FONDATION DU MEMORIAL DE L'ESCADRILLE LA FAYETTE

LE MEMORIAL
L'HISTOIRE
LES PILOTES
LES AVIONS
LA FONDATION
LES CEREMONIES
DONATIONS

Nous remercions M. Roger Deshayes pour nous avoir aimablement autorisé à extraire de son site Internet les éléments de la présente brochure

FONDATION DU MEMORIAL DE L'ESCADRILLE LA FAYETTE
LAFAYETTE ESCADRILLE MEMORIAL FOUNDATION, INC

VAN KIRK REEVES, PRESIDENT

SIEGE SOCIAL : 34 AVENUE DE NEW YORK, 75016 PARIS

ADRESSE COURRIER : 5, Boulevard Raymond Poincaré, 92430 Marnes-la-Coquette

TELEPHONE : 01 47 95 34 76 FAX : 01 77 73 34 76

E-MAIL : escadrillelafayette@aliceadsl.fr

SITE WEB : www.lafayettepilotsmemorial.com

FONDATION RECONNUE D'UTILITE PUBLIQUE
USA TAX EXEMPT FEDERAL I.D. #13-3117432

LE MEMORIAL

Le Memorial de l'Escadrille La Fayette célèbre la mémoire des pilotes américains de l'Escadrille La Fayette et du Lafayette Flying Corps qui donnèrent leur vie durant la Première Guerre Mondiale pour porter assistance aux Alliés.

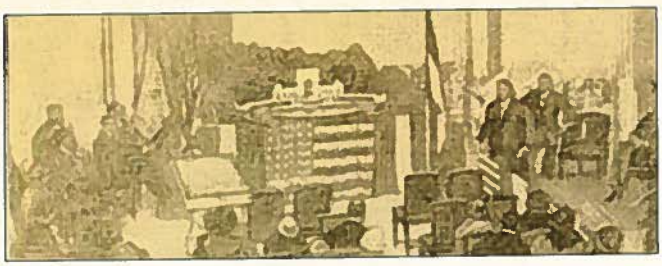
Le monument, dessiné par M. Alexandre Marcel (Architecte en Chef du gouvernement français), se dresse au milieu d'un parc à l'extérieur de Paris, non loin de Versailles, sur un terrain offert par le gouvernement français à la Fondation du Memorial de l'Escadrille La Fayette.

Soixante huit sarcophages sont conservés dans la crypte que recouvre le Memorial. Ils abritent les dépouilles de ces héros morts au combat auprès desquels deux officiers français, le Général Brocard et le Lieutenant-colonel Thénault, leurs chefs, ont souhaités être inhumés bien après la Grande Guerre. Certains sarcophages sont malheureusement restés vides lorsque les corps n'ont pas été retrouvés ou n'ont pu être transférés.

L'arche centrale du Memorial rappelle l'Arc de Triomphe qui domine l'Avenue des Champs Elysées. Les noms des soixante-huit pilotes de l'Escadrille La Fayette et du Lafayette Flying Corps sont gravés dans la pierre, ainsi que le nom des villes et régions où ils ont combattu. Symboliquement chaque texte a été inscrit en français sur une face du monument et en anglais sur l'autre face.

C'est un ancien pilote, Edgard Guerard Hamilton, qui eut l'idée de ce monument alors qu'il aidait les Alliés à retrouver les corps des disparus à la fin de la guerre. Il pensa qu'il serait juste que les pilotes américains de l'Escadrille La Fayette reposent ensemble dans un Memorial édifié en hommage à leur engagement aux côtés de la France. Cette idée fut accueillie favorablement en France et aux Etats-Unis et en 1923 l'association « Memorial de l'Escadrille La Fayette » fut créée.

William Nelson Cromwell, un avocat américain exerçant à Paris prit en charge le financement et la construction du monument. Il fut ainsi le plus généreux donateur de l'Association, imité ensuite par certaines familles américaines comme les Prince, les Chapman, les Vanderbilt et les Hoskier notamment, puis par de nombreux autres donateurs français et américains qui contribuèrent par leurs dons à faire vivre le projet initié par Hamilton.



