

JAMES WILLIAMS

Le premier Homme-Oiseau français



Cet ultime article de notre série "historique" consacrée aux hommes-oiseaux parachutistes ne devait pas être écrit. C'est au hasard des recherches sur le parachutisme des années 30 qu'un article concernant James Williams s'est révélé intrigant : il était intitulé "Mort de l'homme-oiseau". Or, en général l'épithète est réservée aux hommes volants avec des ailes. De documents anciens en vieux journaux d'époque, la recherche de la vérité sur cette épithète isolée aura duré presque deux ans. 70 ans après son vol, le premier Homme-Oiseau français sort enfin de l'ombre.



James Williams au début de sa carrière, équipé d'un parachute à ceinture large, sans parachute de secours.
Carte postale / collection Francis Heilmann.



James Williams de retour d'un saut.

WILLIAMS, LE PARACHUTISTE ACROBATE AÉRIEN

Ce qu'il y a de curieux avec ce "James Williams", c'est qu'il parlait le français avec le plus pur accent parisien. D'où sortait donc ce Williams ? La réalité est celle d'une décennie ambiguë, administrative et tatillonne, qui encensait à la fois une aviation française glorieuse et lui mettait des bâtons dans les ailes dès que cela était possible. Enfant de Paris et au physique et au caractère, à la fois sérieux et blagueur, Jean Niland avait 19 ans - il est né le 19 mai 1910 à Paris - quand lui vint la vocation de l'aviation. Comme il était peu fortuné et qu'il ne pouvait se payer le brevet de pilote d'avion, encore moins l'avion, il se demandait bien ce qui lui vaudrait un jour d'être aviateur.

La chance lui sourit sous la forme d'un parachute. En 1928, il se trouve à Commeny, un meeting d'aviation qu'il n'aurait pas voulu manquer. Lors du meeting devaient aussi se produire deux parachutistes. Au dernier moment, l'un des deux fait défaut. Les organisateurs commencent à s'affoler, et demandent un volontaire pour remplacer le défaillant. Se rendant compte de l'animation qui régnait près d'un hangar, Jean Niland s'approche, pose quelques questions. Puis subitement, il dit : "Présent !". Par cette interpellation décidée, il vient de jouer sa destinée. Mais pour le moment, c'est surtout l'homme qui manquait au meeting.

L'organisateur, agissant avec une certaine légèreté - mais le temps pressait et le public s'impatientait - ne s'inquiéta pas de l'âge du néophyte, de sa majorité ou de sa minorité. Il le prit sur-le-champ, l'équipa avec un parachute, lui donna quelques rapides conseils, lui montra du geste comment il fallait faire. Et lui dit : "Allez, vite... et rapidement." A 500 mètres de

hauteur, le pilote poussa le jeune Jean Niland dans le vide. Pour la première et unique fois en parachute, il eut un moment d'émotion. Il sauta tout en fermant les yeux, une habitude qu'il conservera toute sa vie, et en rejetant la tête en arrière. Trois secondes après, il tirait sur la corde d'ouverture du parachute, qui s'ouvrit.

Sa vocation était née, mais il n'était pas encore "James Williams". Il le devint rapidement, parce que mineur, et n'ayant pas d'autorisation administrative, il ne pouvait pas s'exhiber en public et être officiellement Jean Niland. Niland aurait pu être inquiet et poursuivi. Williams échappait, comme supposé Anglais, à toute ingérence administrative. Mais une fois la machine médiatique lancée, difficile de l'arrêter. C'est donc sous ce nom étranger qu'il fera toute sa carrière, comme amateur de 1929 à 1931, puis comme professionnel jusqu'en 1938. Quant à l'Administration, satisfaite de ce subterfuge qui arrangeait tout le monde, elle le laissa en paix...

Devenu fonctionnaire du Ministère de l'Air en 1938, il tentera tardivement de reprendre son nom d'état-civil, mais pour la presse et le grand public, il restera toujours le célèbre James Williams.

