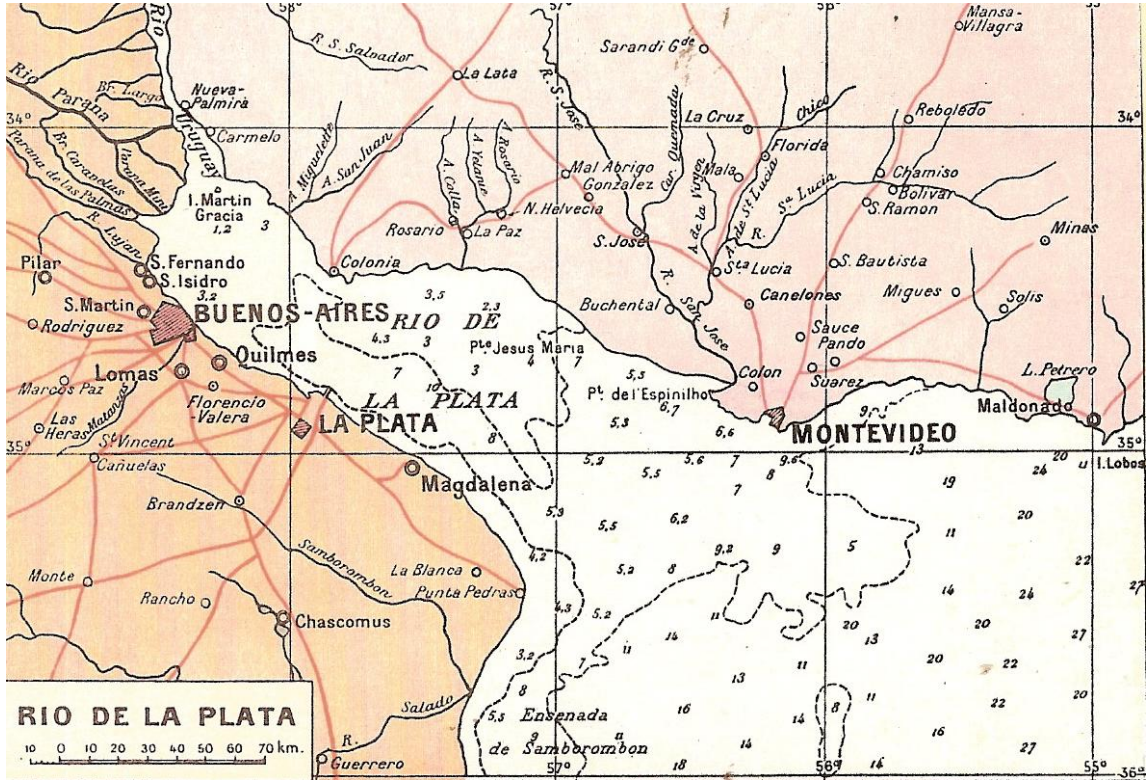
de tante Ida

Dans l'enveloppe, une lettre
de félicitation pour la naissance
du petit Hubert de la tante Hida.



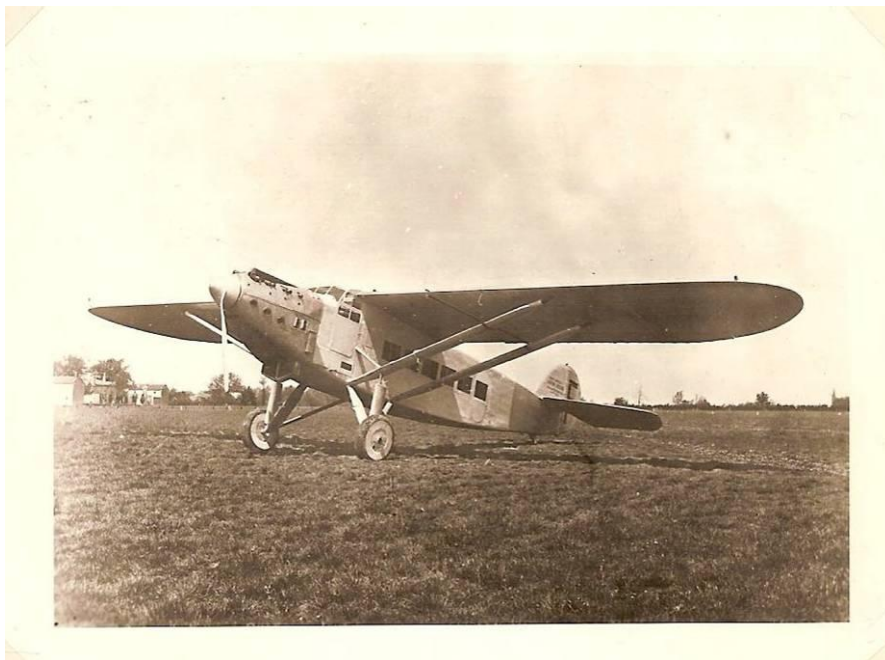


SITUATION ESTUAIRE RIO DE LA PLATA



Cartographe L.BERGELIN, Librairie Aristide GUILLET.

Photo particulier : Laté 28-0.



particulier : Laté 28-0.

Photo





AÉROPOSTALE



S U D

AGENT A TOURCOING
des Services de Messageries de
la Compagnie Générale AÉROPOSTALE
A. SAMYI-PERMANDT
2, Avenue de la Gare, 2
TOURCOING
Téléphone : 25-42 - 25-43 - 25-44 - 25-45 - 25-46 - 25-47 - 25-48

**COMPAGNIE GÉNÉRALE
AÉROPOSTALE**

92, Avenue des Champs-Élysées - PARIS

Lignes en exploitation :

PARIS-BORDEAUX-BIARRITZ-MADRID	1200 Km.
MARSEILLE-ALGER	800 Km.
BORDEAUX-TOULOUSE	220 Km.
MARSEILLE-BARCELONE	500 Km.
TOULOUSE-BUENOS-AYRES	12500 Km.
BUENOS-AYRES-SANTIAGO	1200 Km.
BUENOS-AYRES-ASUNCION	1100 Km.
BAHIA-BLANCA-C.RIVADAVIA	980 Km.
	18400 Km.

Lignes en organisation :

DIRIGÉE & GÉRÉE PARIS



184
3/06**COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE**92, Avenue des Champs-Élysées, PARIS
Téléphone : ÉLYSÉES 52-03, 52-04, 52-05 et 56-84**HORAIRES**

Service quotidien FRANCE - ESPAGNE - MAROC			Service quotidien (sauf lundi) MARSEILLE - ALGER			Service hebdomadaire FRANCE - AFRIQUE OC ^{le} F ^{se} AMÉRIQUE DU SUD		
Marseille ...	heures ↓ 4.30	↑ heures 15.	Marseille ...	heures ↓ 6.30	↑ heures 10.	Marseille ...	Dimanche	Samedi
Toulouse ...	5.30	14.	Alger ...	11.30	5.	Toulouse ...	Dimanche	Samedi
Barcelone ...	7.15	12.15	PARIS - BORDEAUX - BIARRITZ			Dakar ...	Lundi	Vendredi
Alicante ...	10.	9.30	Paris ...	7.30	15.30	Rio-de-Janeiro	Samedi	Samedi
Tanger ...	13.20	6.10	Bordeaux ...	11.	12.05	Montevideo ..	Dimanche	Samedi
Rabat ...	14.30	5.	Biarritz ...	12.05	10.25	Buenos-Ayres ↓	Dimanche	Samedi
Casablanca ..	15.	4.30	Départs de Paris... Mardi, Jeudi, Samedi Biarritz. Lundi, Mercredi, Vendredi			Le parcours de France en Argentine est ainsi effectué en une semaine. De Buenos-Ayres au Paraguay et au Chili, le courrier est transporté par avion.		
			BIARRITZ - MADRID					
			Biarritz ...	12.40	10.20			
			Madrid ...	15.30	7.30			
				le Mardi ↓	le Lundi ↑			

TARIFS

	POSTE Surtaxes aériennes (En plus de l'affranchissement ordin ^{re})		MESSAGERIES	PASSAGERS
	Lettres, Cartes postales Paquets clos	Échantillons, Imprimés		
France-Espagne ...	par 20 grammes 1. »	par 20 grammes 1. »	par kg. ou 4 dm ³ 10. »	avec 15 kgr. de bagages de TOULOUSE pour :
France- Maroc ... Algérie ...	par 10 grammes 1. »	par 50 grammes 1.25	par kgr. ou 4 dm ³ 20. »	Barcelone ... frs 520. » Alicante ... » 1000. » Malaga ... » 1320. » Tanger ... » 1360. » Rabat ... » 1440. » Casablanca ... » 1480. »
France-Afrique Occidentale Française.	3. »	3.75	30. »	
France-Brésil ...	par 5 grammes 7.50	par 50 grammes 15. »	Les Messageries seront acceptées prochainement pour ces destinations.	de PARIS pour :
France- Uruguay ... Argentine ... Paraguay ... Chili ... Bolivie ... Pérou ...	9. »	18. »		Bordeaux ... » 720. » Biarritz ... » 950. » Madrid ... » 1325. » Il n'est pas admis actuellement de passagers pour l'Algérie, l'A. O. F. et l'Amérique du Sud.