Le Monument fut ainsi inauguré le 4 juillet 1928 en présence du Maréchal Foch, du Ministre de la Guerre, Paul Painlevé, de l'Ambassadeur des Etats-Unis, Myron T. Herrick, d'anciens pilotes et de familles de disparus qui firent tout spécialement le voyage.

Le docteur Edmund L. Gros, qui avait joué un rôle essentiel dans la création de l'Escadrille pour devenir ensuite Président de l'Association, et George Thénault, Attaché de l'Air à Washington et Commandant de l'Escadrille de 1916 à 1918, prononcèrent à cette occasion des discours solennels. L'Ambassadeur rendit hommage aux pilotes américains qui s'engagèrent aux côtés des alliés bien avant le Gouvernement américain : **« Durant trois terribles années, tandis que l'âme de chaque américain était piquée au vif, ils ont montré au monde la manière dont leurs concitoyens pouvaient se battre lorsqu'on leur en donnait l'opportunité. Pour beaucoup d'entre nous, ils étaient les sauveurs de l'honneur national, apportant un démenti à ceux qui raillaient le courage de notre nation. »**

Nelson M. Cromwell créa en 1930 la « Fondation du Memorial de l'Escadrille La Fayette », qu'il dota d'une somme importante pour l'époque, en lui donnant pour mission principale d'assurer de manière pérenne l'entretien du monument et du parc qui l'entoure. Peu de temps avant sa mort, il exprima le vœu que le monument soit non seulement un lieu de repos pour les jeunes héros qui tombèrent sous l'uniforme français en défendant l'honneur de l'Amérique, mais aussi qu'il symbolise leur sacrifice et le solide lien d'affection existant entre la France et les Etats-Unis, afin d'inspirer les générations futures.

Les revenus de la Fondation se révélèrent insuffisants au fil des ans, tant et si bien qu'aujourd'hui de lourds travaux de rénovation qui avaient été reportés, doivent être entrepris rapidement afin de préserver le Memorial.

Commencés à la fin de l'année 2003, les travaux de rénovation du monument ont dû être arrêtés début 2005 car des infiltrations d'eaux menaçaient la crypte. Depuis fin 2007, à la suite d'études importantes, une tranche supplémentaire de travaux a commencé sous la maîtrise d'ouvrage de la Direction Régionale des Affaires Culturelles en vue de garantir son étanchéité. Ces travaux sont financés pour moitié par le Ministère de la Culture en France et le Congrès des Etats-Unis avec l'appui de l'US Air Force Europe et de l'Ambassade des Etats-Unis en France que nous remercions pour leur généreuse participation mais aussi le Conseil Général des Hauts-de-Seine, le Ministère de la Défense, le Souvenir Français, les Ailes Brisées, les Gueules Cassées, l'American Legion et les nombreux donateurs, associatifs ou privés, français et américains.

La Fondation espère être en mesure d'achever la restauration en 2009 par la réfection complète de la crypte interrompue en 2004. Elle ne dispose néanmoins pas des ressources financières suffisantes pour réaliser, comme il se doit, les travaux nécessaires au digne maintien du Memorial et du Parc.

L'HISTOIRE

L'histoire de l'Escadrille La Fayette constitue l'une des plus glorieuses aventures de la Première Guerre mondiale.

Lors de la mobilisation générale en août 1914, quelques jeunes américains séjournaient en France. Pour la plupart fils d'importantes familles et sportifs, ils menaient une vie dorée, participant à des compétitions sur leurs propres yachts ou avions.

C'est alors que Blaise Cendrars, écrivain suisse, appela tous les étrangers présents sur le sol français à s'engager dans l'Armée française Son manifeste fut largement diffusé dans la presse et suscita l'intérêt de nos jeunes américains qui, épris de liberté et d'aventure, voulurent s'engager aux côtés des français. Ils se heurtèrent cependant à un obstacle de taille car les Etats-Unis n'étaient pas en guerre contre l'Empire allemand et, selon la loi américaine, tout citoyen se mettant au service d'une puissance militaire étrangère perdait ses droits et sa nationalité. L'Ambassadeur des Etats-Unis à Paris leur souffla pourtant la solution : ils devaient s'engager soit comme combattants dans la Légion étrangère, soit comme non-combattants dans les services ambulanciers volontaires. La plupart d'entre eux choisirent la première solution et furent envoyés au front comme fantassins après une rapide instruction militaire.