Malheureusement, au début des années 30, le simple saut en parachute est une attraction usée aux yeux du public, trop souvent vue. On le fait savoir à Williams. En attendant de trouver mieux, ayant pratiqué la culture physique et la gymnastique, il se révéla comme acrobate, faisant la roue avec un trapèze sous l'avion, et le poirier fourchu avec ses mains sur les ailes de l'avion en plein vol. Bien, mais insuffisant. Déjà ces exercices aussi lasaient un public toujours plus exigeant. Il fallait de plus en plus fort, nécessité fait loi. Chez Lemercier, le constructeur de para-

chutes, Williams exerça son talent et ses talents. Il allait pratiquer le "parachutisme scientifique", aussi bien devant les membres de la section technique que devant le public qui allait le voir tomber du ciel et n'ouvrir le parachute qu'après quelques secondes. Présenter la chute libre comme un spectacle tout autant qu'une expérience, alors qu'elle ne constituait jusque-là qu'un motif de record, c'était une réelle innovation.

Il s'essaya d'abord au meeting de Strasbourg de mai 1935, où il réussit un saut dans le vide de 10 secondes, puis un autre de 15 secondes avant de couper la corde du parachute. Cela représentait des chutes libres d'environ 700 et 1000 mètres. Williams réédita son exploit au meeting de Bordeaux, un mois après, en juin 1935 : 10 secondes pour 700 mètres de chute, puis 21 secondes. Le public apprécia, et le commentaire du journaliste de la Vie Aérienne présent au meeting ne l'en dissuada pas : "Cela fait toujours frémir de voir un homme dégringoler du ciel de 1500 mètres, puis de le voir presque instantanément se balancer au-dessous d'un parachute qui apparaît immense." Puisque l'effet est garanti, Williams va continuer à chuter.

PREMIER RECORD A 4000

Le premier brevet de parachutiste français est créé en mars 1936, et délivré par équivalence à 27 parachutistes pouvant justifier de 21 descentes en parachute. Jean Niland, dit James Williams, est de ceux-là et reçoit le brevet n° 2. A cette époque, pas de meeting aérien sans descentes en parachute, mais la concurrence est sévère. A l'affiche étaient des noms connus : Williams, Vincent, André, Vassard, Denois, et la française Edith Clarck, qui comme Niland-Williams portait en public un nom anglo-saxon, et représentait le parachutier Aviorex.



James Williams le 24 juin 1936, juste avant son record à 4000 mètres. Il utilise un équipement complet Lemerrier.

L'année 1936, c'est aussi celle où l'on enregistre en France les premières grandes performances en parachutisme : ce seront celles de James Williams, bien sûr.

En 1935, on en était donc resté à ces 21 secondes de chute libre qui représentaient le défi du moment. Un "record" qui fait peut-être sourire aujourd'hui, mais il y a 70 ans personne n'avait envie d'en plaisanter... Le mercredi 24 juin 1936, à 19 heures, Williams prend place dans l'avion, pour s'attaquer à une chute de plus de 4000 mètres devant constituer un nouveau record français. Le pilote décolle. C'est Lieuré, le moniteur de la firme aéronautique Potez. Après 50 minutes de montée, à 4000 mètres, Williams saute. Mais lâché au-dessus d'une couche de nuages, il a perdu de vue le terrain de Toussus-le-Noble, le pilote doit le suivre avec l'avion. Lorsque son chronomètre indique 61 secondes de chute, il ouvre son premier parachute, puis le second. Ses deux coupoles rondes bien gonflées, il se pose sans mal dans la région d'Orsay.

Williams commente son saut pour la presse : *"Aucune suffocation. Aucun trouble de la vue. Aucun vertige. J'ai seulement fermé les yeux comme je le fais toujours au moment où je saute de l'avion. On ne perd pas connaissance quand on tombe, même à 236 kilomètres à l'heure. Et chose curieuse, on finit en quelques secondes par éprouver un bien-être inouï, à condition que la position de chute soit bonne. Car, ici comme partout ailleurs, il faut savoir tomber en beauté."* Le constat est simple, on peut chuter sans ouvrir son parachute immédiatement, et même y trouver un plaisir intense : la chute libre est née, il ne lui reste plus qu'à quitter le domaine de l'expérimentation pour devenir un sport à part entière.

James Williams est désormais célèbre, du moins en France. Le mois suivant, en juillet 1936, on le retrouve au meeting franco-américain de Miramas, où il effectue des descentes en parachute, simples, doubles, quadruples et aussi à ouverture retardée. Deux autres parachutistes participent au meeting aérien, Beaucarnot et Dathis. Williams continue à faire l'acrobate aérien, et ne s'arrêtera pas là, mais sa carrière est désormais liée au constructeur de parachutes Lemerrier.

