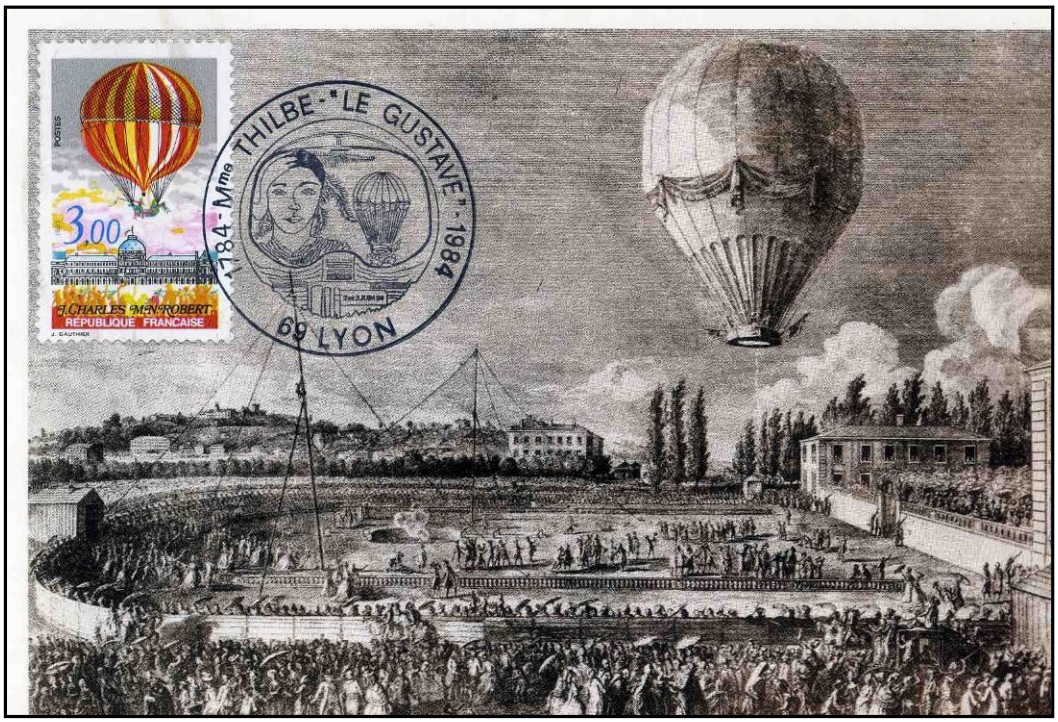
Des femmes dans le ciel lyonnais

4 juin 1784

TIBLE, Elisabeth, née ESTRIEUX**,** est née vers 1760 à Lyon.
Elisabeth Estrieux est mariée à l'âge de douze ans… ! avec le fabriquant de bas Claude Tible.
Le 4 juin 1784, le jeune peintre Fleurant conçoit et construit un ballon, appelé 'Le Gustave', en l'honneur du roi de Suède Gustave III qui, avec les principaux notables de Lyon préside à l'envol depuis le quartier des Brotteaux à Lyon. A bord du ballon, Fleurant est accompagné de Madame Thible, la première passagère de l'air… ! Après avoir atteint une altitude de 2700 mètres et effectué un survol de Lyon pendant 45 minutes, l'atterrissage a lieu au quartier de La Duchère. Cet atterrissage sera rude puisque la montgolfière se renverse et prend feu. Les passagers s'en tirent avec quelques contusions, mais deviennent célèbres à jamais.



DR

Des femmes dans le ciel lyonnais

15 juin 1911

DRIANCOURT, née MARTIN, Marie-Louise, est née le 17 décembre 1887 à Lyon.

Marie-Louise Driancourt est la cinquième femme française brevetée pilote d'avion, le 15 juin 1911, avec le numéro 525. Elle vole pour la première fois à l'Ecole Blériot de Chartres en 1910, puis à l'Ecole Caudron au Crotoy. Son mari se tue dans un accident de voiture, au début de 1912. Elle reste veuve avec trois jeunes filles. Elle participe à de nombreux meetings de l'époque. En mars 1912, elle a un grave accident d'avion sur le terrain d'Issy les Moulineaux. Elle décède des suites de maladie à l'Hay les Roses, le 6 novembre 1914.