Parmi eux, William Thaw, fils d'un milliardaire de Pittsburgh. Il était venu en France pour participer à la course de vitesse de la Coupe Schneider sur son propre avion, un Curtiss. Il s'engagea dans la Légion étrangère et après des mois de combat dans les tranchées, son unité fut envoyée au repos. Il rencontra alors un officier français à qui il manifesta son désir de servir dans l'aviation. Celui-ci lui promit d'intercéder en sa faveur. Il faut se souvenir qu'à l'époque, les aviateurs jouissaient de la même notoriété que les cosmonautes aujourd'hui. La toute nouvelle unité du Service Aéronautique ne comptait que quatre-vingts appareils et n'avait nullement besoin de pilotes. Pourtant l'officier tint parole et lui permit de rejoindre l'école de pilotage. A la fin de son stage il fut affecté à une escadrille de bombardement.

On attribue la paternité de l'Escadrille La Fayette à William Thaw mais aussi à l'un de ses jeunes compatriotes, Norman Prince, fraîchement diplômé d'Harvard. Son père, un important financier, avait accordé à la République française des prêts de guerre d'un montant considérable et Norman avait passé toute une partie de son enfance dans les grandes propriétés de son père en France où se réunissaient souvent les membres des plus hautes sphères. Fort de ses relations et titulaire d'un brevet de pilote de la Fédération Aéronautique Internationale, Norman quitta les Etats-Unis en janvier 1915 avec l'idée de créer en France une escadrille américaine. A son arrivée il s'engagea dans la Légion étrangère avant d'être affecté à une unité de bombardement comme simple soldat.

Le capitaine Thénault

Comme Thaw et Prince, seize autres américains volaient déjà en 1915 sous les cocardes françaises.

A l'occasion des fêtes de Noël de cette année là, Thaw, Prince et Eliot Cowdin, un troisième pilote, obtinrent une permission pour retourner aux Etats-Unis passer les fêtes en famille. Ils reçurent à New York un accueil triomphal, découvrant que la presse américaine avait vanté leurs exploits.

A leur retour en France, ils furent reçus par le Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique. Le gouvernement avait suivi avec grand intérêt les exploits de ces jeunes pilotes américains et y voyait l'opportunité de faire sortir les Etats-Unis de leur isolationnisme afin qu'ils s'engagent aux côtés des Alliés. Le Secrétaire d'Etat les compara au jeune Marquis de La Fayette qui en son temps avait risqué sa vie et sa fortune pour se mettre au service de Georges Washington.

Le Grand Quartier Général pris finalement la décision de former une escadrille en y affectant les pilotes américains dispersés dans les unités françaises. Cette « escadrille américaine », comme on la nomma, fut placée sous le commandement français du Capitaine Thénault et de son adjoint, le Lieutenant De Laage De Meux.

En avril 1916 Thaw, Prince et Cowdin, rejoints, entre autres, par Victor Chapman, Kiffin Rockwell, James McConnell, Bert Hall et, peu après, Raoul Lufbery, intégrèrent la nouvelle escadrille aux côtés de son personnel français, mécaniciens, conducteurs, secrétaires, cuisiniers,...

L'unité toute entière partit vers le terrain d'aviation de Luxeuil-les-Bains, petite station thermale de Franche-Comté, à proximité du front. Elle reçut ses six premiers avions de chasse, des bébés Nieuport.

La première mission de l'Escadrille fut de protéger les bombardiers britanniques et français stationnés à Luxeuil. Le 18 mai 1916, Kiffin Rockwell remporta la première victoire en abattant un biplace allemand : cette victoire fut célébrée avec faste.

Whisky et Soda

L'Escadrille fut ensuite envoyée à Bar le Duc pour prendre part à la bataille qui faisait rage autour de Verdun. Un pilote y perdit la vie et trois autres furent grièvement blessés. De retour à Luxeuil, Kiffin Rockwell fut tué au combat et Norman Prince, grièvement blessé lors d'une mission en Allemagne, mourut trois jours après.