UN SEUL SAUT ET SIX PARACHUTES

James Williams s'est spécialisé dans les sauts spectaculaires, le public aime ça, il n'a aucune raison de s'arrêter. Pour faire toujours plus fort, il décide de réaliser un saut de 750 mètres de hauteur en utilisant six parachutes différents, ce sera un record absolu. Le 2 mars 1937, à Villacoublay, il tente sa nouvelle expérience, à partir d'un



James Williams, souriant, se prépare pour son saut à 750 mètres avec 6 parachutes. Il porte un dorsal Lemerrier classique, et quatre parachutes dans des sacs spéciaux attachés à sa ceinture.

avion Caudron-Renault de type "Phalène" : l'avion emporte un parachute fixé sur le train droit, le premier parachute qui sera ouvert par Williams. Lui-même porte cinq autres parachutes : un dorsal L.200 Lemerrier de série avec le harnais normal, et quatre autres voilures Lemerrier enfermées dans des sacs spéciaux disposés autour de la ceinture du parachutiste. C'est une expérience sans applications pratiques, mais qui doit témoigner du parfait fonctionnement des parachutes modernes... les parachutes Lemerrier, bien sûr !

À 750 mètres, Williams se lance dans le vide en utilisant d'abord le parachute fixé à l'avion. Puis il ouvre, et ensuite abandonne en repartant en chute, chacun des quatre parachutes qu'il porte à sa ceinture ! Il réus-

sit à garder un intervalle régulier de six à huit secondes entre l'utilisation de chaque parachute. Pour finir, il libère son avant-dernière voilure à 200 mètres du sol, chute quelques secondes de plus, et ouvre son parachute dorsal à basse altitude.

La démonstration est réellement spectaculaire. Bien relatée par les journaux, elle fait de James Williams une célébrité auprès du grand public.

LE PREMIER HOMME-OISEAU FRANÇAIS

15 jours plus tard, James Williams est prêt pour un nouveau coup d'éclat tout à fait inattendu. A la suite de Clem Sohn, qui a eu un succès mondial avec ses ailes en 1935 et 1936, Williams s'attaque au vol avec des ailes additionnelles, le vol des hommes-oiseaux parachutistes. Depuis quelques temps, Clem



La dernière phase du saut avec six parachutes, James Williams vient d'ouvrir son parachute dorsal, vraiment à basse altitude. L'avion l'a suivi durant toute sa descente.

La seule photo que nous connaissons de James Williams avec ses ailes, construites par Beaucarnot. La surface des ailes est importante, similaire à celle des ailes de Clem Sohn ou Harry Ward à la même époque.
Photo F. Dengremont.



Sohn n'est plus seul en plein ciel avec ses ailes : à Harry Ward en Angleterre, s'ajoutent William Picune, Manus Morgan, Roland Kumzak, Donnie Marshall, Schmidt et quelques autres aux Etats-Unis, sans oublier Karakosov, Koslovsky, Smirnov et Samsirov en Russie. Dès le début la concurrence est internationale, mais à ce jour aucun parachutiste français n'a encore tenté de faire l'homme-oiseau. Beaucarnot et Vassard ont bien construit des ailes... De là à les essayer en vol en se jetant d'un avion, il y a un pas qu'ils n'ont pas encore franchi.

Sur la seule photo que nous connaissons du premier homme-oiseau français, les ailes de Beaucarnot donnent l'impression d'avoir été bien pensées, réalisées avec soin. Elles sont surtout beaucoup plus aérodynamiques que les ailes de Vassard. Par contre le parachute ventral Lemerrier a le défaut d'être trop volumineux, il va générer une traînée évidente. Ce sont donc les ailes de Beaucarnot que Williams va essayer en vol. La surface des ailes est importante, similaire à celle des ailes de Clem Sohn ou Harry Ward à la même époque. Tenter un premier vol avec un tel matériel demande tout de même beaucoup de confiance en soi, et un courage réel. James Williams n'en manque pas...