Comparaison de la durée des voyages par voies ordinaires et par Avion :

	FRANCE-ALGÉRIE	FRANCE-MAROC	FRANCE-AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE	FRANCE-AMÉRIQUE DU SUD
par avion .	Marseille-Alger ... 5 h.	Toulouse-Casablanca ... 10 h.	Toulouse-Dakar ... 30 h.	France-Buenos-Ayres 8 jours
par fer-bateau		{ Bordeaux-Madrid-Casablanca : 73 h. Port-Vendres-Oran-Casablanca : 73 h.		
par bateau	{ Marseille-Alger ... 27 h. Port-Vendres-Alger 25 h.	{ Bordeaux-Casablanca : 75 h. Marseille-Casablanca : 72 h.	Bordeaux-Dakar ... 8 j.	France-Buenos-Ayres ... de 15 jours à 21 jours

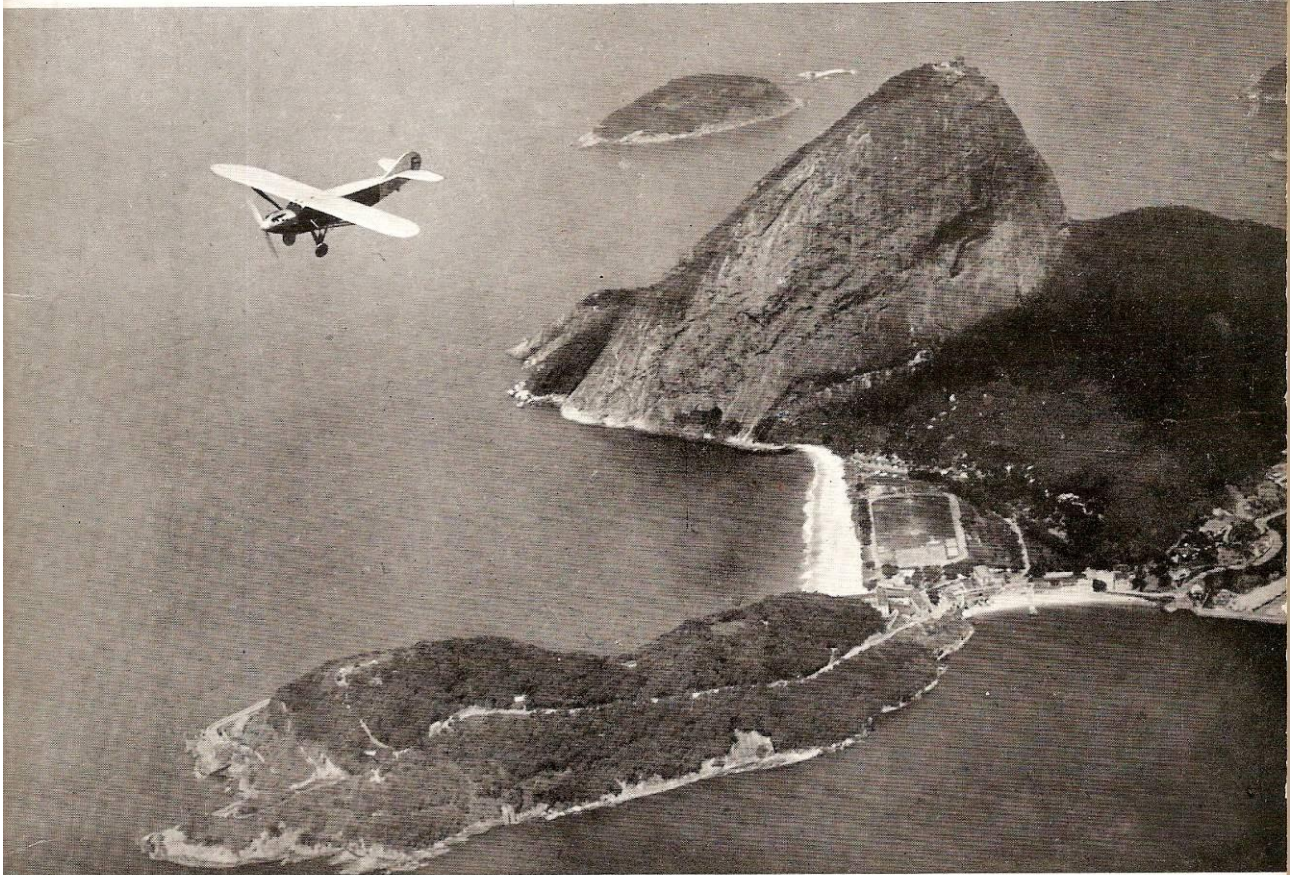
Les horaires et tarifs ci-dessus sont donnés à titre d'indication et peuvent être modifiés sans préavis

10-11-50





A E R O P O S T A L E



E U R O P E A F R I Q U E A M É R I Q U E D U S U D





54 - PARIS. - La Gare de Lyon

De passage à Paris, MERMOZ passe la soirée avec sa maitresse et son ami J.KESSEL. Au restaurant, il annonce à son amie qu'il l'a quitté et va se marier prochainement. Elle le supplie de lui accorder cette dernière nuit, l'hôtel face à la gare du nord les accueille. Elle se suicide à ses côtés durant son sommeil. Max DELTY avertit, l'aide à régler les formalités au commissariat.

Version J.KESSEL dans son livre « MERMOZ »..

Dans Mémoire de MERMOZ de mars-avril 2020 :

A son réveil, MERMOZ découvre sa maitresse R.O dans la salle de bain de leur chambre d'hôtel du 9^{ème} à Paris.. Inconsciente, elle est emmenée à l'hôpital Lariboisière ou elle décède. L'autopsie révèle une overdose de médicament. L'Aéropostale informe le ministère de l'Air. Laurent EYNAC, Ministre, détache son directeur de cabinet Louis COUHE auprès des autorités policières afin de ne pas ébruiter le fait à la presse. Voulant éviter que la concurrence profite de compromettre le nom de l'aviateur dans sa tentative de traversé de l'atlantique Sud.



Copie photo Louis COUHE (1889-1979)





9 MARS 1930

Au lever du jour, le pilote MERMOZ, le navigateur DABRY et le radio GIMIE arrivent à l'étang de Berre ou Didier DAURAT surveille les préparatifs des mécaniciens.

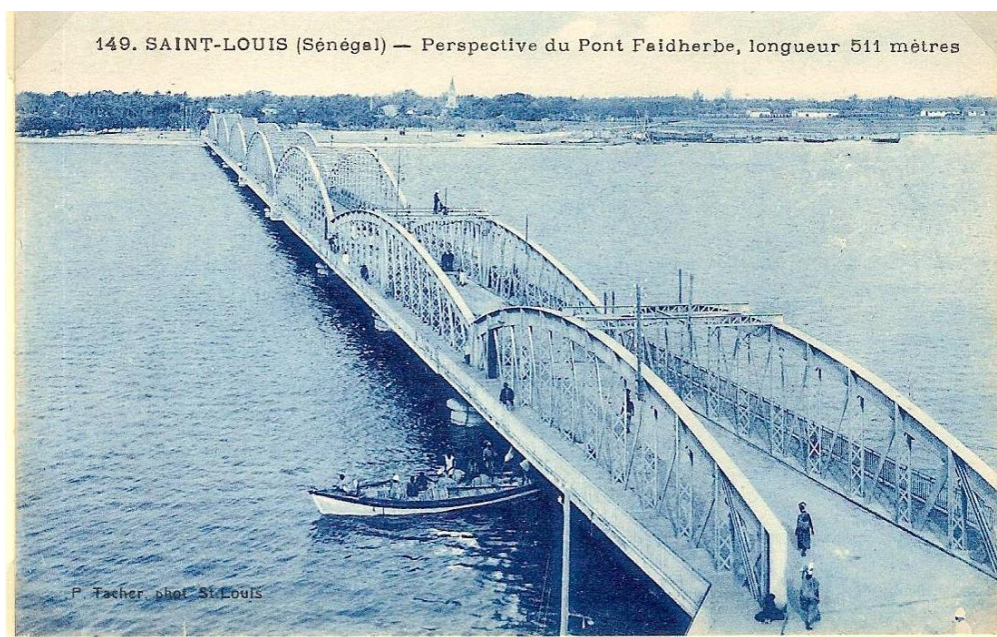
Lorsque l'équipage s'embarque, Mermoz dit à Mr DAURAT :

« Si je réussis, ce sera un bien immense pour la Ligne. Si j'échoue, il y aura simplement un pilote de moins. »

Le Laté s'envole avec deux escales : Kenitra au Maroc et en Mauritanie à Port Etienne.



Le comte de la Vaulx se pose sur le fleuve près du pont de Faidherbe à Saint Louis du Sénégal. Le grand jour approche.....





LA CATHÉDRALE DE ST LOUIS DU SÉNÉGAL



Collection Générale Fortier, Dakar



La sensibilité de Jean est mise à l'épreuve entre l'anxiété de son prochain vol et le suicide de son amie à Paris.

La cathédrale de St Louis est le lieu propice à son besoin de méditation.

MERMOZ demande au Père WALTHER, curé de Saint Louis, d'entendre sa confession.

Père Charles WALTHER en 1938 à SAVERNE (France).

Photo : C S S P





1° VOL TRANSATLANTIQUE ST LOUIS DU SÉNÉGAL – NATAL.

Equipage : Jean MERMOZ, Jean DABRY et Léo GIMIE.



Copie Photo : Association P.G LATECOERE.

Saint Louis du Sénégal, les préparatifs.

« L'apparition de la terre, après avoir sillonné l'océan, m'éblouit. Ce fut une minute émouvante, la grande minute de notre randonnée.

Je poussai un cri, DABRY et GIMIE accoururent. Je n'ouvris pas la bouche. DABRY lança : Saint Roques !

Dans un même élan, étroitement solidaire, nous sentîmes la puissance de notre collaboration et éprouvâmes la même ivresse, celle de la victoire. »

Jean MERMOZ « Mes VOLS »





VOL N°1A DU 12 ET 13 MAI 1930.

Sens : FRance- AMérique du Sud

Appareil : Laté 28-3 « Comte de la Vaulx »

Equipage : 1° Pilote, chef de bord : MERMOZ

 Navigateur : DABRY

 Radio : GIMIE

Durée : 21 h





VOL N°1 DU 12 ET 13 MAI 1930.



Oblitération départ : le 9 mai 1930 de Paris.

Oblitération transit :

Oblitération arrivée : le 13 mai 1930 à Bahia.