En octobre 1916, l'Escadrille fut envoyée dans la Somme. On leur livra alors les premiers SPAD, plus performants et mieux armés que les Nieuport.

Puis, en prévision de l'offensive du printemps 1917, l'Escadrille fut envoyée à Ravenel, dans le secteur de l'Oise et de l'Aisne.

Le 16 août 1917, le Général Pétain décerna à l'Escadrille sa première citation à l'ordre de l'armée :
« Escadrille composée de volontaires américains venus se battre pour la France, avec le plus pur esprit de sacrifice. A mené sans cesse, sous le commandement du Capitaine Thénault qui l'a formée, une lutte ardente contre nos ennemis. A soulevé l'admiration profonde des chefs qui l'ont eue sous leurs ordres et des escadrilles françaises qui, combattant à ses côtés, ont voulu rivaliser avec elle. Dans des combats très durs et au prix de pertes graves qui, loin de l'affaiblir, exaltaient son moral, a abattu 28 avions ennemis homologués. »

Raoul Lufbery et Whisky

Les officiers allemands protestèrent rapidement contre la présence de cette « escadrille américaine » qui, pour eux, était la preuve de la rupture de la neutralité des Etats-Unis. Pour calmer le jeu avec Washington, les autorités françaises rebaptisèrent l'unité « Escadrille La Fayette ». L'insigne de l'Escadrille resta pourtant une tête de sioux semblable à celle qui ornait les caisses de fusils Remington.

Le capitaine Thénault et son chien Fram devant un Spad

Les mascottes de l'Escadrille, les lions Whisky et Soda, ne manquaient pas eux aussi de susciter l'admiration et le respect de ces pilotes américains.

En avril 1917, les pilotes de l'Escadrille se réjouirent de l'entrée en guerre de leur pays mais pleurèrent la mort annoncée de leur unité. L'armée américaine avait en effet besoin de pilotes expérimentés. Elle leur promettait des promotions et nombre d'entre eux demandèrent leur mutation. Parmi eux leur meilleur élément, le Sous-Lieutenant Lufbery (qui fut le premier As américain avec 17 victoires officielles) devint Major de l'US Air Service.

L'Escadrille La Fayette dans sa forme originelle cessa d'exister le 18 février 1918. Elle devint la N103, première escadrille de chasse américaine, mais conserva toutefois ses avions et mécaniciens français. Le Capitaine Thénault, fut alors promut Commandant et prit la direction de l'instruction de l'école des pilotes à Pau. William Thaw fut lui aussi promu Commandant et dirigea la nouvelle unité américaine.

L'Escadrille La Fayette N124 a changé de numéro au cours de l'histoire et pour l'essentiel est devenue :
la 8ème Escadrille du 3ème Groupe du 3ème Régiment d'Aviation de Chasse (RAC) de Châteauroux en 1921,
la 3ème Escadrille du Groupe de Chasse 11/5 en 1932,
(L'Escadrille a été rejointe par la SPA 167 Cigogne appelée « Canard » en septembre 1933)
la 1ère Escadrille du Groupe de Chasse 11/5 en décembre 1942,
puis 1ère Escadrille de l'Escadron de Chasse 2/4 La Fayette le 1er novembre 1949 : tout comme aujourd'hui.

Pour celles et ceux que l'histoire de l'Escadrille La Fayette passionne, ils pourront lire l'ouvrage que feu le Colonel Jean Gisclon, ancien pilote sous l'insigne légendaire, a dédié à l'Escadrille dont il était l'historien officiel. Pendant près de quatre cents pages, il en relate l'histoire de sa création à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