DR

Des femmes dans le ciel lyonnais

14 mars 1921

Un public avide d'émotion, se pressait au Stade Granger, à Gerland, le 14 mars 1921. La Compagnie Aérienne Française organisait la première descente en parachute dans le ciel lyonnais, et cette épreuve connut un succès qui rappelait celui des premiers meetings d'aviation. Elle constituait une des grandes attractions de la Foire de Lyon, inaugurée la veille par M. Alexandre Millerand, Président de la République.

Annoncée pour 15 heures, l'expérience n'eut lieu qu'à 16h 30, le moteur de l'avion transporteur ayant eu des ratés au moment de quitter l'aérodrome de Bron, et la curiosité de la foule était à son comble quand le petit biplan, piloté par Plantier, apparut a-dessus de l'usine à gaz de Saint Fons, volant bas et fortement secoué par un violent vent du midi.

Alors que le pilote survolait le stade à plusieurs reprises, cherchant des repères pour calculer sa dérive, les deux audacieux concurrents, Mlle. Renée Jacquart et M. Blanquié faisaient des signaux à la foule, debout sur la carlingue.

DR

Un corps glissa dans le vide… A peine quelques secondes, et le dôme blanc du parachute s'épanouit dans le ciel. Pendant la descente, très lente, Mlle. Jacquart en maillot blanc, en culotte et bottée de cuir, envoyait des baisers à la foule. Le vent violent l'entraîna sur les terrassements des dépendances du stade, où elle se posa doucement. Elle vint ensuite sur la pelouse pour recueillir les applaudissements du public.

L'avion continuait ses évolutions, cherchant à rectifier sa dérive. Un peu plus au sud-est, M. Blanquié se lança à son tour par-dessus bord, mais la rectification du point de chute avait été trop forte , et c'est à 800 mètres, dans la cour d'une ferme, que l'atterrissage eut lieu…sans aucun mal. Des ovations enthousiastes de la foule saluèrent cet exploit. Les deux intrépides parachutistes, la Compagnie Aérienne Française et l'inventeur de l'appareil Jean Ors avaient donné aux Lyonnais une belle manifestation aéronautique. Le nom d'Emile Granger fut donné pendant un certain temps au Stade municipal de Lyon, en mémoire de l'athlète de l'Association Sportive Lyonnaise, tombé au Champ d'Honneur en 1914, qui fut international de cross-country et un des plus valeureux adversaires de Jean Bouin.

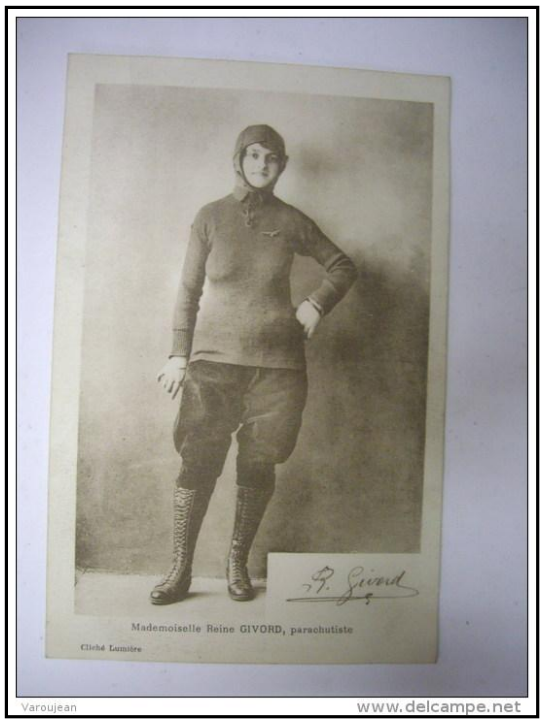
Extrait de la revue Rive Gauche n° 13 de juin 1965