Cachet : étiquette rouge « PAR AVION »





LATÉ 28-3 VERSION HYDRAVION.

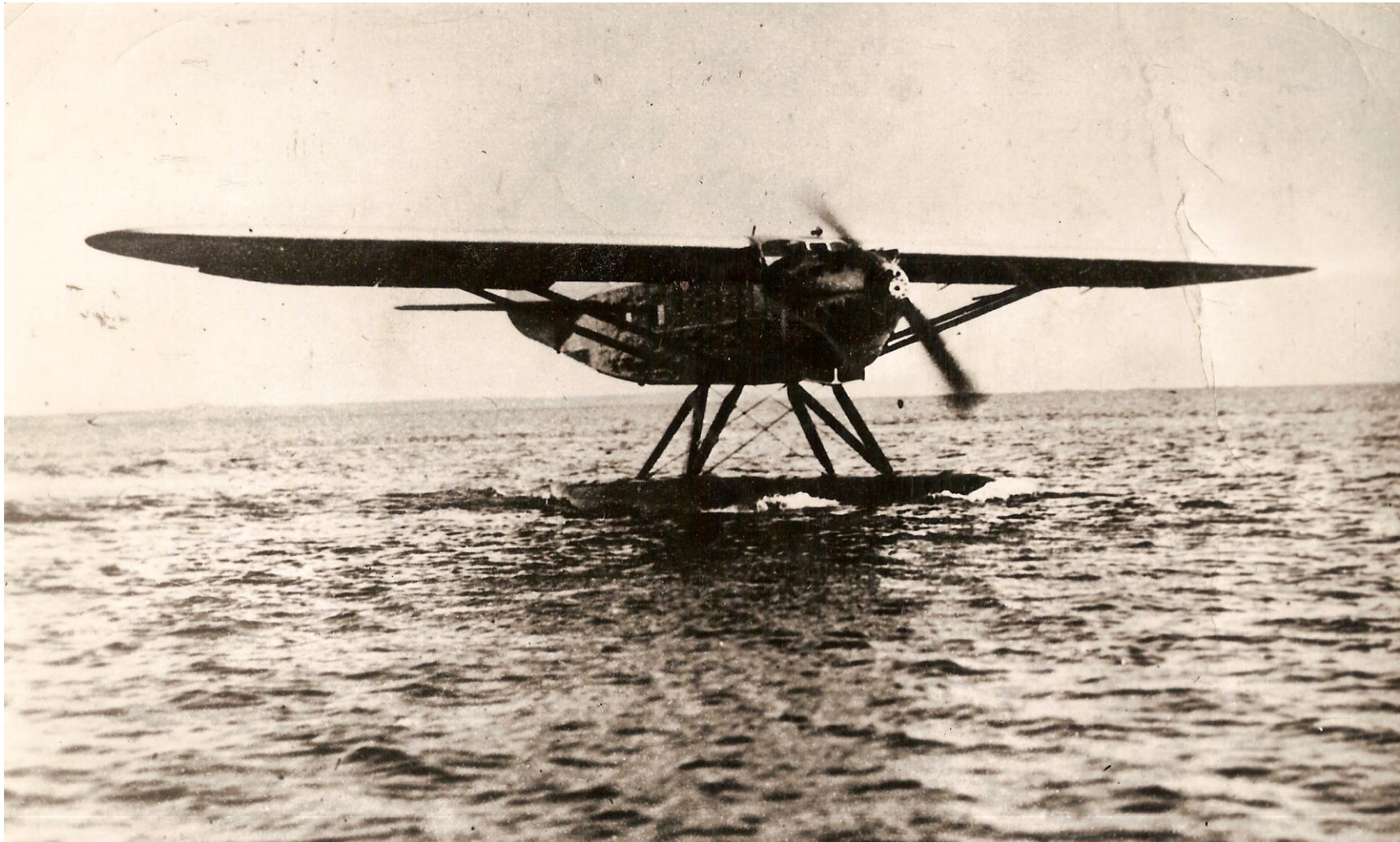


Photo : collection AIR France.





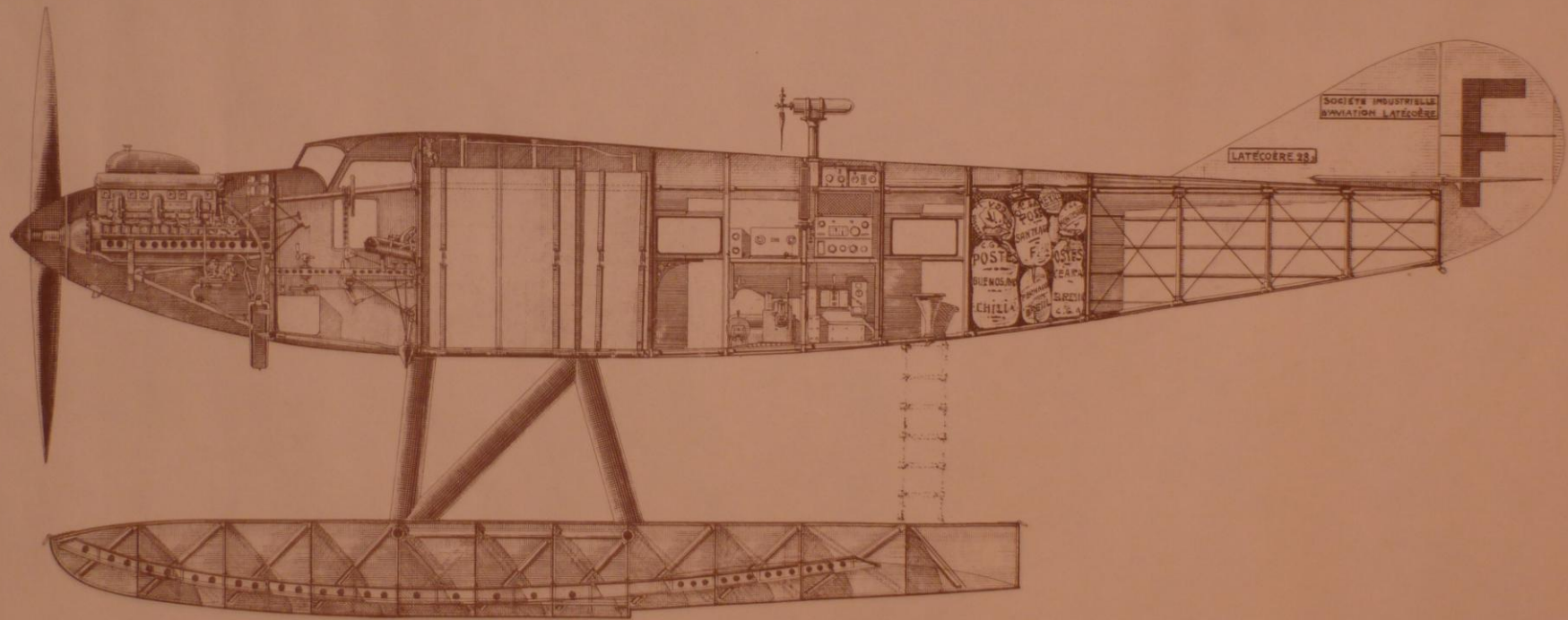
ETUDES AÉRONAUTIQUES "LATÉCOÈRE"

== HYDRAVION DE TRANSPORT POSTAL ==

— LATÉ 283 —

PLAN. N° 283.14.19

20 FÉVRIER, 1930



— COUPE LONGITUDINALE —

ECHELLE 0.042 RE MÈTRE





1°VOL TRANSATLANTIQUE N°1.

Départ de Saint Louis du Sénégal, le 12 mai 1930 à 11h.

Arrivée à Natal AU Br2sil le 13 mai 1930 à 8h10.

Sur Latécoère 28-3 « **Comte de la Vaulx** ».

Une traversée de 3 173 km à la vitesse moyenne de 150 km/h avec :

- 130 kg de courrier
- 2 600 litres d'essence
- 3 hommes d'équipage

Soit un poids total de 5 200 kg.



Photo : Agence Diffusion Presse.





VOL TRANSATLANTIQUE N°1A

Sens : FRance- AMérique du Sud

Appareil : Laté 28-3 « Comte de la Vaulx »

Equipage : 1° Pilote, chef de bord : MERMOZ

 Navigateur : DABRY

 Radio : GIMIE

Durée : 21 h

Commentaire : lettre témoin.

A l'intérieur, sur papier spécial entête de l'Aéropostale les signatures de :

Jean MERMOZ, Jean DABRY, Léo GIMIE et de Gago COUNTINHO.





INTÉRIEUR LETTRE TÉMOIN.

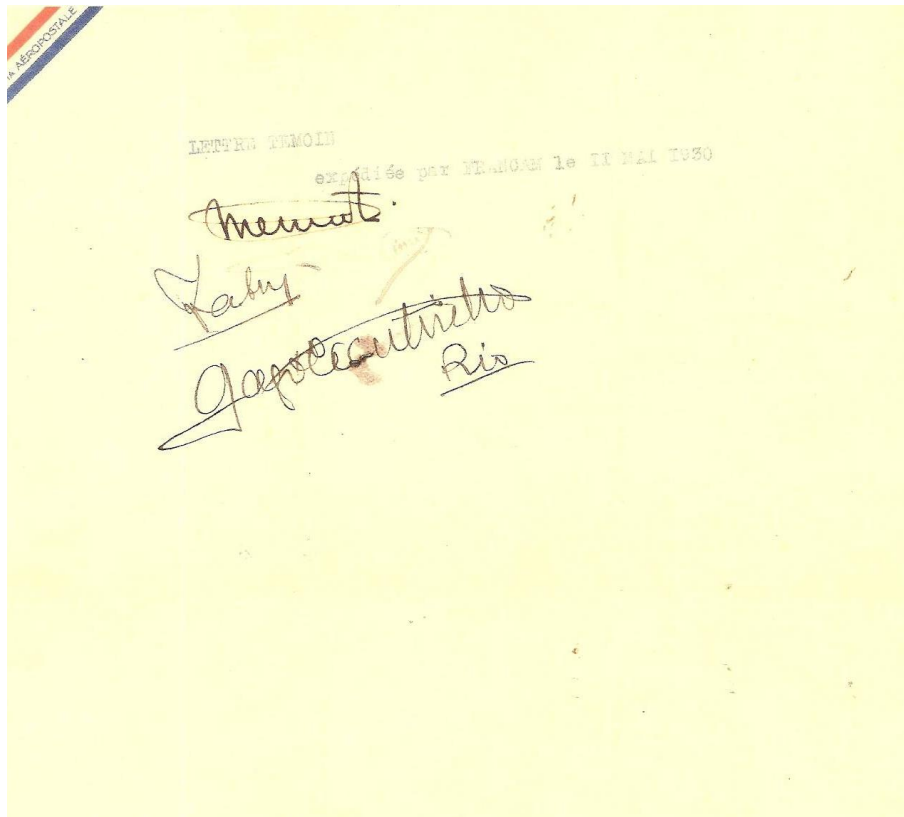


Photo : Archives LATECOERE, Atelier Jean DIEUZAIDE.