Avec le ton de l'époque, 1937, le journal Les Ailes commente pour ses lecteurs le vol du premier homme-oiseau français :

"Cares modernes, les parachutistes Clem Sohn, Williams et Vassard poursuivent le vieux rêve du vol humain.

Clem Sohn, l'homme-oiseau américain, a des émules en France. Deux parachutistes, Williams et Vassard ont fait construire, chacun de son côté, un équipement du même genre et ont tenté de réaliser, à leur tour, l'exercice acrobatique de Clem Sohn. A la vérité, James Williams est le premier qui ait sauté dans le vide avec son appareil ; Vassard, lui, n'en est encore qu'à la période de l'adaptation et des essais préliminaires au sol. La première expérience de Williams a eu lieu le mardi 16 mars, à 16 h 30, au-dessus de l'aérodrome de Toussus-Paris avec l'équipement étudié et construit par M. Beaucarnot. Outre cet équipement, Williams devait utiliser deux parachutes : un parachute de carlingue et un parachute dorsal Lemerrier. Il s'envola à bord d'un Caudron "Phalène" à moteur Renault, piloté par Réserveur qui l'emmena jusqu'à 1500 mètres de haut. Là, Williams sauta de l'avion, suspendu au parachute de carlingue. Après quelques secondes de descente, il déploya ses embryons d'ailes et, se trouvant alors à 1200 mètres environ, largua son parachute. Porté uniquement par son équipement d'homme volant, Williams continua sa descente coupée de paliers successifs comparables à ceux qu'effectue Clem Sohn. Sur la "qualité" de ces évolutions, les témoins, à vrai dire, ne sont pas d'accord : "il évolua avec aisance" disent les uns ; "son exhibition ne fut pas exempte de difficultés et loin d'être précisément au point" prétendent les autres. Enfin, après quelques

17^e ANNÉE - N° 122 - 25 MARS 1937

LE NUMÉRO : UN FRANC

LES AILES

"Le monde de l'aviation et l'aviation du monde."
JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AERIEENNE

Les hommes-volants...

Cares modernes, les parachutistes Clem Sohn, Williams et Vassard, poursuivent le vieux rêve du vol humain.

Clem Sohn, l'homme-oiseau américain, a des émules en France. Deux parachutistes, Williams et Vassard ont fait construire, chacun de son côté, un équipement du même genre et ont tenté de réaliser, à leur tour, l'exercice acrobatique de Clem Sohn. A la vérité, James Williams est le premier qui ait sauté dans le vide avec son appareil ; Vassard, lui, n'en est encore qu'à la période de l'adaptation et des essais préliminaires au sol. La première expérience de Williams a eu lieu le mardi 16 mars, à 16 h 30, au-dessus de l'aérodrome de Toussus-Paris avec l'équipement étudié et construit par M. Beaucarnot. Outre cet équipement, Williams devait utiliser deux parachutes : un parachute de carlingue et un parachute dorsal Lemerrier. Il s'envola à bord d'un Caudron "Phalène" à moteur Renault, piloté par Réserveur qui l'emmena jusqu'à 1500 mètres de haut. Là, Williams sauta de l'avion, suspendu au parachute de carlingue. Après quelques secondes de descente, il déploya ses embryons d'ailes et, se trouvant alors à 1200 mètres environ, largua son parachute. Porté uniquement par son équipement d'homme volant, Williams continua sa descente coupée de paliers successifs comparables à ceux qu'effectue Clem Sohn. Sur la "qualité" de ces évolutions, les témoins, à vrai dire, ne sont pas d'accord : "il évolua avec aisance" disent les uns ; "son exhibition ne fut pas exempte de difficultés et loin d'être précisément au point" prétendent les autres. Enfin, après quelques



