

# Jean ASSOLLANT - 1932

## POTEZ 36

### Le Figaro 26/04/1932

L'Aéro-club de l'Hérault et de l'Aveyron avait organisé dimanche à Montpellier des fêtes aériennes. La réunion, sur le terrain d'aviation, groupait notamment Doret, Rouland, Assollant, Knipping, Mauler, Alex, Cousin qui ont été applaudis par le public. Vers la fin de la réunion, par suite d'une perte de vitesse, l'avion d'Assollant est venu se plaquer sur les arbres bordant une route. L'avion a été détruit, mais le pilote s'en est tiré indemne.

### L'intransigeant 26/04/1932

Jean Assollant a brisé son avion au cours du meeting de Montpellier organisé par la Société de Propagande Aérienne et auquel participèrent Knipping, Rouland et Maurer.

On n'avait aucune précision ce matin au siège de la S.P.Aé. Assollant pilote d'habitude son Potez 36-Salmson 95 CV.

### L'intransigeant 27/04/1932

Au meeting de Montpellier avant-hier Assollant a fait preuve d'un beau courage : si l'avion qu'il pilotait - le Potez 36-Salmson 95 CV <sup>(1)</sup> d'André Lefèvre s'est écrasé contre les arbres après une panne sèche, c'est qu'Assollant a voulu éviter à tout prix de risquer d'entrer dans la foule massée aux abords de l'aérodrome.

*(1) S'agit-il d'une erreur ? : l'avion de Lefèvre était à l'origine un Potez 36-14 à moteur Renault*

Reg	Type	c/n	History	Owners	Date	CoR
F-AJZZ	Potez 36.14	1966	F-AJZZ	M Lefevre /Paris	16.10.30	2596



Le Potez 36-14 de Lefèvre à moteur Renault en 1931

On peut trouver des informations complémentaires dans la revue « Avions » qui a consacré un long article au Potez 36 dans les n° 170 à 173 sous la plume de Christophe Cony.

Le F-AJZZ est un Potez 36-14 à moteur Renault 4Pb de quatre cylindres en ligne à refroidissement par air de 95 CV, avec une hélice Merville série 238. La fiche technique intégrale de ce type est dans le n° 171.

L'avion en question, acquis par René Lefèvre, a été immatriculé en octobre 1930 dans l'intention de réaliser un raid vers Madagascar et il l'a donc baptisé « Migrateur ». Il l'a débarrassé de ses becs de sécurité et a rajouté des réservoirs pour doubler l'autonomie normale de l'appareil en la portant à 1200 km. Il partit du Bourget le 16 novembre 1930 en compagnie d'un autre Potez 36.14, le F-ALAC, piloté par son ami Desmazières. Ils atteignirent la grande île le 8 avril 1931 après près de 15 000 km parcourus, mais la traversée du canal du Mozambique se fit en bateau.



**René Lefèvre en route pour Madagascar, fin novembre 1930 à Oran La Senia  
Le Potez 36-14, ailes repliées, prêt pour un embarquement, à Madagascar en mai/juin 1931**

Ce raid a été raconté dans la revue « les Ailes » n° 526 du 17 juillet 1931, repris dans le n° 172 d'Avions (page 9) : le seul incident rencontré a été le bris de l'hélice en bois de l'appareil de Desmazières et les deux pilotes ont donc préconisé des hélices métalliques pour les avions « africains », avec une aile haute pour permettre des atterrissages dans les hautes herbes toujours possibles, un fuselage en bois et en toile, éléments facilement disponibles en Afrique, un excédent de puissance et une capacité à se poser un peu n'importe où.

Les deux aventuriers, après de nombreux vols de démonstration et baptêmes de l'air dans la grande île, se sont embarqués sur le « Ville d'Arras » le 5 juin 1931 pour Marseille et ils ont eu « la coquetterie » de regagner le Bourget en pilotant leurs avions respectifs...