Sur les flotteurs de comte de la VAULX, l'équipage prêt pour la traversée du 12 mai 1930.





DOS DU VOL N° 1A



Oblitération départ : le 10 mai 1930 de Paris.

Oblitération transit :

Oblitération arrivée : au dos, le 13 mai 1930 à Rio de Janeiro au Brésil.

Cachet : rectangulaire « PREMIERE TRAVERSEE COMMERCIALE DE L'ATLANTIQUE
SUD PAR UN HYDRAVION DE L'AEROPOSTALE »





UNE LETTRE TÉMOIN.

La Compagnie Aéropostale adressait des lettres témoins aux différentes agences, afin de contrôler les temps d'acheminements

Le vol 1A ne dérogea pas à la règle.

Sur celle-ci, quatre signatures apposées lors de l'arrivée sur papier à tête de la compagnie, celle de l'équipage et du général Portugais de Gago COUNTINHO.

Ce général et un compatriote effectuèrent une traversée de l'Atlantique Sud, le 11 mai 1922, leur raid fut riche en péripéties.



Photo : reproduction





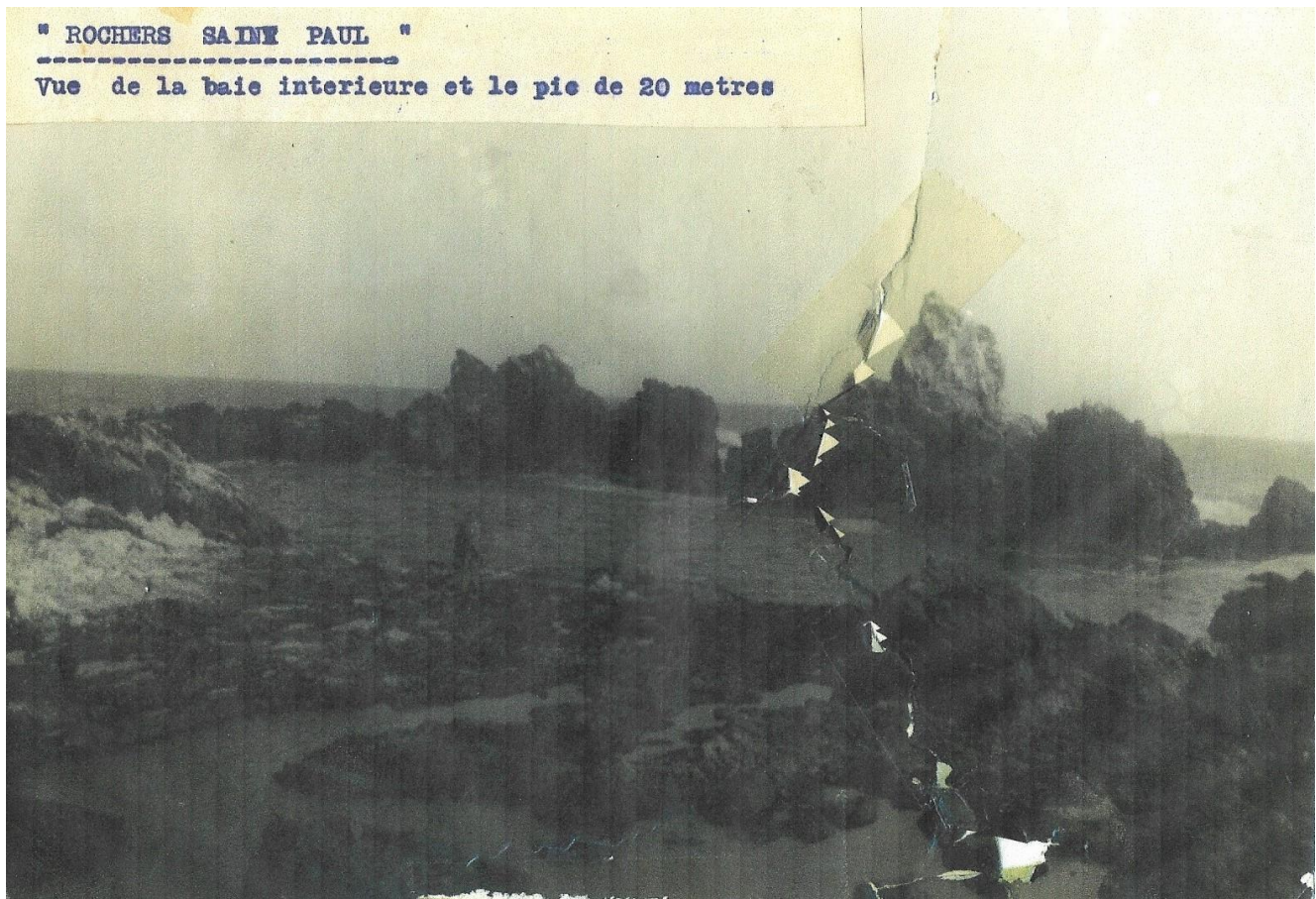
ROCHERS ST PIERRE ET ST PAUL

Formé d'une dizaine de petites îles et rochers dans l'océan Atlantique sud, à 985 km de Natal et 625 km de Fernando de Noronha, Brésil.

Un phare y fut construit en 1930, détruit par un tremblement de terre et reconstruit en 1995.

C'était un des points de repère des côtes brésiliennes aux pilotes transatlantique.

Anecdote sur la disparition de MERMOZ et son équipage. Deux dépêches annoncent que l'hydravion « CROIX du SUD » aurait été aperçu à 120 miles de ces îlots.



Archives Sébastien ROQUEFORT.





FERNANDO DE NORONHA

VI - 47

Ile principale de l'archipel brésilien dans l'océan atlantique., au large de Natal (369km) et de Recife (533km).
Second point de repérage des pilotes, à l'approche des cotes brésiliennes..



L'atoll dos Rocas et le MORRO do PICO (323m)

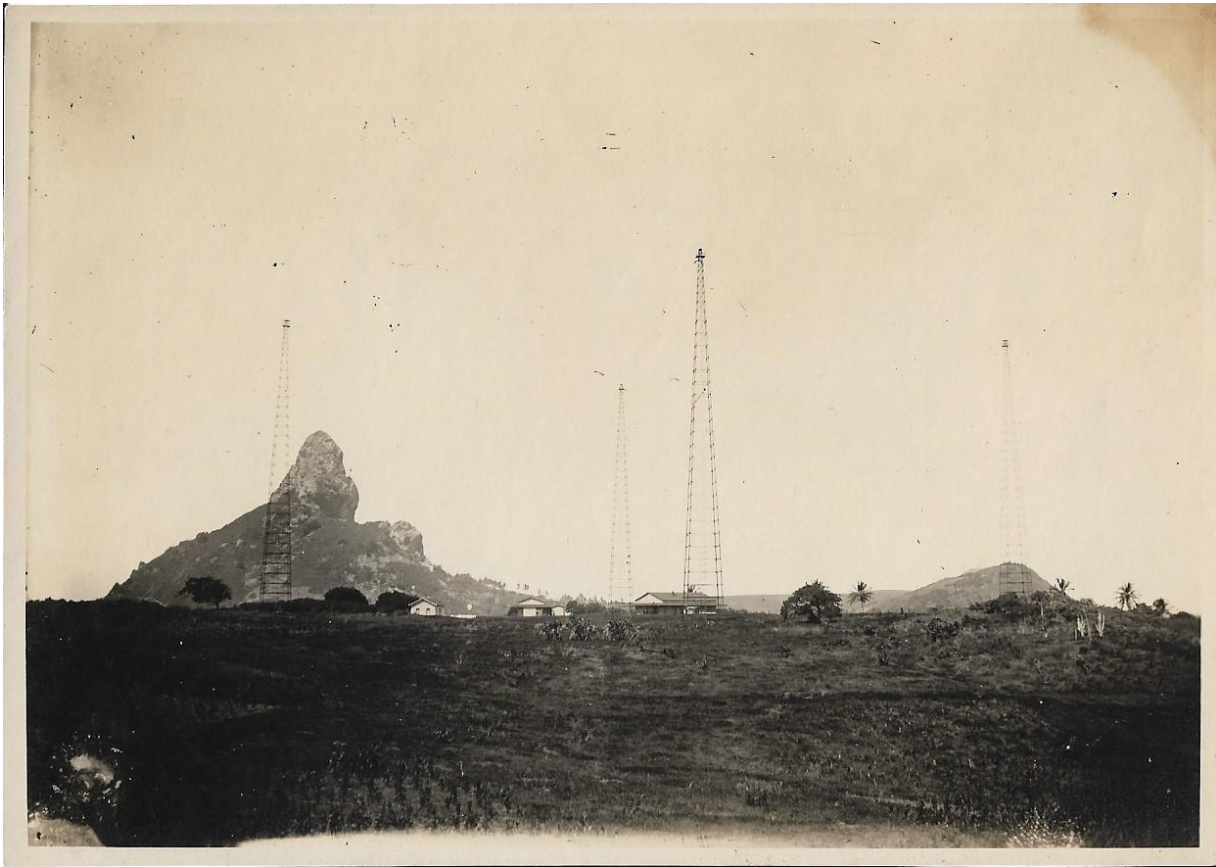


Entrepôt de produits agricole et l'église.