LES PREMIERS PILOTES

Victor CHAPMAN

Eliot COWDIN

Bert HALL

Raoul LUFBERY

James McCONNEL

Norman PRINCE

Kiffin ROCKWELL

William THAW

LISTE DES PILOTES INHUMES DANS LA CRYPTE

						Niche N°
1		ASH, Alan Newton	Br 134	IL	May 31, 1918	10
2	Sgt	BARCLAY, Leif N.	LaF Esc	NY	June 1 1917	2
3	Sgt	BAUGHAM, James H.	LaF Esc	NC	July 2, 1918	12
4	Sgt.	BAYLIES, Frank L.	LaF Esc	MA	June 17, 1918	12
5	1st Lt.	BAYNE, James Alexander	Attchd Fr AS	MI	May 8, 1918	9
6	Corp	BENNEY, Philip P	LaF Esc	PA	Jan. 26, 1918	6
7	Corp	BIDDLE, Julian C.	Esc. Spad 73	PA	Aug 7, 1917	3
8	Sgt	BLUETHENTHAL, Arthur	Esc. Bréguet 227	DE	June 5, 1918	11
9	Sgt	BOOTH, Veron Jr.	LaF Esc	NY	July 10, 1918	3
10	Sgt	CAMPBELL, AC Jr	LaF Esc	IL	Oct 1, 1917	4
11	Corp	CHADWICK, Oliver	LaF Esc	MA	Aug 14, 1917	3
12	Sgt	CHAMBERLAIN, Cyrus F	LaF Esc	MN	June 13,1918	11
13	1st Lt.	CHAPMAN, CW Jr	94th Aero Sq	IA	May 3, 1918	9
14	Sgt	CHAPMAN, Victor	LaF Esc	NY	June 23, 1916	1
15	2d Lt	CLAPP, Roger Harvey	96th Aero Sq	NY	July 6, 1918	12
16	Capt	COLLINS, Phelps	103rd Aero Sq	MI	Mar 12, 1918	7
17	2nd Lt	COOKSON, Linn P	Aviation School	IL	Sept 17, 1918	15
18	2d Lt	DAVIS, Philip Washburn	94th Aero Sq	MA	June 2, 1918	11
19	2d Lt	De KRUIJFF, Theodore	Attchd Fr AS	NY	Nov 6, 1918	17
20	Corp	DOOLITTLE James R	LaF Esc	NY	July 26, 1918	14
21		DOWD, Dennis	Foreign Legion	NY	Aug 11, 1916	1
22	2d Lt	DOWD, Meredith L	147 Aero Sq	NY	Oct 26, 1918	16
23	Corp	DREW, Sidney Rankin Jr	LaF Esc	NY	May 19, 1918	9
24	1st Lt.	EDGAR, Stuart Emmet	103rd Aero Sq	NJ	Aug 17, 1918	14
25	2d Lt	ELY, Dinsmore	Avn Sect Sig C	IL	April 21, 1918	8
26	Pilot Av	FOWLER Eric A.	LaF Esc	NY	Nov 27, 1817	5
27	Sgt	GENET, Edmond C	LaF Esc	NY	April 16, 1917	2
28	Sold. 2d cl	GRIEB, Norman	LaF Esc	NY	Aug 28, 1917	3
29	1st Lt.	GUNDELACH, Andre	96th Aero Sq	IL	Sept 12, 1918	15
30	Sold. 2d cl	HANFORD, Robert M	LaF Esc	NY	Oct 15, 1917	4
31	1st Lt.	HOBBS, Warren Tucker	103rd Aero Sq	MA	June 25, 1918	12
32	Sgt	HOSKIER, Ronald W	LaF Esc	NJ	April 23, 1917	2
33	1st Lt.	JOHNSON, Harry F	Attchd Fr AS	PA	May 21, 1918	10
34	Corp	LEE, Schuyler	Esc. Spad 96	CT	April 12, 1918	8
35	Corp	LEHR, Manderson	Esc. Spad 79	NY	July 15, 1918	13
36	Sgt	LOUGHRAN, Edward J	LaF Esc	KS	Feb 18, 1918	7
37	Maj	LUFBERY, G R	94th Aero Sq	CT	May 19, 1918	9
38	Sgt	MacMONAGLE, D	LaF Esc	CA	Sept 24, 1917	4
39	Sgt	McCONNELL, James R	LaF Esc	NC	Mar 19, 1917	2
40	Sgt	McKERNESS, William	Esc. C. 46	CT	Aug 15, 1918	14
41	Corp	MEEKER, Wiliam Henry	LaF Esc	NY	Sept 11, 1917	3
42	2d Lt	MILLER, Walter B	1st Avn Squad	NY	Aug 3, 1918	14
43	Sgt	NICHOLS, Alan H	LaF Esc	CA	June 2, 1918	11
44	Sgt	OVINGTON, Carter L	Esc Spad 163	NY	May 29, 1918	10
45	Corp	PALMER, Henry B	LaF Esc	NY	Nov 12, 1917	5
46	Sgt	PAVELKA, Paul	LaF Esc	CT	Nov 11, 1917	4
47	Sgt	PELTON, Alfred D	LaF Esc	Canada	May 31, 1918	10
48	Sgt	PETERSON, David M	LaF Esc	PA	Mar 16, 1919	17
49	2nd Lt	PRINCE, Norman	LaF Esc	MA	Oct 15, 1916	1
50	1st Lt.	PUTNAM, D E	139th Aero Squad	MA	Sept. 13, 1918	15
51	Sgt	RHENO, Walter D.	Esc. Spad 80	MA	Oct 18, 1918	16
52	Adjutant	ROCKWELL, Kiffin Y	LaF Esc	OH	Sept 29, 1916	1
53	Sgt	SCANLAN, Lawrence	Aviation School	NY	Nov 25, 1920	17
54	Corp	SKINNER, Samuel W	LaF Esc	OH	Nov 12, 1917	5
55	Corp	SPENCER, Dumaresq	LaF Esc	IL	Jan 22, 1918	6
56	Sold. 2d cl	STARRETT, Frank Elmer	LaF Esc	MA	Jan 3, 1918	6
57	Corp	STONE, Donald E	Esc. Spad 12	NY	April 21, 1918	8
58	Sgt	TAILER, William Hallet	LaF Esc	NY	Feb 5, 1918	7
59	Ens	TAYLOR, Elmer B	Attchd 9 Aero Sq	NJ	Oct 27, 1918	16
60	Ens	TERRES, Hugh	US Navy A S	England	Aug 17, 1918	15
61	Corp	TRINKARD, Charles	LaF Esc	NY	Nov 29, 1917	5
62	Sgt	TUCKER, Dudley G	LaF Esc	NY	July 8, 1918	13
63	Sgt	TYSON, Stephen M	LaF Esc	NJ	July 19, 1918	13
64	1st Lt.	WALCOTT, B S	Attchd French A S	DC	Dec 12, 1917	6
65	Corp	WILSON, Joseph V	Esc. Br. 117	WV	Oct 23, 1918	16
66	Corp	WINTER, Wallace C	LaF Esc	IL	Mar 8, 1918	7
67	Corp	WOODWARD, Houston	Esc. Spad 94	PA	April 1, 1918	8
68	Sous Lt	YORK, Walter R.	97th French A S	MA	Jan 6, 1921	17