Williams est le premier à sauter dans le vide avec son appareil ; Vassard, lui, n'en est encore qu'à la période de l'adaptation et des essais préliminaires au sol. La première expérience de Williams a eu lieu le mardi 16 mars, à 16 h 30, au-dessus de l'aérodrome de Toussus-Paris avec l'équipement étudié et construit par M. Beaucarnot. Outre cet équipement, Williams devait utiliser deux parachutes : un parachute de carlingue et un parachute dorsal Lemerrier. Il s'envola à bord d'un Caudron "Phalène" à moteur Renault, piloté par Réserveur qui l'emmena jusqu'à 1500 mètres de haut. Là, Williams sauta de l'avion, suspendu au parachute de carlingue. Après quelques secondes de descente, il déploya ses embryons d'ailes et, se trouvant alors à 1200 mètres environ, largua son parachute. Porté uniquement par son équipement d'homme volant, Williams continua sa descente coupée de paliers successifs comparables à ceux qu'effectue Clem Sohn. Sur la "qualité" de ces évolutions, les témoins, à vrai dire, ne sont pas d'accord : "il évolua avec aisance" disent les uns ; "son exhibition ne fut pas exempte de difficultés et loin d'être précisément au point" prétendent les autres. Enfin, après quelques

Les hommes-volants à la une du journal Les Ailes du 25 mars 1937. Le reportage raconte le premier vol de l'homme-oiseau français James Williams huit jours plus tôt... et annonce le meeting de Vincennes du 25 avril, où sera présent Clem Sohn.

James Williams s'équipe pour son record à 11.400 mètres le 8 mars 1938. Des vêtements chauffants raccordés à l'avion le protégeront du froid.

instants de chute plus ou moins ralentie, Williams arriva à 150 mètres du sol. Il se confia alors à son parachute dorsal qui s'ouvrit aussitôt et le déposa normalement à terre. Quelle que soit l'opinion que l'on ait quant à l'intérêt du système utilisé par James Williams, il n'en reste pas moins que celui-ci est le premier français - peut-être pourrait-on même dire le premier européen - à avoir renouvelé les expériences de Clem Sohn. Si celui-ci paraît avoir, dans l'emploi de son équipement, une maîtrise à laquelle Williams n'atteint pas encore, il ne faut pas oublier que l'Américain pratique cet exercice aérien depuis plusieurs années et que sa supériorité sur Williams est, à cet égard, assez normale. On sait que Clem Sohn doit se produire en public, le 25 avril prochain, au meeting de Vincennes. Il est possible que Williams et Vassard lui donnent la réplique si, d'ici là, ils ont pu acquérir un entraînement suffisant.*

Le rédacteur des Ailes ne le sait pas encore, mais la confrontation n'aura pas lieu. Elle ne sera même plus jamais possible... Le 25 avril à Vincennes, Clem Sohn saute effectivement avec ses ailes, sans que Williams ou Vassard n'aient été annoncés au programme. Bien leur en prit, d'ailleurs. Car Clem Sohn se tue devant 100.000 personnes, la plus grande foule jamais réunie à ce jour pour un meeting d'aviation. Filmés et photographiés jusqu'au sol, ses deux parachutes en torche jettent un froid sur ce type d'exhibitions aériennes, et marqueront les esprits pour le siècle à venir. Le public vient en masse pour ce frisson qui le saisit au moment où échec et réussite se mêlent, et déterminent la destinée fugace de l'homme volant. La célébration de l'homme seul victorieux sur le ciel conforte et rassure, l'homme perdu chutant et tournoyant entre ses ailes brisées impressionne douloureusement.

Mais les organisateurs de meetings et le monde officiel de l'aéronautique se montrent beaucoup plus réalistes et critiques. De ce jour, on n'entendra plus parler des ailes de Williams. Vassard n'essaya jamais les siennes, ce qui ne l'empêchera pas d'impacter le sol, après la guerre, et encore à cause d'un parachute en torche. L'aventure de hommes-oiseaux continuera ailleurs, avec d'autres acteurs : en janvier 1938, le parachutiste allemand Köster envisage de commencer à Breslau des essais avec un équipement d'homme-oiseau, en fait des ailes un peu plus grandes que celles de Clem Sohn. Tandis que l'Américain Manus Morgan a déjà effectué ses premiers vols à Oakland : sautant à 3000 mètres, il ouvre à 400 mètres après 90 secondes de "vol", ce qui lui donne un taux de chute de 28 m/s. Plus tard, le suisse Rudolf Boehlen ouvrira lui-aussi ses premières ailes en plein ciel. Quant à la méthode originale utilisée par James Williams pour mettre en œuvre ses ailes - l'ouverture d'un premier parachute permettant de les déployer, puis la libération déclenchant la phase de vol de l'homme-oiseau - nous la retrouverons à peu près 25



ans plus tard en Nouvelle-Calédonie, avec les essais de Roger Malausséna pour la mise en vol d'ailes gonflables.