FERNANDO DE NORONHA



Antenas de la station radio



Fort de Nossa senhora dos Remedios



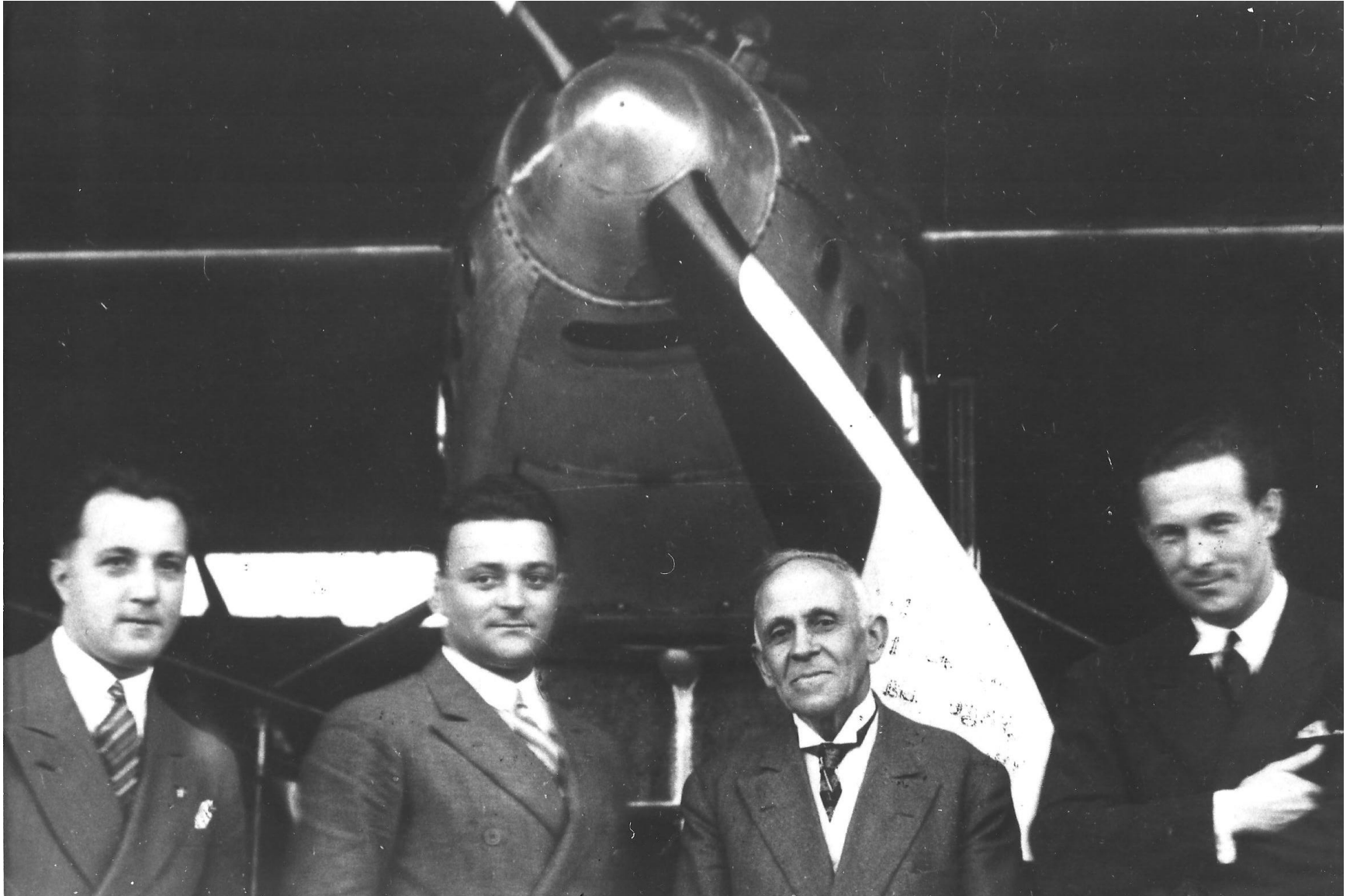


Photo : PILLUSTRATION / KESTONE.

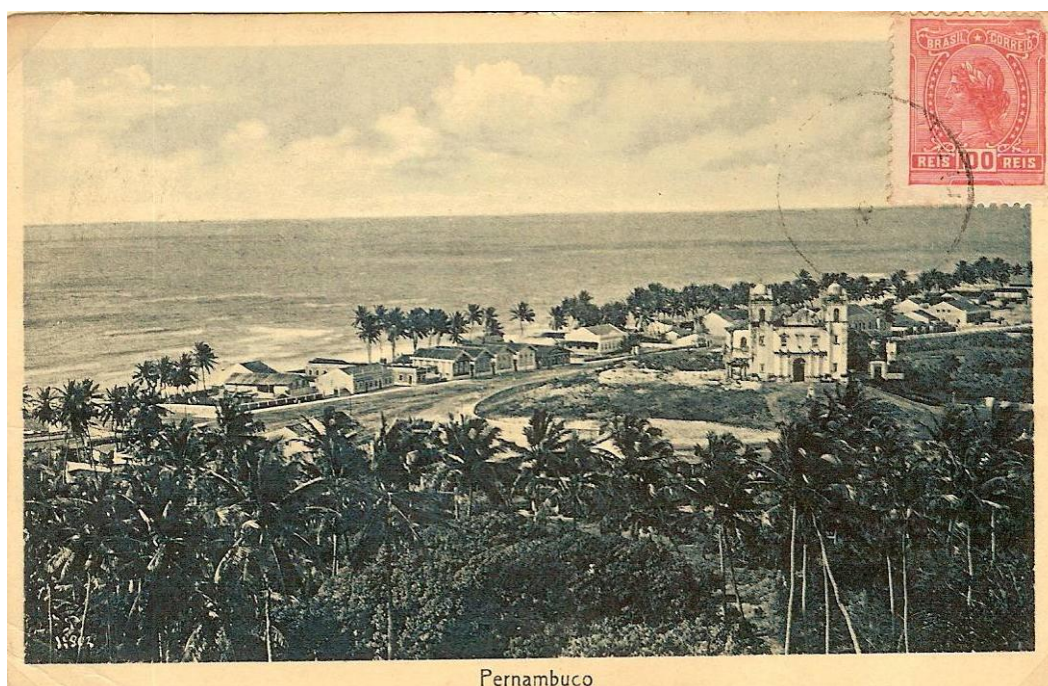




LE MENDOZA



Au lendemain de son amerrissage dans le Rio Potengui, MERMOZ se rend au port de Pernambouco, le 14 mai 1930 où l'attend sa fiancée à bord du paquebot français qui fait sa dernière escale en Amérique du Sud à destination de la France.
Les fiancés renouvellent leurs vœux et évoquent la date de leur prochain mariage.





TOURNEE VICTORIEUSE EN URUGUAY



Photo : Archives LATECOERE n°243, Atelier J.DIEUZAIDE

Les exploits s'accroissent : vols de nuit, traversées des Andes et de l'Atlantique Sud.

ADAMI de dos, représentant de l'Aéropostale en Uruguay accueille Jean MERMOZ avec effusion, à leurs côtés, le Président Mr BOUILLOUX LAFONT.

Cf ICARE n° 129, page 62.





TOURNEE VICTORIEUSE A BUENOS AIRES



Photo : EE HAYNES

Le vol retour « Comte de la Vaulx » retardé, l'équipage s'envole sur Rio, Montevideo et Buenos AIRES ou MERMOZ est accueilli par le Capitaine ALMONACID sur le terrain de PACHECO.





FICHE DE PAYE DE JUIN 1930.

Au dos de la fiche, le détail : des étapes, des primes, des vols et noms des équipages.

COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE
AMÉRIQUE DU SUD

FICHE DE PAIEMENT

Monsieur **MERMOZ**, pilote

Mois de Juin 1930

		Rs	PESOS
ETAPES	Minimum à	1 x 500	500000
		4 x 750	3000000
	Effectués	4 x 1000	4000000
		0 x 1500	0
			7500000
PRIMES	Voyages dans la même journée B. Aires-Rio le 27/5		2000000
	Dépannage Exactitude Non cesse Régularité Spéciales Etapes effectuées routes de nuit à 60%: Maceió-Recife le 2/6 Recife-Natal le 2/6		330000 490000 820000
	Majoration pour vols de nuit plus d'une heure: à 30%: Santos-Rio le 27/5 Rio-Victoria le 1/6 Santos-Maceió le 2/6		330000 430000 490000 1320000
	Total		17714500
A déduire	Perte au change Surprime Vie chère Pourcentage passagers		
	Accomptes Avances 3,233% sur appointements pour caisse de prévoyance { 570000		
NET à Payer			17714500

Copie vente octobre 2008 Artcurial lot n° 37m.





PERIPETIES DU VOYAGE RETOUR DU 3 JUIN AU 9 JUILLET 1930.

Le 3 juin, l'hydravion « Comte de la Vaulx » est prêt pour le retour. Le vent n'est pas de la partie et le flotteur gauche a tendance à s'enfoncer. L'équipage persévère jusqu'à 2 heures du matin, ils en sont à leur 8ème essai.

Les 10 et 11 juin, les tentatives sont renouvelées sans succès.

Le 12 juin, les conditions atmosphériques sont exécrables et douze autres essais sont tentés.