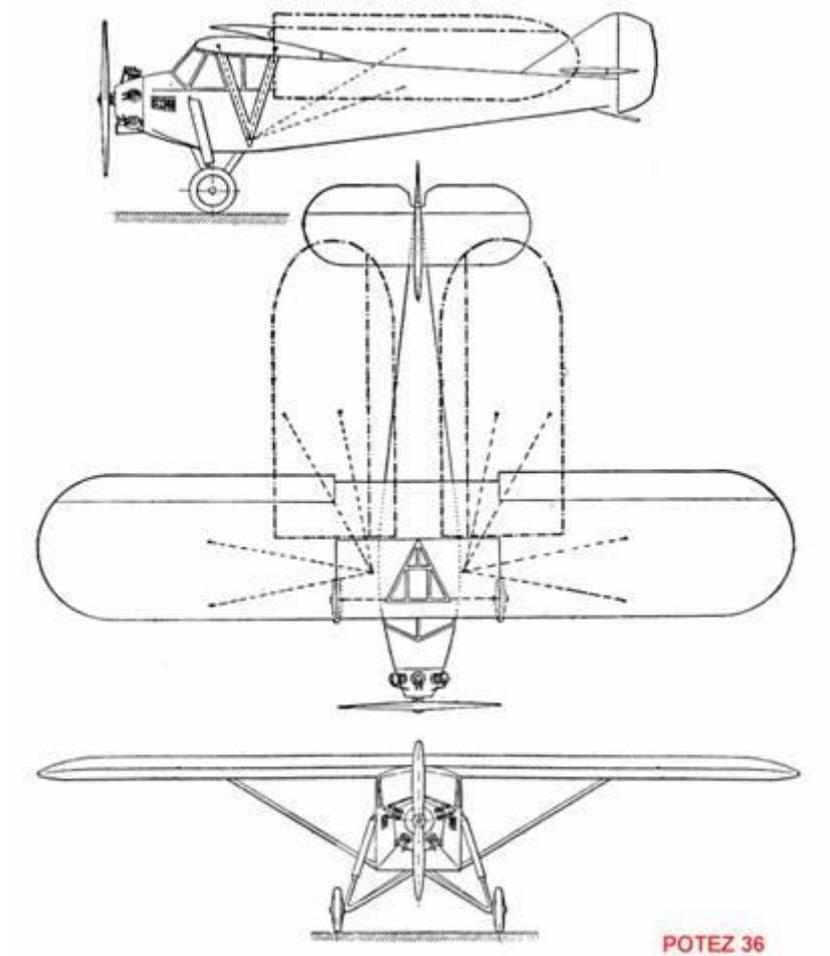
**Octobre 1930 - Jean Assollant et René Lefèvre à bord du Potez 36-14 que ce dernier vient d'acheter**

Après son accident de Montpellier en avril 1932, l'appareil de Lefèvre ne semble pas avoir été réparé même s'il figure au registre « AIR » jusqu'en 1934, la date de la dernière visite mentionnée étant justement 04/32 à Montpellier avant l'accident d'Assollant.

Pour la petite histoire leur grand ami Armand Lotti avait acheté à la fin de l'année 1929 un des 5 Potez 36-5 à moteur Salmson de 95 CV, immatriculé F-AJGS, avion de présérie du 36-14, avec lequel il participa à la « coupe Dunlop des avions de tourisme » d'août 1931. Cet appareil fut détruit en octobre 1931.



**Fin 1929/Début 1930 - Lefèvre et Lotti devant le Potez 36-5 F-AJGS de ce dernier à moteur Salmson**  
*Photographies de la famille Bernache-Assollant*



**Le Figaro**  
**6/08/1932**

L'aviateur Assollant a effectué, à Orly, son premier vol d'acrobatie sur l'avion Bernard avec lequel il doit prendre part au meeting international de Cleveland (Amérique).

L'aviateur Assollant quittera Le Havre lundi prochain avec son avion, à bord du paquebot « Champlain ».

Le meeting qui se tiendra à Cleveland comportera, en plus des courses de vitesse handicap, un concours d'acrobaties avec la participation des pilotes européens l'Anglais Atchesley, l'Italien de Bernardi, l'Allemand Fieseler et le Français Assollant.

**Le Figaro**  
**8/08/1932**

Assollant quittera Le Havre au début de cette semaine à destination de New-York. Il emmène avec lui un avion de vitesse, à ailes surbaissées et doit effectuer toute une série de vols au travers des Etats-Unis et, en particulier, participer au meeting international de Cleveland (Ohio).