À Avignon, le même 16 mars 1937, Aviorex perd sa charmante représentante. Edith Clarck, qui s'appelaient en fait Edith Boiteux, se tue à 33 ans et à son 200^{ème} saut en présentant un nouveau parachute d'entraînement au Centre d'Instruction Militaire. Le parachute ne s'ouvre pas, et la voile de secours se déploie à peine au moment où Edith Clarck atteint le sol. Celle qui sautait dans la cage aux lions du Cirque d'Hiver, et détenait le record en parachute à basse altitude avec un saut à 17,50 mètres, est tuée sur le coup.

RECORD DU MONDE À 11.400

Ce qui est en jeu en 1938, c'est l'équipement des futures troupes parachutistes. Un marché à venir qui explique l'énergie et les fonds dépensés par les parachutiers de l'époque pour soutenir toutes sortes de records et de projets "sportifs".

Le journal La Vie Aérienne aborde le sujet en parlant de James Williams : *"Et enfin, comme le matériel qu'il emploie est de choix et comme on a besoin de le savoir, pour le cas où serait réellement créée une infanterie de l'Air, et les conditions dans lesquelles le saut dans le vide peut être fait, le Ministère de l'Air a fait de Williams un fonctionnaire temporaire en le rattachant, au titre libre, au centre des recherches, aux hautes altitudes dont le directeur est le capitaine Michy."*

James Williams se prépare pour son record à 11.400 mètres le 8 mars 1938. Il porte sur le bras gauche un chronomètre et un altimètre.

L'état-major général de l'Air avait donc fixé au champion du monde parachutiste un programme strict qui fut suivi à la lettre : examens médicaux, essais en laboratoire, examen en caisson pneumatique avec et sans réfrigération. Mais aussi des vols en haute altitude à plus de 10.000 mètres, et deux sauts imposés, l'un à 6000 mètres le 2 mars et l'autre à 8000 mètres le lendemain. Pour le dernier saut, Williams saute à 8250 mètres, et après 2'21" de chute n'ouvre son parachute qu'à 400 mètres du sol. Pour tous, il est prêt. Il ne lui reste plus qu'à battre officiellement le record de 1934, celui du soviétique Ievdokimov, un saut de 8100 mètres pour 2 minutes et 22 secondes de chute libre, avec une ouverture à 200 mètres du sol. James Williams n'a

plus qu'un but : être le meilleur !
À la veille de sa tentative, il se sent d'autant plus fort qu'il a à ce jour 343 descentes en parachute à son actif, un chiffre remarquable pour l'époque. Et plus de concurrent, Ievdokimov vient de se





James Williams installé dans l'avion du capitaine Michy le 8 mars 1938, pour établir son record à 11.400 mètres. Il salue le public de la main avant le départ.



Record battu, James Williams triomphe le 8 mars 1938.

tuer au cours d'un saut à 7000 mètres. Les mains gelées, il n'aurait pas pu ouvrir son parachute...

Le 8 mars 1938, à Chartres, Williams embarque à bord du Mureaux 117 R2 piloté par le capitaine Michy lui-même. Il est équipé de vêtements chauffants électriques connectés à l'avion, et qu'il devra débrancher avant de sauter. L'équipement comprend un harnais Lemercier type 414 et un ensemble type 412 se composant d'un parachute dorsal, ainsi que d'un parachute ventral qu'il n'utilisa pas. Une bouteille d'oxygène est logée dans une poche latérale du parachute de secours, pour la chute. Barographe plombé, chronomètres, témoins, tout est prévu pour valider le futur record.

Lorsque Williams enjambe la carlingue de l'avion, par -55 °C, il est à 11.420 mètres au-dessus du niveau de la mer, et le terrain d'aviation de Chartres est à 155 mètres d'altitude. Il s'est déconnecté du circuit de chauffage de bord, a assuré son masque sur sa bouteille individuelle d'oxygène, et se lance dans le vide. La chute se passe bien, Williams est calme, il contrôle son altimètre, consulte son chronomètre, vérifie la bouteille d'oxygène. Après 170 secondes et 11.175 mètres de chute libre, Williams cisaille la corde d'ouverture du parachute. Il n'est plus qu'à 90 mètres du sol, il passera à peine 17 secondes sous son parachute ouvert. Mais le record du monde est largement battu, et en beauté !