Les Commandants Français

1	Gen	BROCARD,	LaF Esc	France	May, 1950	17
2	Lt Col	THENAULT, George	LaF Esc	France	Nov, 1949	5

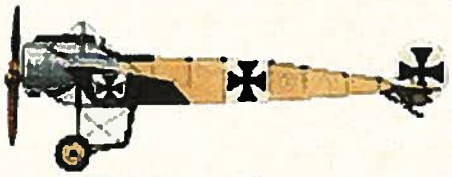
Treize vitraux signés Mauméjean ornent la crypte

LES AVIONS

LE MATERIEL

Tout au long de la première Guerre Mondiale, l'aviation allemande a conservé une certaine avance sur les Alliés concernant les appareils et leur armement.

Au cours de l'été 1915, le chasseur **Fokker E. I** et **III** y fit son apparition. Il possédait un plafond élevé et était équipé de mitrailleuses à bandes tirant à travers l'hélice, ce qui permettait au pilote d'attaquer en piqué et de tirer de longues rafales.

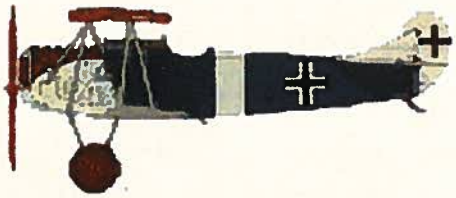


Puis l'aviation alliée reprit le dessus avec le **Nieuport 11**.