MERMOZ ne s'avoue pas vaincu. Avec l'avion de réserve, il explore la cote brésilienne pour un lieu plus propice. Son choix se porte sur la laguna bonfim.

MERMOZ reprend espoir, mais un télégramme de Toulouse remet en question le vol : les attaches des flotteurs doivent être renforcées.

Le 8 juillet, les exigences techniques sont exécutées. Le sort s'acharne, le vent change de direction. MERMOZ s'obstine et tente encore.

Le lendemain, 8 juillet, 6 autres tentatives sont effectuées. Didier DAURAT lui ordonne de remettre le courrier à l'avis et de rentrer en bateau, ignorant l'ordre, il effectue sa 53ème tentative et l'hydravion s'arrache du lagon.

A 700 km des cotes africaines, une fuite d'huile se déclare et « le comte de la Vaulx » doit amerrir. Le Phocée, qui s'est porté à leur secours, récupère le courrier et l'équipage ; il prend aussi le Laté en remorque, mais l'état de la mer fait sombrer l'hydravion.





UN PLI AÉROPOSTAL.



Courrier AMFRA, Santiago du Chili via Toulouse, traversée par aviso.
Cachet départ Buenos Aires le 14 juin 1930
Cachet transit :
Cachet arrivé Paris le 26 juin 1930.

Avion Laté 28-0 n° 916 F-AJOV, pilote FERNET, accident à Porto Alegre (Brésil) à cause de la brume, courrier récupéré sans mention.





EDMUNDO DE OLIVIERA

Représentant général du Brésil de la C.G.A, après Mr de BURLET et Mr VEE.

Ses fonctions :

Négociateur auprès des pouvoirs publics sur l'obtention de contrats, concessions, autorisations etc.

Contrôleur du personnel de la compagnie.

Coordinateur des différents services.

Il continua sa carrière chez Air France.

2 courriers lui étant destinés :





QUELQUES PLIS DES TENTATIVES DU VOL RETOUR N°1R.

Tous les cachets ou griffes apposés sur les enveloppes pour le premier courrier AMFRA totalement aérien sont donc inexacts ainsi que pour les courriers des semaines du 14 et 21 juin 1930.

Le courrier est transféré sur l'avis Epernay, après ces 35 tentatives infructueuses.

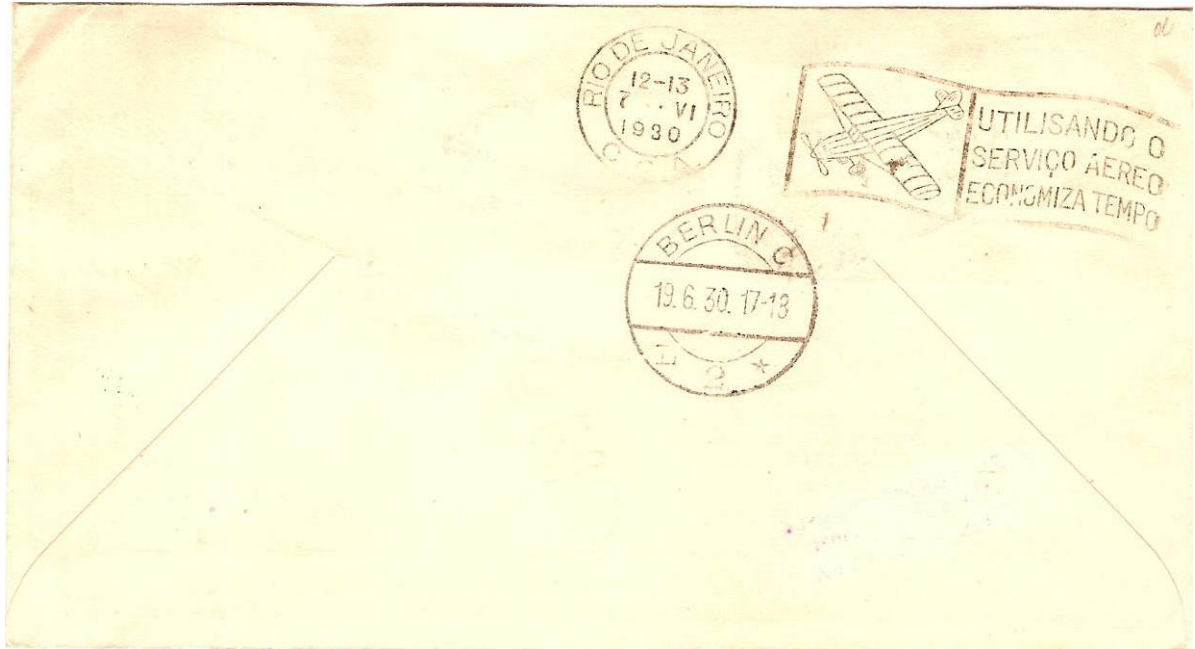
L'hydravion ne décollera que le 8 juillet 1930 lors de la 53^{ème} tentative.