**Le Figaro**  
**9/08/1932**

**L'AVIATEUR JEAN ASSOLLANT BRISE SON APPAREIL A L'ATTERRISSAGE**

En conduisant son avion de vitesse à l'aérodrome du Havre-Bléville, où il devait être démonté et embarqué, le pilote Jean Assollant a été victime, hier après-midi, d'un accident matériel.

Comme il atterrissait à grande vitesse, son petit monoplane heurta dans sa prise de terrain une baraque de berger et se brisa.

L'aviateur est complètement indemne. Rappelons qu'Assollant devait participer avec son appareil au meeting international de Cleveland (Ohio).

Il devait s'embarquer demain mercredi pour New-York au Havre même, qu'il avait gagné par la voie des airs.

**THE NEW YORK TIMES**  
**August 09, 1932**

Assollant's Plane Is Wrecked.

Etc.

(article payant)



1931 - Assollant au Bourget devant un des deux Bernard 74 construits  
*Photo « Studio André »*

**Le Figaro**  
**10/08/1932**

L'accident d'Assollant que nous avons signalé hier en dernière heure, prive ce champion sympathique de son avion au moment où il s'apprêtait à aller aux Etats-Unis. Sans doute ne fallait-il pas s'attendre à le voir, rivaliser avec les rapides engins américains. Toutefois il aurait été intéressant de comparer les performances de l'un de nos avions les plus vites avec celles des avions d'outre-Atlantique.

**Le Figaro**  
**15/08/1932**

Assollant, qui a brisé son avion au moment de partir pour Chicago, ira-t-il quand même en Amérique ? On dit qu'il utiliserait un Morane 230 CV. Peut-on espérer que notre compatriote se présentera- aux Américains dans les mêmes conditions que précédemment.



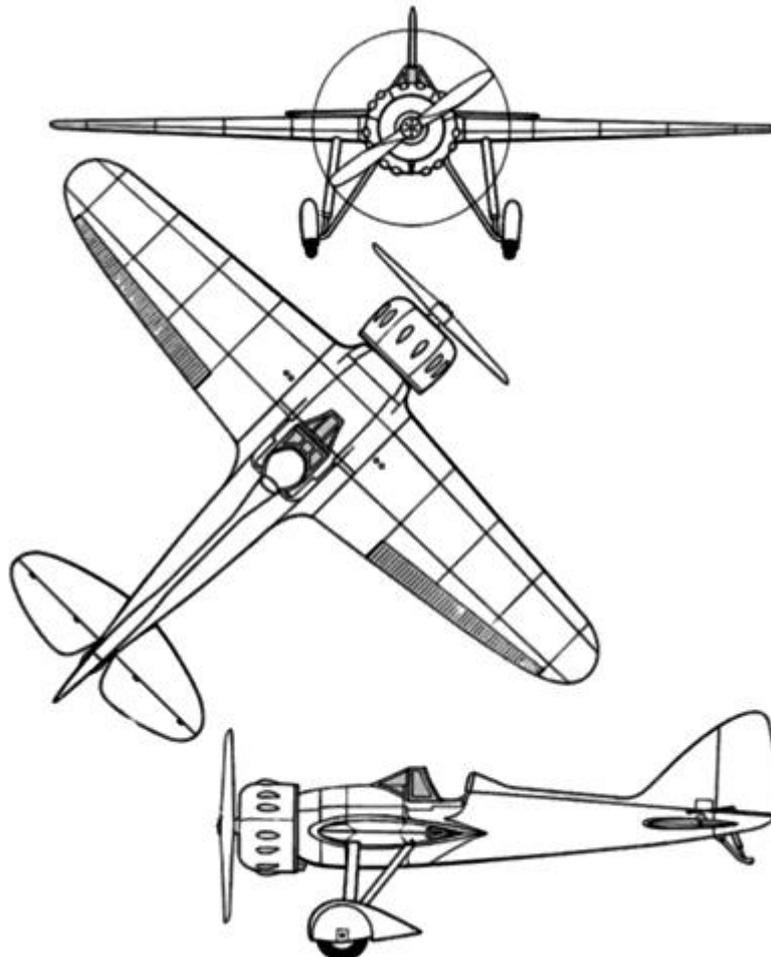
(Wide World Photo).  
L'avion d'Assollant après l'accident qui survint l'autre jour au célèbre aviateur à l'aérodrome de Bléville, près Le Havre.