DR

Des femmes dans le ciel lyonnais

9 avril 1922

GIVORD, Reine**,** est née en 1899 à Oullins.
Reine Givord se passionne dès sa plus jeune enfance pour les choses de l'air. A vingt ans, elle obtient un poste de sténo-dactylo au sous-secrétariat d' Etat à l'Aviation Civile. Ainsi, chaque jour, elle rencontre des pilotes qui l'encouragent à découvrir l'aviation. Avec courage et ténacité, elle apprend à voler. En 1920, c'est l'époque où s'organisent de grands meetings d'aviation. Jean ORS, inventeur de parachutes, recherche une personne pour démontrer leur efficacité. Jusqu'à ce jour, les essais d'une «toile» de 60 m2 n'ont été expérimentés que par des mannequins en son. Reine Givord veut démontrer au public de ces meetings la fiabilité du parachute car, à cette époque, une fois sur cinq, le parachute ne s'ouvre pas. Le parachute Ors est plié et fixé sous la carlingue de l'avion dans une enveloppe. C'est le poids du parachutiste, relié à son parachute par un câble, qui le libère et le fait s'ouvrir après quelques minutes de chute libre. Elle demande à Monsieur Ors de lui louer un parachute et, c'est le 14 avril 1920, sur le terrain du Bourget, qu'elle teste, avec succès, le parachute ORS à partir d'un biplan Caudron piloté par Fronval. DR



Pour un cachet de 500 francs (de l'époque), Reine Givord, casquée et habillée de cuir, participe à de très nombreux meetings: Nancy, Chaumont, Epinal, Avignon, Nice, Luxembourg, inauguration de l'aérodrome de Marignane le 20 octobre 1922, etc... Le 9 avril 1922, lors des grandes fêtes d'aviation de Bron, organisées au profit de la construction du Monument aux Morts 1914-1918, le saut en parachute de Reine Givord est attendu par 25 000 personnes. C'est d'un appareil de la Compagnie Française d'Aviation, piloté par Charles Audenis, qu'elle saute d'une altitude de 800 mètres et se pose dans le jardin d'une villa de l'est lyonnais. Cette carrière de parachutiste s'arrête à la suite d'un accident, lors du meeting d'Orange en 1924. Médaillée de l'Aéronautique le 1er mars 1965, Reine Givord décède en mai 1995, à l'âge de 96 ans.

Des femmes dans le ciel lyonnais

1930

BOURDELIN, Andrée, Albertine, dite 'Lise', épouse ROSSLER, est née le 13 septembre 1907 à Lyon 3ème.

Fille d'Hippolyte Bourdelin, ajusteur, et de Emilie Rippinger, demeurant rue d'Heyrieux à Lyon 3ème.

Nous vous livrons ses mémoires :
« C'est pour répondre au désir exprimé par le sympathique Aéro-club du Rhône, berceau de ma vocation, où j'ai réalisé mon rêve, que je vais conter pour les lecteurs de l'Aéro-revue, le but qui m'amena au parachutisme :

'Me permettre de voler'

« C'est en 1920 : je n'étais encore qu'une enfant, l'Aéro-club donnait son premier meeting d'après-guerre, je m'y rendis avec quelques camarades de mon âge, extasiée, je regardais évoluer les 'zincs' avec l'incommensurable désir de monter…dedans, mais le prix du baptême était trop élevé pour ma bourse de fillette qui contenait pour toute fortune le prix de mon billet d'entrée à la pelouse et mon trajet d'autobus.
« Je fus conquise ce jour là à l'aviation et si je devais y renoncer momentanément, ce ne fut pas sans l'espoir de voler un jour.