Mais très vite les Allemands les surpassèrent avec l'**Albatros D.1** équipé de mitrailleuses jumelées Spandau et d'un moteur de Mercedes de 160 CV.

En 1917, les Français utilisent le **SPAD XIII**, excellent appareil mais dont les mitrailleuses à bandes Vickers ne parviennent pas à concurrencer l'efficacité des mitrailleuses allemandes. Sans compter que les Allemands commencèrent à cette époque à assurer le confort et la survie de leurs pilotes avec des combinaisons chauffantes, des parachutes et des masques à oxygène.

Puis en avril 1918, les Allemands mirent en service le meilleur chasseur de la Première Guerre mondiale, le **Fokker D. VII**, qui surclassa tous les appareils alliés.



LA FORMATION

Les pilotes allemands recevaient une formation plus complète que celle des Alliés. Ils bénéficiaient d'une formation de base sur biplace et d'un entraînement au pilotage de six mois minimum. Ils effectuaient ensuite un stage de chasse sous l'œil critique des As de l'aviation allemande.

LA TACTIQUE

Alors que les Alliés volaient en V, les Allemands volaient en ligne, ce qui leur permettait de se déployer plus rapidement mais se révélait désavantageux en cas d'attaque venant du dessus.

A la différence des français, les allemands ne procédaient pas à des patrouilles régulières. Ils déplaçaient leurs hangars en toile vers n'importe quel point du front. Ils attendaient ainsi tranquillement que les observateurs leur signalent l'arrivée des avions alliés ou observaient eux-mêmes le ciel à la jumelle pour décoller. Cette tactique fut ironiquement surnommée « cirque volant » car elle évoquait le déplacement des chapiteaux de cirques et parce que les pilotes allemands tentaient d'enfermer les chasseurs alliés dans un cercle leur faisant courir le risque d'être attaqués par derrière.

LA FONDATION

William Nelson Cromwell

La Fondation du Memorial de l'Escadrille La Fayette, établie en 1930 par William Nelson Cromwell, son fondateur, a pour but :

a) de promouvoir le souvenir et d'assurer l'entretien du monument érigé par l'Association du Memorial de l'Escadrille La Fayette dans le Parc de Marnes-La-Coquette sur le terrain offert par le gouvernement à ladite association. De garder vivant dans le cœur des hommes l'idéal qui inspira les membres de l'Escadrille La Fayette et du « Lafayettte Flying Corps », de tous les volontaires américains pour la cause universelle de la Liberté sous le drapeau français avant que leur pays n'entre dans la Grande Guerre,

b) de célébrer les cérémonies permettant d'honorer la mémoire de ces héros (11 novembre et Memorial Day),

c) d'encourager les relations franco-américaines et de transmettre aux jeunesses américaines et françaises, quelques pages d'histoire de leurs pays respectifs, notamment au travers de discours, visites et publications.