Le Bernard 74-02 F-AKFL en 1932



Un des deux Bernard 74 en vol et au sol



Plan trois vues du Bernard 74 C1

Le Bernard 74 a été dessiné en 1931 par l'ingénieur Robert comme un intercepteur léger type C1, dérivé des Bernard 72 et 73, avec la même aile médiane cantilever et un moteur Gnôme-Rhône « Titan major » 7 KSd de 360 ch à 3 400 m. Sa structure était en bois revêtu de contreplaqué. Il avait une hélice bipale Ratier et un train d'atterrissage à roues indépendantes carénées avec amortisseurs Messier.

Le Bernard 74-01 **F-AKDB** ne put voler que début 1932 et fut confié à Amouroux et Vernhoul au STIAé (service technique et industriel de l'aéronautique) avant d'être pris en main par Assollant pour participer au meeting international de Cleveland. C'est en atterrissant le 8 août 1932 au Havre, sur le petit terrain de Bléville, afin d'embarquer l'appareil pour les Etats-Unis, qu'**Assollant** a heurté une balise mal placée sur la petite piste qui ne dépassait pas 600 m de long, en brisant l'aile gauche et le train d'atterrissage.

Cet appareil remis en état, équipé d'un moteur 9 Kbrs suralimenté de 500 ch et d'une hélice tripale métallique, fut rebaptisé Bernard 75.

Le Bernard 74-02 **F-AKFL** vola dès octobre 1931, sans doute aux mains d'**Assollant**, et fut pris en charge ensuite par Jacques Lecarme au STIAé en août 1932. En novembre 1933 le lieutenant Lecarme se posa hors piste à Villacoublay à la suite d'un givrage du carburateur. L'avion, sérieusement endommagé fut stocké de longues années au fond d'un hangar. Finalement remis en état quelques années plus tard et rebaptisé Bernard 74 S, l'appareil fut immatriculé **F-ARQK** en juillet 1939.

*D'après « Les Avions Bernard » de Jean LIRON – Docavia - 1990*

## MORANE SAULNIER 230

C'est finalement au dernier moment avec le Morane Saulnier 230 F-AMBT qu'Assollant put s'embarquer vers les Etats-Unis pour se rendre à l'« Air Race » de Cleveland.





Assollant - Août 1932 - Débarquement de son Morane 230 à New-York

Reg	Type	c/n	History	Owners	Date	CoR
F-AMBT	Morane-Saulnier 230	3797.190	F-AMBT	Assollant /Velizy	00.08.32	

Nota : on retrouve cet avion au Etats-Unis après 1932 et des archives le concernant existent dans la célèbre collection Francis Yeager. Voir : [http://www.libraries.wright.edu/special/collection\\_guides/guide\\_files/ms223.pdf](http://www.libraries.wright.edu/special/collection_guides/guide_files/ms223.pdf)