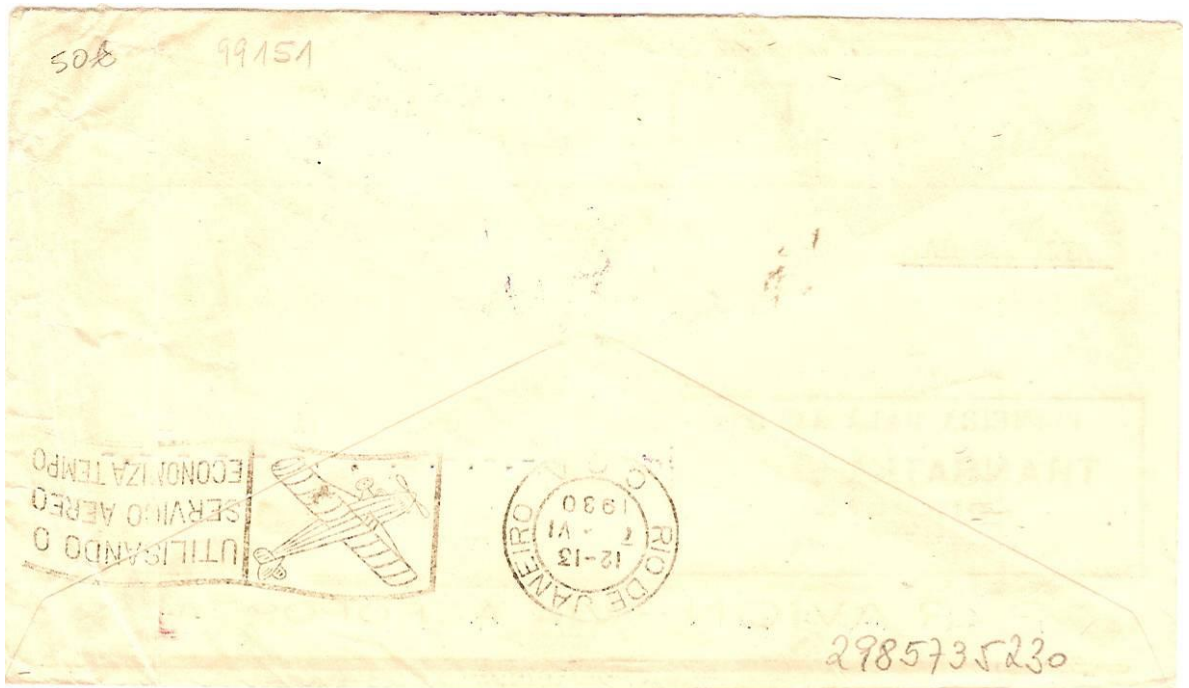


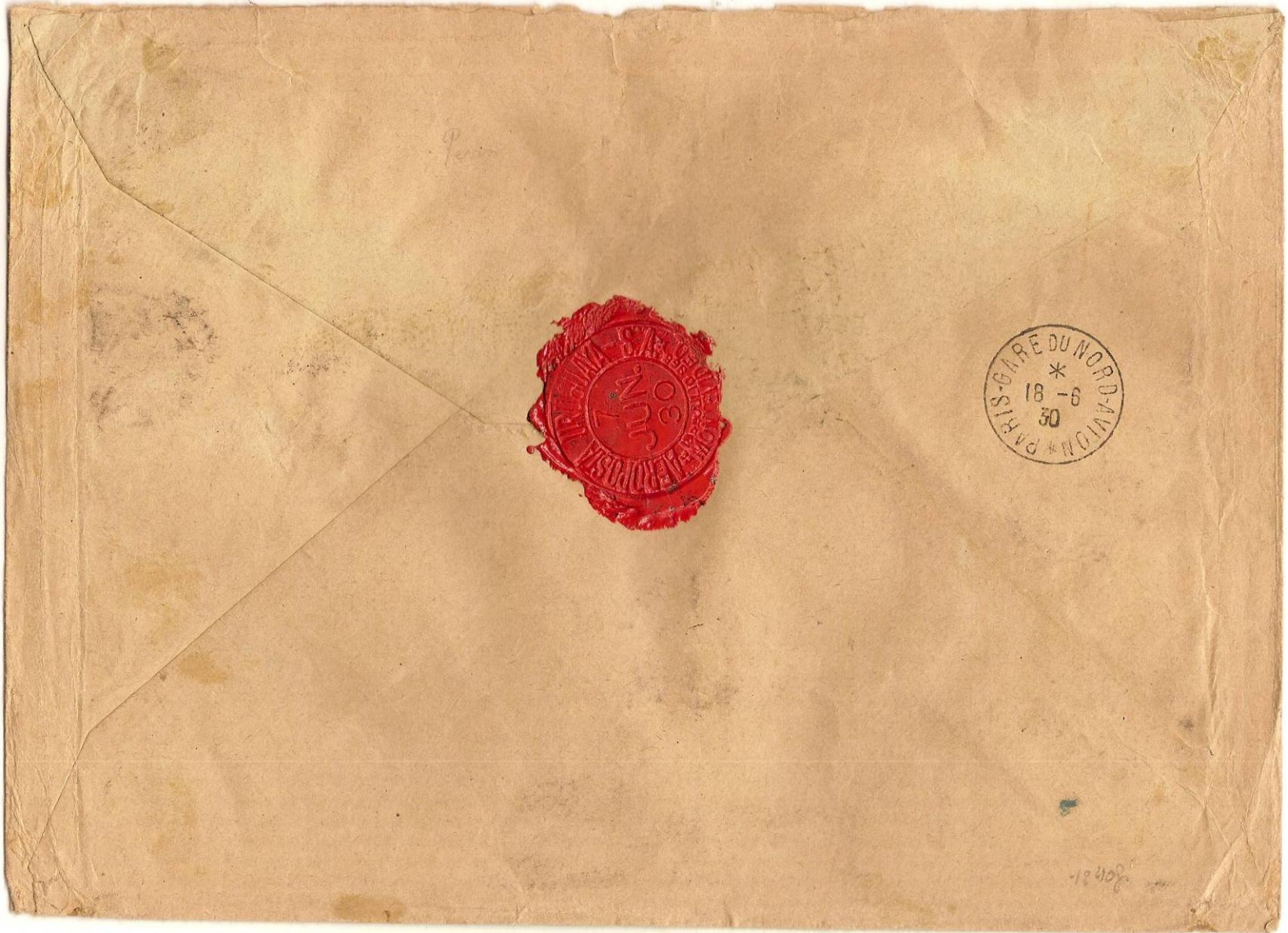


















L'équipage de la traversée victorieuse à l'aller. :

MERMOZ à gauche
DABRY au milieu
GIMIE à droite



Photo musée de la poste



Reproduction

Le sauvetage de l'équipage et du courrier de l'hydravion par le bateau Phocée





VOL TRANSATLANTIQUE N°1R DU 8 ET 9 JUILLET 1930.



Oblitération départ : Natal le 8 juin au recto et verso et un au 6 juillet 1930 au dos.

Oblitération transit :

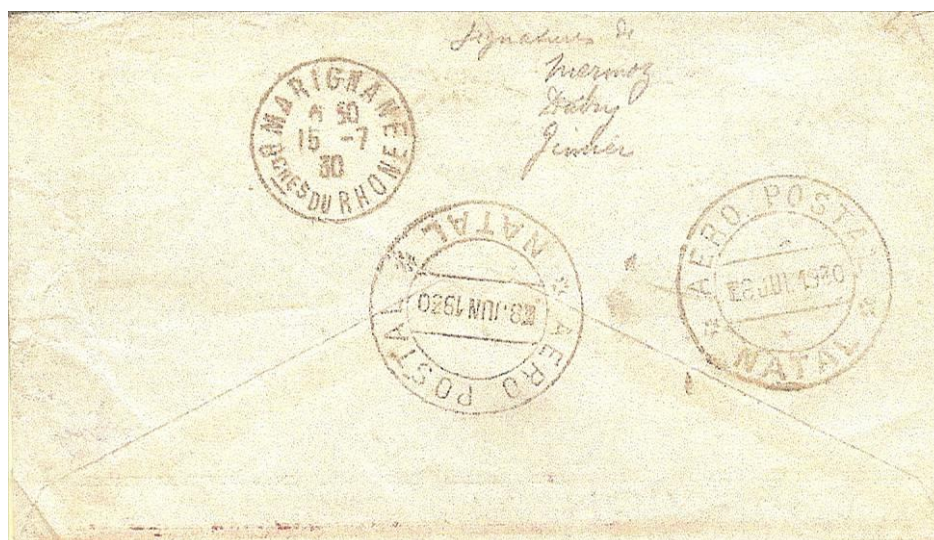
Oblitération arrivée : au dos, Marignane le 15 juillet 1930.

Cachets : un rectangulaire rouge « PRIMEIRA MALA AEREA TRANSATLANTICA DIRECTA - BRASIL-EUROPA »

Un rectangulaire violet « CORRERO AEREO LINHAS C.G.A »

Avec signature de l'équipage sur le devant : DABRY – GIMIE – MERMOZ.

A l'intérieur de l'enveloppe une feuille VIA AEROPOSTALE avec annotation au crayon :
« 1° vol MERMOZ, Paris 6-7-30 »





VOL TRANSATLANTIQUE N° 1R

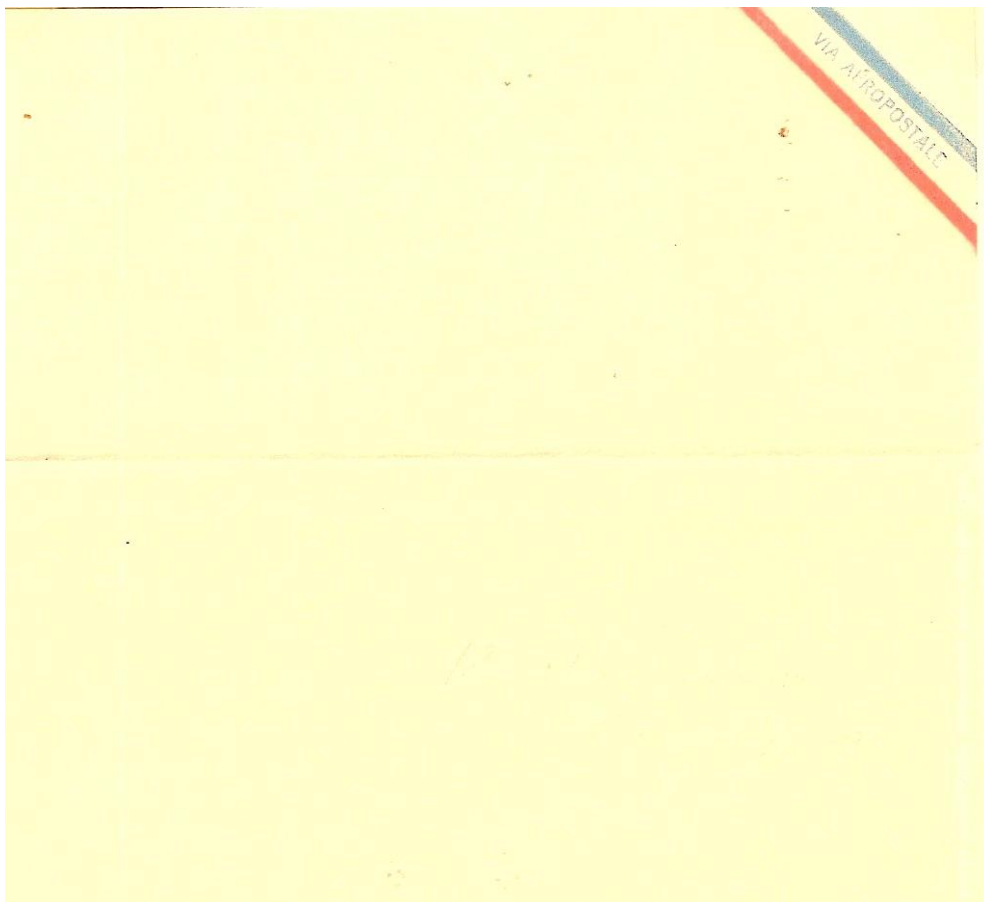
Ce courrier a été tamponné une première fois le 8 juin 1930 et, malgré 35 tentatives, le Comte de la Vaulx n'a pu décoller.

L'ensemble du courrier est alors remis à l'avisio Epernay.

Un membre de l'équipage a conservé cette lettre et l'a remise en circulation en juillet, lors des derniers essais. A la 53^{ème} tentative, l'hydravion s'envole de la lagune BOMFIM.

Mais cette traversée s'interrompt à 700 km des cotes de Dakar à cause d'une importante fuite d'huile.

L'équipage et le courrier sont récupérés par le Phocée. La mer agitée ne permet pas de remorquer l'hydravion qui sombre rapidement.



Feuille « via aéropostale » à l'intérieur de l'enveloppe.





LE 13 JUIN 1930



Rio Potengui est impraticable, après 35 tentatives infructueuses et des travaux de renforcement des flotteurs exigés par le ministère de l'Air. Puis, MERMOZ part à la recherche d'un autre plan d'eau sur la cote sud de Natal. Il repère la lagune Bomfim, plus propice au décollage. Il revient l'après-midi avec l'équipage pour préparer le nouveau vol retour.

Après 18 nouvelles tentatives, l'hydravion s'arrache de la lagune.





VOL TRANSATLANTIQUE N°1R



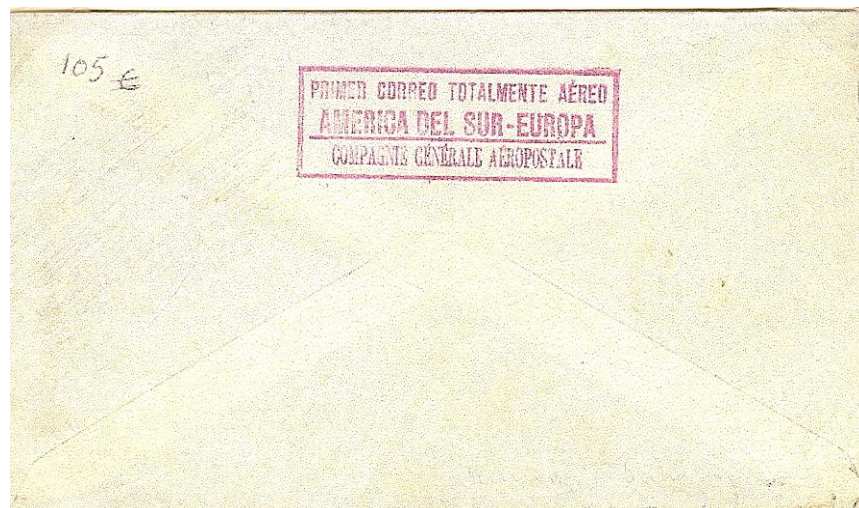
Oblitération départ : 4 juillet 1930 d'Argentine.

