

# Hommage à Jean Mermoz « l'Archange » de l'aviation française, disparu le 7 décembre 1936

écrit par Oncle John | 7 décembre 2020



« Pour le pilote, l'accident, c'est de mourir dans  
son lit »

Jean Mermoz

Aujourd'hui, lundi 7 décembre 2020, il y a exactement 84 ans disparaissait dans l'Atlantique Sud, ainsi que tout son équipage, le plus célèbre pilote de l'aviation civile française, Jean Mermoz. C'était également un lundi, le 7

décembre 1936 à bord de l'hydravion Laté 300 Croix du Sud. Le dernier message radio reçu fut laconique : « Coupons moteur arrière droit ». Puis, plus rien, jusqu'à ce jour ...

Mermoz faisait partie de la bande des trois copains que l'Oncle John a évoqués dans son [article consacré à Antoine de Saint-Exupery](#) le 5 octobre dernier.

On suppose en toute logique que l'arbre d'hélice du moteur arrière droit du Laté 300 s'est cassé et que l'hélice, libérée, a cisailé le fuselage de l'hydravion et ses câbles de liaison des plans arrières qui ont entraîné inexorablement l'engin et son équipage par le fond. Quelques heures auparavant, l'hydravion avait déjà dû faire demi-tour à sa base pour réparer ce même moteur visiblement défectueux.

**Voici une courte vidéo qui nous présente les vols transatlantiques de Mermoz :**

**Pourtant Mermoz avait déjà survécu à plusieurs reprises à des aventures incroyables et s'était sorti de situations périlleuses qui auraient dû logiquement se terminer en drame**, tant dans le désert du Sahara que dans la Cordillère des Andes. Épisodes qui avaient contribué à construire sa légende. Son fidèle mécanicien, Alexandre Colletot avait aussi été victime quelques mois auparavant de « la grande faucheuse » dans ce même océan Atlantique Sud. Voici un lien vraiment passionnant qui nous rappelle la mémoire d'Alexandre Colletot et qui vous donnera une idée des risques qui ont marqué les débuts de l'aviation : c'est [ici](#).

**Le sacrifice de ces pionniers a transformé le moyen de transport le plus dangereux au monde en moyen de transport le plus sûr du monde. En effet, aujourd'hui, statistiquement, il est beaucoup plus risqué de se déplacer en voiture ou même en vélo qu'en avion, n'en déplaise aux écolos...** Ceci dit, pour les amateurs de sensations fortes, l'aviation offre encore aujourd'hui un métier à très haut

risque qui est celui de pilote de Canadair. Mais ceci est une autre histoire...

**Maintenant voici le lien qui vous contera l'histoire incroyable de l'aviateur d'exception que fut Jean Mermoz : c'est [ici](#).**

Vous pourrez entendre un court extrait de sa voix en [cliquant ici](#).

### **Les avions de Mermoz dans le modélisme :**

**Comme souvent, le modélisme offre peu d'avions de grands raids, privilégiant les avions militaires et civils les plus courants.**

Il existe une seule maquette en bois du Laté 28, l'avion avec lequel Mermoz a vaincu l'Atlantique Sud en 1930. Celle-ci est proposée par le fabricant Pilot Station, [cliquer ici](#).

En 1935, c'est-à-dire durant son existence réelle, Mécavion a proposé son Gyroplane en aluminium qui représentait le **Couzinet Arc en ciel** avec lequel Mermoz effectua plusieurs traversées de l'Atlantique Sud. Mermoz privilégiait l'avion au détriment de l'hydravion qui avait, à l'époque, la faveur des compagnies aériennes. René Couzinet, devenu ami de Mermoz, fut un ingénieur visionnaire qui avait mis au point un avion trimoteur aux lignes futuristes et dont l'une des particularités permettait au mécanicien d'avoir accès aux moteurs en vol grâce à des trappes aménagées dans l'épaisseur des ailes. Le point faible des avions de l'époque était la relative fiabilité des moteurs, raison pour laquelle l'hydravion était encore privilégié car en cas de panne sur l'océan, il pouvait encore amerrir. Mais l'hydravion était lourd et lent, tandis que l'avion avait l'avantage de la vitesse et de la légèreté. En cas de panne d'un moteur, le trimoteur Arc en ciel pouvait encore voler sur deux moteurs.

Voici [un lien](#) qui vous raconte le destin (tragique) de René

Couzinet, concepteur de génie, jamais reconnu par les autorités de son époque. Et un [autre](#) vers le Gyroplane Arc en ciel de Mécavion.

**L'Oncle John possède deux Gyroplane.** L'un, complet et dans sa boîte, l'autre restauré par ses soins au niveau des moteurs absents et qu'il a reconstruits à l'aide de bandes d'aluminium prélevées dans une canette de bière et qui restituent un aspect plus réaliste des formes de l'avion original. A votre santé !











Dans les années soixante, le fabricant de maquettes en plastique Heller a aussi sorti une belle boîte reproduisant l'Arc en ciel. Et c'est vrai que l'illustration de la boîte est fort belle et donnait envie au modélistes d'acquérir cette maquette originale, rare et toujours très convoitée des amateurs encore aujourd'hui.



Heller

ARC EN CIEL  
DE MERMOZ



RÉDUCTION AUTHENTIQUE SUR PLANS OFFICIELS



Enfin, Pilot Station est le seul fabricant ayant reproduit à ce jour le Laté 300 « **Croix de sud** » du dernier vol de Mermoz. Il s'agit d'une splendide reproduction en bois peinte à la main de ce bel hydravion. Vous remarquerez son envergure impressionnante. **Les avions transocéaniques se caractérisaient par une envergure plus longue que la longueur du fuselage.** En effet, ils ne volaient pas vite mais devaient voler loin et donc embarquer une provision suffisante de carburant dans les ailes. Sur la vue de dos de l'appareil vous voyez clairement la disposition en tandem des moteurs qui explique le sens du dernier message reçu de la Croix du sud : **« Coupons moteur arrière droit ».**