Le Morane 230 d'Assollant à l' « Air Race » de Cleveland 1932

**THE NEW YORK TIMES**

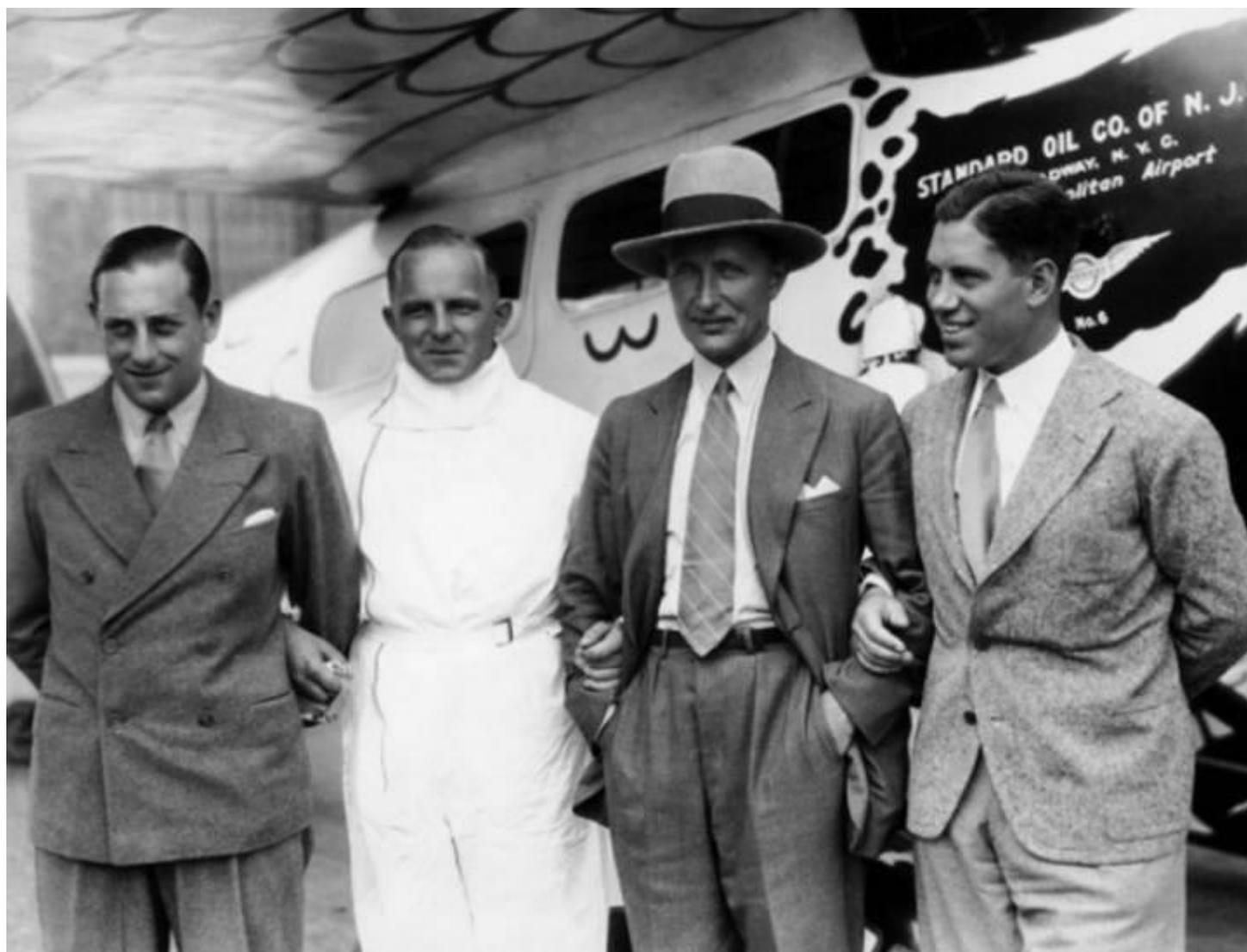
**August 24, 1932,**

**NOTED FLIERS ARE HERE READY FOR AIR RACES; Abreaa, Kropf and Assollant to Take Off Today  
- 3 Entered in Leeds Dash to Cleveland.**

*ROOSEVELT FIELD, L.I., Aug. 23 -- Preparations for flights to the National Air Races at Cleveland, which open Saturday, were begun here today with the arrival of an entrant for a race to the field and the announcement that three members of the International Racing Team would leave Floyd Bennett Field tomorrow for Cleveland.*

*Etc...*

(Article payant)



**Fin août 1932 à New York - Jean Assollant, Emil Kroff, Jerzy Kowoski et Placido Abrew  
avant leur départ pour Cleveland**



Fin août 1932 - Assollant en compagnie d'autres pilotes d'acrobaties aérienne à Cleveland  
 De gauche à droite : Lt R.L.R. Atcherley (anglais), Jean Assollant (français), Lt A. Placidio (portugais) et le colonel Clarence Young (secrétaire de l'aviation marchande américaine)

**French Entry**

For the first time in the history of the National Air Races, a foreign speed pilot will take part in the Thompson Trophy speed classic this year, it is reported. He is Jean Assollant, above, pilot of the "Yellow Bird," which made a successful transatlantic flight in 1929. Assollant was formerly a French army pilot and more recently a commercial airline pilot. With suspension of the Schneider Cup races, the Thompson event becomes the foremost international airplane speed race in the world.