Oblitération transit :

Oblitération arrivée : aucune

Cachet : au dos rectangulaire rouge : « PRIMERO CORREO TOTALMENTE AERO AMERICA DEL SUR-EUROPA. COMPAGNIE GENERALE AEROPOSTALE »

Commentaire : après 14 h de vol à 900 km des cotes africaines, l'hydravion amerri suite à une fuite d'huile. Le Phocée sauve l'équipage et récupère le courrier. L'hydravion est remorqué ; il coule. Le courrier arrive à Paris le 16 juillet 1930 sans mention spéciale.





**VOL TRANSATLANTIQUE N°1R
DU 8 ET 9 JUILLET 1930.**



Oblitération départ : aucune

Oblitération transit :

Oblitération arrivée : 16 juillet 1930 à Paris

Cachet : rectangulaire rouge caché par timbres brésiliens au recto.
Au verso tampon publicitaire envoi par avion.

Commentaire : lettre témoin sur papier C.G.A sans inscription, si ce n'est le tampon du bureau.





LETTRE TÉMOIN DU VOL N°1R.

VF. AÉROPOSTALE

RIO DE JANEIRO, le 5 JUILLET 1930

VOIE AÉRIENNE
LETTRE TÉMOIN

Postée à Rio de Janeiro, le 5 Juillet 1930 à 12 heures.

ARRIVÉE à _____ le _____

PAR COURRIER _____ du _____

DISTRIBUÉE LE _____ à _____

NOTA: Prière de retourner cette lettre dûment remplie
son enveloppe à nos bureaux de RIO DE JANEIRO.

COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE
(SERVICE COMMERCIAL)
AV. RIO BRANCO, 50
TEL. NORTE 7406

DUAS FOLHAS E UM ENVELOPE AÉROPOSTAL PESAM 5 GRAMMAS







OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR



Le 26 juillet 1930. Après son vol de sa première traversée de l'Atlantique Sud.

Mermoz est fait :
Officier de la légion d'honneur.

Photo : Agence ROI,





Photo collection S.H.A.A





LETTRE DE BEPPO MASSIMI A MERMOZ

COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE
92, Avenue des Champs Elysées
PARIS

le 11 Avril 1930 -

Mon cher ami,

Je suis heureux de vous dire toute ma joie de voir
reconnaitre et consacrer officiellement vos mérites -

Vos chefs - qui sont aussi vos amis - peuvent être
fiers de vous.

Très cordialement
Bepo Massimi

R. C. Seine 125.062





FELICITATIONS.

Max DELTY, le comédien et artiste de music-hall, qui fut le mentor de MERMOZ, le félicite pour sa nomination d'Officier de la Légion D'Honneur.

Samedi 26/7/30

Mon Cher Jean.

Permettes moi de venir t'adresser nos
félicitations profondément sincères à
l'occasion de ta nomination d'Officier de
la Légion d'Honneur.
Je te fais tout l'affection que nous avons
pour toi et combien nous sommes heureux
de voir que l'on récompense enfin, ton mérite
et ton courage.

Nous souhaitons de tout notre cœur, que
tu puisses continuer ce que tu t'es tracé

dans le chemin de la vie.
Permettes nous d'être fier de toi, nous qui
t'aimons comme si tu étais notre fils.
Embrasse bien ta mère pour nous deux,
dis lui que nous serions heureux de la voir
se rapprocher un peu de nous ce qui nous
rappellerait les bonnes années passées ensemble.

A Lundi matin mon Cher Jean et
reçois de nous deux nos plus affectueux
baisers.

Max.





ARRIVEE D'UN LATE 28 À L'AÉRODROME D'IBURA À RECIFE- PERNAMBOUCO.

VI - 79



Photo X, vente sur offres SINAIS n°72.





MARIAGE DE JEAN MERMOZ



Le 23 aout 1930, Gilberte CHAZOTTES et Jean MERMOZ s'unissent civilement à la Mairie du XVème à Paris



Le 25 aout 1930, le mariage religieux a lieu en l'église Saint François Xavier à Paris.





RÉJOUISSANCE

Après le mariage religieux, l'hôtel LUTETIA rassemble la famille et les amis des mariés.

Jules MERMOZ, son père fait une brève apparition.



Reproduction





N° 199

MARIAGE

entre

Mermoz

et

Chazottes



L'an mil neuf cent trente, le vingt-cinq Août
après la publication ~~totale~~ (ou partielle avec dispense) faite en cette Eglise,

Vu

Vu le certificat de l'officier de l'état civil du IX^e arrondissement
en date du 23 Août 1930

Je, soussigné, second vicaire

ai reçu, en cette Eglise le mutuel consentement que se sont donné pour le Mariage :

Jean Mermoz

veuf de

fil de Jules

et de Gabrielle Gillet

demeurant 49 rue Lameau

né le 9 décembre 1901 baptisé le 6 avril 1902

à Aubertou diocèse de Paris d'une part ;

Et Gilberte Chazottes

veuve de

fille de Ernest

et de Marguerite Baudrier

demeurant 5 rue César Franck

née le 2 Août 1910 baptisée le 19 Août 1930

à St François - Xavier diocèse de Paris d'autre part ;

Et leur ai donné la Bénédiction nuptiale en présence des témoins

Bouillon Lafon

Baudrier

En foi de quoi j'ai signé le présent acte avec les époux et les témoins

Fait à Paris les jour, mois et an que dessus.

Mermoz
G. Chazottes
Bouillon Lafon
Baudrier

SIGNATURE DU PRÊTRE CÉLÉBRANT :

J. Chazottes
vicaire

SIGNATURE DE N. LE CURÉ, OU
DU VICAIRE, EN CAS DE MARIAGES.

Mermoz





MERMOZ & CHAZOTTES

Rose / affirmai ce renvoi /

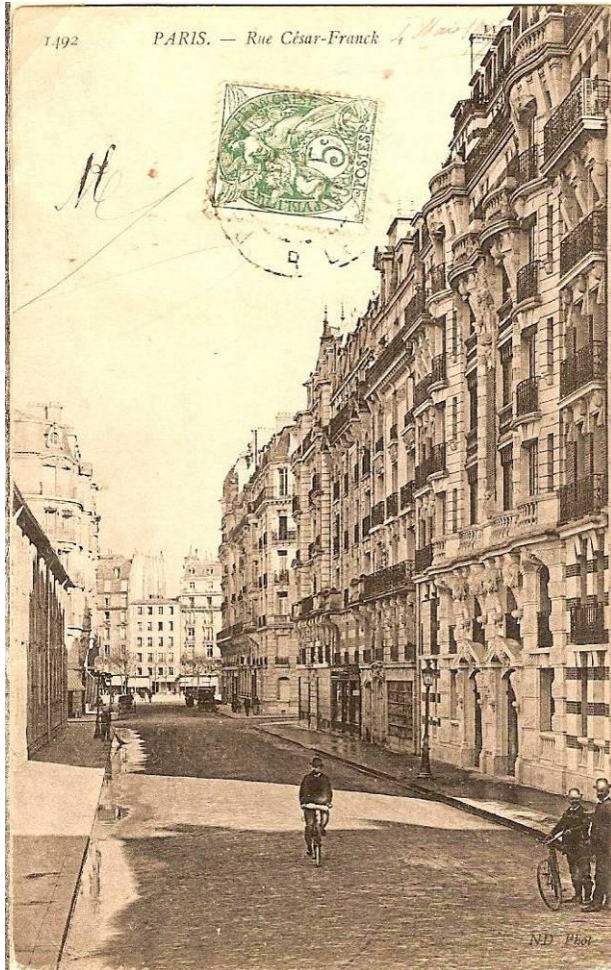
Chazottes / Mermoz /

Rose / Mermoz /

M. Baudrier /

M. Bouilloux Lafont /

Le vingt-trois août mil neuf cent trente, onze heures cinquante minutes, devant Nous ont comparu publiquement en la maison commune : Jean MERMOZ, aviateur, Officier de la Légion d' Honneur, vingt-huit ans, né à Aubenton (Aisne), le neuf décembre mil neuf cent-un, domicilié à Paris, 42 rue Vanneau, fils de Charles Léon Jules MERMOZ, comptable, domicilié à Soissons (Aisne), et de Georgette Gabrielle GILLET, son épouse, sans profession, domiciliée à Paris, 42 rue Vanneau, d'une part, /- Et Gilberte Henriette CHAZOTTES, sans profession, vingt ans, née à Bahia-Blanca (République Argentine), le deux août mil neuf cent-dix, domiciliée à Paris, 6 rue César Franck, fille de Ernest Emile CHAZOTTES, négociant, et de Marguerite BAUDRIER, son épouse, sans profession, domiciliés à Paris, 6 rue César Franck, présents et consentants, d'autre part: aucune opposition n' existant. Les futurs époux, les père et mère de la future épouse déclarent qu' un contrat de mariage a été reçu le vingt-deux août mil neuf cent trente, par Me TRIMOLET, notaire à Paris. Jean MERMOZ et Gilberte Henriette Rose CHAZOTTES ont déclaré l' un après l' autre vouloir se prendre pour époux, et Nous avons prononcé, au nom de la loi, qu' ils sont unis par le mariage. En présence de : Marcel BOUILLOUX LAFONT, président de la Compagnie Aéropostale, Officier de la Légion d' Honneur, 3 avenue Friedland, et de Auguste BAUDRIER, rentier, 5 rue Hermet, témoins majeurs, qui, lecture faite, ont signé avec les époux, les père et mère de l' épouse et Nous, Auguste Alphonse MARS, adjoint au Maire du XV^e arrondissement de Paris, Chevalier de la Légion d' Honneur. /-D



Rue du domicile de la Famille CHAZOTTES à Paris