Le jour même, Williams décrit ses sentiments pour *La Vie Aérienne* : *Le seul*

*moment où j'ai éprouvé un peu d'émotion est celui où j'ai ouvert le parachute. On a beau dire que la soie s'ouvrira et que la corde tiendra, ça vous fait toujours quelque chose. Et comme toujours, j'ai fermé les yeux pour l'ouverture du parachute. Tout a bien marché, j'ai rouvert les yeux pour ne pas rater mon atterrissage.**

Avec James Williams, ou plutôt Jean Niland, la France prend pied subitement dans le duel aérien qui jusque-là opposait principalement les parachutistes russes et américains. Le record de James Williams tiendra sept ans. Il ne sera battu qu'après-guerre, le 25 septembre 1945, par le Russe Romaniouka : 12.000 mètres de chute, et le signe tangible que, la guerre étant finie, les hostilités sportives entre Russes et Américains pouvaient reprendre.

LA MORT DE L'HOMME-OISEAU

Le 20 août 1938, le Miroir du Monde titre : "La mort de l'Homme-Oiseau". Au cours du 20^{ème} siècle, de Clem Sohn à Patrick de Cayardon, il faudra bien s'habituer à ce titre récurrent. L'article de 1938 prend un ton désespéré : *'James Williams est mort. Inconcevable accident qui mit fin à la carrière audacieuse d'un de nos plus audacieux parachutistes...'*

En effet, l'affaire est dramatique à plus d'un point. Le 14 août précédent, au meeting aérien de Lons-le-Saunier, l'exhibition du recordman parachutiste est présentée comme le clou du spectacle. D'autant que le célèbre James Williams devra commenter en pleine chute son 350^{ème} saut pour les spectateurs, au moyen d'un appareil radiophonique. Avant de quitter l'avion à 1000 mètres du sol, Williams parle aux spectateurs, leur décrit l'attraction à laquelle ils vont assister. Le public l'entend grâce à des haut-parleurs disposés autour du terrain. Puis il s'élance de l'avion, emportant avec lui le poste de radio portatif. Un appareil qui, jusqu'à la seconde de l'écrasement, a retransmis au public les dernières paroles de James Williams. Sans que l'on sache pour-

quoi, le parachute ne s'ouvre qu'à dix mètres du sol, il est bien trop tard... À pleine vitesse, James Williams vient s'écraser, presque aux pieds de sa femme, venue l'admirer. C'est la consternation générale, et toute la presse française s'en fera l'écho.

Le caractère tragique de son accident occulta le fait que quelques semaines plus tard, le Ministre de l'Air devait confier officiellement à James Williams, ou plutôt au champion français Jean Niland, la direction d'un stage de formation d'infanterie de l'air, ceux que l'on appellera plus tard "les Paras". La France mettait ainsi à contribution la science et l'expérience de son homme-oiseau pour la formation et le développement de ses troupes d'élite. Tout comme le fera l'Angleterre deux ans plus tard avec un autre acrobate aérien et homme-oiseau célèbre avant-guerre, Harry Ward. Quant au petit parisien Jean Niland, il ne se débarrassera jamais de son nom de scène et de gloire, James Williams, qui lui est resté chevillé au corps tant dans les chroniques historiques que dans les archives officielles.

Du moins jusqu'à ce que la mémoire du peuple parachutiste n'oublie complètement celui qui fut le premier homme-oiseau français à s'élancer d'un avion avec des ailes ■

Bibliographie :

- LA VIE AÉRIENNE - 1935 / 1938
- LES AILES - 1936 / 1938
- LE MIROIR DU MONDE - 1938
- L'AÉRONAUTIQUE - 1938
- L'AIR - 1943
- PARACHUTISTES - 1946
- HISTOIRE DU PARACHUTISME - RENÉ CHANCEREL - 1952
- HISTOIRE DE L'AÉRONAUTIQUE - CHARLES DOLLFUS ET HENRI BOUCHÉ - PARIS 1942
- ParaMag 204 / 205 / 206 / 207 / 208 - LES HOMMES-OISEAUX - 2004
- Tous documents : Archives Francis Heilmann