« Je n'en soufflais mot et chaque fois que je le pouvais, je prenais le chemin de Bron, ce n'est cependant que bien plus tard que je devais atteindre mon idéal. A ce moment, je me destinais à la danse, mais je ne sais si l'art de tenir le 'manche à balais' ne m'inquiétait pas davantage que celui de danser dans le ballet, ce dernier était plus facilement réalisable, mais je n'abandonnais pas l'idée d'arriver au premier, mais comment !!! Le hasard fait bien les choses et un jour au théâtre, je fis la connaissance d'Eva Walter qui avait quelques descentes en parachute à son actif. 'Euréka' dis-je, voilà le moyen d'arriver à l'aviation et les cachets de descentes me serviront à prendre mon brevet de pilote de tourisme. Hélas, j'étais mineure, il ne fallait pas compter sur le consentement de mes parents ; je devais donc attendre encore, car je n'avais pas 18 ans, et trois ans plus tard je faisais enfin ma première descente 'gonflée à bloc'. Malgré l'émotion qui m'étreignait devant la réalisation immédiate du début de mon rêve, je me dis 'qui veut la fin veut les moyens' et c'est sans hésitation aucune, que sur un signe de mon pilote j'enjambais la carlingue, puis sur un second signe je me laissais glisser dans le vide.
« Le sort en était jeté et moi aussi !
« J'eus à peine le temps d'éprouver un petit frisson pendant la chute libre et je reçus un choc, puis doucement mon parachute me berçait et admirablement déployé au-dessus de moi, il semblait, tout en protégeant ma fragile existence suspendue à quelques ficelles, être mon Ange Gardien. Dès cet instant une confiance inébranlable, enthousiaste me lia au domaine de l'air et, du haut du ciel dominant la foule toujours extasiée par une réalisation douteuse, je lui rendis grâce, car dès ce moment j'étais certaine que quelques descentes aidant, je deviendrais pilote. Le rêve se transformait déjà en certitude et dès cet instant je n'eus qu'une préoccupation : admirer le paysage ! Je croyais que le plus terrible était passé, et bien n'en croyez rien, dans une descente en parachute comme avec un avion, c'est l'atterrissage qui compte ; je pris contact brutalement avec la terre et fus traînée sur une longue distance, mon corps en porta longtemps la trace. Combien de fois avais-je entendu Messieurs les pilotes certifier que 'le sol voilà l'ennemi', j'en fis l'expérience ce jour-là et en fus tellement convaincue que je commençais à discerner la difficulté d'arriver à mon but.

Des femmes dans le ciel lyonnais

« J'avoue que sans cet idéal qu'était pour moi mon brevet de pilote, j'aurais peut-être abandonné à cette première expérience, mais le rêve qui me hantait nuit et jour, voler de mes propres ailes, me donnait le courage de continuer et ma foi 'advienne que pourra' !
« Le parachutisme, physiquement parlant, n'est pas un sport : à sa pratique, les muscles n'acquièrent ni force ni souplesse, mais il renforce la confiance en soi comme une audace réfléchie, le cran indispensable à toute personne qui vole, pilote ou passager. A mon humble avis, une descente en parachute devrait compter parmi les épreuves de brevet de pilote : cela sauverait bien des vies humaines.
« Et vous tous, camarades pilotes, combien vous avez tort lorsque vous avouez humblement que vous ne ferez le 'saut' que contraints et forcés ! Ne craignez-vous pas que cette crainte aille justement vous tenaillant jusqu'à la dernière extrémité et que le saut…ne se fasse trop tard ! Si vous saviez comme c'est peu de chose que de 'sauter' et quelle crainte de moins ensuite et quelle confiance sereine !
« A l'heure actuelle, les parachutes qui ne s'ouvrent pas n'existent pas, à condition bien entendu de ne pas les traiter comme une quantité négligeable. Le mien, un 'Aviorez 801', est une petite merveille, auquel je confie ma vie presque chaque dimanche. Au début de ma carrière de parachutiste, je louais des parachutes, qui bien entendu n'étaient pas à l'état neuf.. Un jour, j'en reçus un , la ceinture était trop grande pour moi, il fallut me 'remplumer' avec des sacs enroulés autour de ma taille, j'ai bien failli ce jour-là passer au travers de la ceinture ! Une autre fois, j'ai bien failli être étranglée, car les cordes de pliage étaient défectueuses, l'impression était désagréable, mais maintenant ces risques ont disparu, il reste, je le répète, celui cde l'atterrissage. J'ai sauté en pleine nuit et c'est le sol que j'appréhendais : j'ai sauté au-dessus de la mer avec l'espoir que le vent me pousserait vers la terre ferme, il est extrêmement difficile de calculer juste. A Cherbourg, j'ai atterri sur les rocher à 10 mètres du rivage et l'année suivante je me suis posé sur le terrain.