# 1932 National CLEVELAND AIR RACES

CLOSED-COURSE AIR RACING EVENT

Pilot Bob Hall's No. 6  
 Red, Black and White "Bulldog"  
 Sporting a Pratt & Whitney Wasp Jr. Engine Developing 535 H.P.

**AUGUST 27th thru SEPTEMBER 5th**  
 BRING THE WHOLE FAMILY TO WATCH THIS SPECTACULAR AIR RACING EVENT FEATURING TOP FLYERS AND THE BEST AIRPLANES FROM AROUND THE COUNTRY BATTLE IT OUT IN AERIAL RACING ACTION!

#18 Earl "The Yankee"	Jimmy Doolittle with his No. #1	#17 Lou Sabath	Ben Kelly with #4 #10	Earl "Lefty" Cook
#10 Jimmy Kelly	#12 Oscar Long	#14 Jimmy Hall	Eddie Smith "Turkey"	

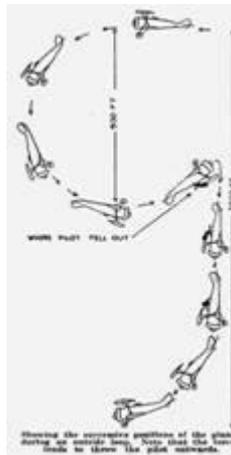
Twenty one closed-course races including the Thompson Trophy Race for Men & the Aerial Trophy Race for Women!

Wing Walking, Parades, Parachute Jumping Demonstrations and Pin-Point Landing Contests!

Event will be held Aug. 27th thru Labor Day weekend for the general public at the Cleveland Hopkins International Airport!



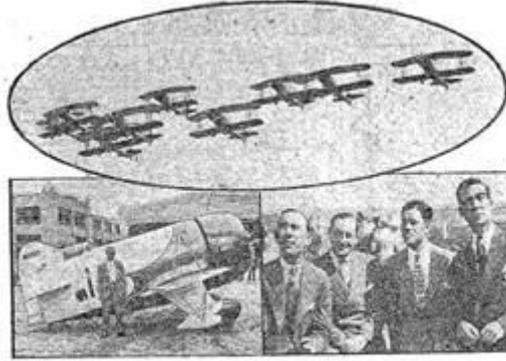
Cleveland 1932 -L'aviateur français Jean Assollant avec Miss Betty Lund, veuve du célèbre « Freddie » Lund, auteur du premier looping inversé dans un avion commercial (voir ci-dessous)



SKY DAREDEVILS THRILL CROWDS AT GREAT AIR RACES



These star performers on the program of the National Air Races at Cleveland, are pictured here. At the left is Lieutenant John Assollant, France's greatest flyer who is a member of the international team that was in world competition. Upper right is Earl Giffels and his queer-looking, low-winged monoplane, The Bumble Bee, in which he expected to hit better than 200 miles an hour in speed events, including the Bendix race from Los Angeles to Cleveland. Below is Keith Pitts of Portland, Ore., one of the four flyers entered to thrill the crowds with their daring stunts.



The 10000 air race, the world's best during them are congregated at Cleveland for the National Air Races. Above is a formation of U. S. marine corps planes as they flew over the crowd. Left, below, Major Jimmy Doolittle, jet pilot's transatlantic speed winner, and the top plane in which he will compete on Labor Day in the Thompson Trophy Race. Middle, the speed pilot. Right, below, some of the international team. Left to right, Lieutenant E. L. S. Sturtevant of England, Lieutenant James A. H. Doolittle of Portugal and Colonel Clarence Young of the U. S. Department of Commerce.



THEY CHAT ABOUT THEIR TRANSATLANTIC HOPE—Miss Amelia Herbert Patten, of New York, and John Amick, of Fresno, probably are exchanging remarks concerning their own individual flight across the Atlantic. They're at the 37th Annual Air Races, Cleveland.

Cleveland 1932 -Jean Assollant dans la presse américaine



27 août 1932 - La parade d'ouverture de l'« Air race» de Cleveland



Mise en page : François-Xavier BIBERT  
[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)  
[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)  
[Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari](#)