Lise Bourdelin DR

Des femmes dans le ciel lyonnais

« La plus mauvaise impression que j'aie ressentie est, tout dernièrement, au cours d'une ouverture retardée ; le vent soufflait à une vitesse de 115 hm/h. Je ne devais connaître ce chiffre que le lendemain. J'ai sauté à l'altitude de 2200 mètres et n'avais ouvert mon parachute qu'à 400 mètres, mais le vent était tel que j'ai freinée dans ma chute libre. Même partie en vrille au départ de l'avion, j'apercevais le sol comme dans un entonnoir, le vent sifflait terriblement à mes oreilles et lorsque après les secondes comptées consciencieusement j'ouvris mon parachute, j'étais plus haut que je ne le pensais, de suite je commence à tirer sur les suspentes pour amorcer une glissade, mais peine inutile, j'étais dans un courant ascendant et j'avais toutes les peines du monde à ne pas remonter, le vent me poussait mais sans descendre ; j'ai parcouru ainsi 4 kilomètres, j'ai traversé deux villages, j'ai cru un moment donné me poser sur le clocher, en bas, j'apercevais la ligne de chemin de fer, puis plus loin le cimetière, allons, ça sera certainement pour l'atterrissage au milieu des cyprès, au fond, mieux vaut cela, mais jamais les avions paris à ma recherche ne me distingueront parmi les tombes et puis dans ces petits villages, le dimanche après-midi la porte est peut-être fermée à clé. Enfin, on verra bien, mais non, probablement je pourrai aller plus loin, mis horreur, plus loin il y a la ligne à haute tension ; je fais encore des efforts désespérés pour essayer d'atterrir dans le cimetière qui me paraît la planche de salut ; non, impossible, je n'y arriverai pas, je vais directement sur la ligne, à quoi bon lutter encore, essayons au contraire de ne plus faire de mouvements, peut-être réussirai-je à la dépasser ; mais, maintenant je descends avec une cadence régulière ; ouf, ça ne sera pas pour cette fois, mais zut, voilà à présent que je vois briller de l'eau ; mais oui, c'est la Charente, j'en serai quitte pour un bain, le vent prend un malin plaisir à me balancer au-dessus, oui, non, oui, eh bien ce sera non, mon ange gardien ne l'a pas permis, aussi doucement que j'étais descendue du ciel, il me déposa de l'autre côté dans un petit champ, comme une fleur du même nom.

« Et voilà, comment avec un peu d'habitude, de volonté et de sang froid on se tire des plus mauvais cas.

« Mon rêve est maintenant réalisé, depuis un an j'ai mon brevet de pilote de tourisme 1er et 2ème degré et telle la fourmi j'accumule le descentes en parachute à la belle saison pour pouvoir m'offrir le plus possible d'heures de vol et me perfectionner de plus en plus dans l'art du pilotage.

« Je suis enchantée d'avoir souscrit au désir de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est auquel je suis ardemment attachée, car je ne peux oublier que c'est grâce à lui quej'ai pu faire mes premiers pas et m'acheminer tout doucement, mais sûrement, vers le but que je m'étais assigné. Encore une fois le vieux proverbe s'impose :

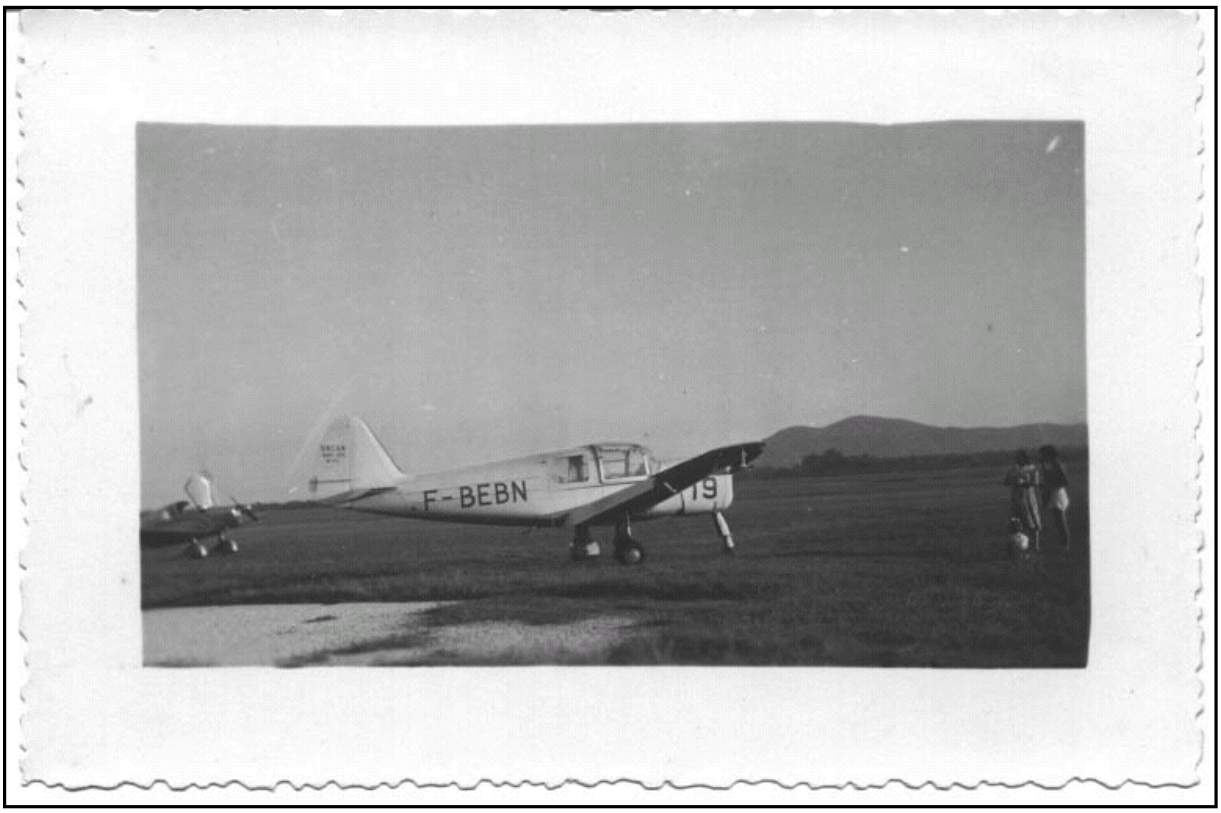
« *Aide-toi, le ciel t'aidera* »

Texte d'Andrée Bourdelin publié dans l'Aéro-revue n° 109 de novembre1936

Lise Bourdelin est décédée, à quelques jours de son centenaire, le 7 mars 2007, à Saint Rambert en Bugey (Ain).

Son nom figure sur le monument en hommage aux 27 premiers parachutistes français dans le cimetière Montparnasse à Paris.

Des femmes dans le ciel lyonnais

1935

NICOLAS, Marie**,** est née le 7 février 1903 à Lyon.
Marie Nicolas dirige un commerce de chaussures à Limoges. Puis vient à l'aviation et passe ses premiers brevets en 1935 à Bron à l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est. Ultérieurement, elle obtient son brevet de transport public. Installée sur la Côte d'Azur, elle s'inscrit à l'Aéroclub de Cannes «Les Ailes d'Azur», et participe à d'innombrables rallyes. Marie Nicolas est détentrice du record international de vitesse en circuit fermé pour appareils de moins de 1000 kg sur 500 et 1000 Km. Le 7 juillet 1954, elle bat le record international de vitesse sur 2000 km en circuit fermé avec son avion personnel, un Norécrin monomoteur de 4 places. Marie Nicolas trouve la mort avec deux de ses amis à bord de son Norécrin, immatriculé F-BEBN, le 14 février 1956. Après avoir décollé de Cannes, son avion personnel s'écrase en mer au large de Cannes. En 2005, l'appareil est repéré par des plongeurs.