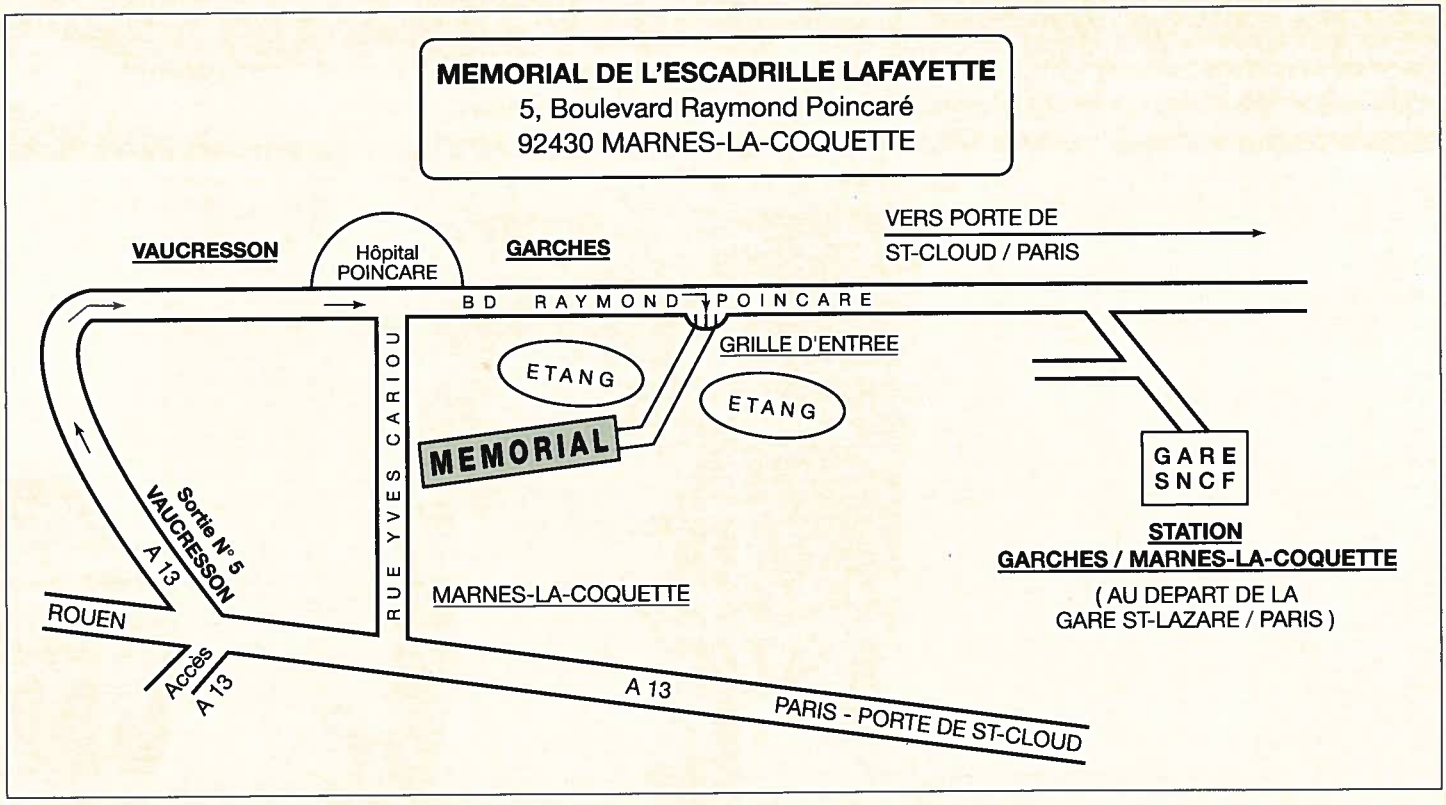
Pour se rendre au Memorial, prendre le train à la Gare St-Lazare et descendre à la station Garches - Marnes-la-Coquette (environ 20 minutes de trajet). A la sortie une promenade d'environ 500 mètres vous conduira à l'entrée du Parc de Villeneuve-l'Etang, juste après BIO-RAD.

En voiture, traverser la Seine au Pont de Saint-Cloud et continuer en direction de Garches ou prendre l'autoroute A13 direction Rouen.

Le parc est ouvert tous les jours de 7h30 à 19h30.

La visite de la crypte du Monument est possible sur demande aux numéros suivants :

01 47 95 34 76 ou 06 62 71 56 96.



LES CEREMONIES

« Memorial Day» (dernier week-end de mai)

Armistice du 11 novembre

ESCADRILLE N° 124

S.P.

le 13 Mai 1916

La première sortie de l'escadrille N-124

Enfin, tous nos appareils furent prêts....Bien avant l'heure du depart, les mécaniciens alignèrent les appareils. L'itinéraire avait été étudié, la formation indiquée, le point de rassemblement designé et la mission bien comprise...Chacun savait ce qu'il avait à faire ; tout était prêt : toutes les faces souriaent, et nous partimes dans le matin radieux, en vol de canards. Rockwell tenait la tête. Je m'étais poste le dernier de file pour avoir l'oeil sur mes aiglons et, de l'autre coté, j'avais placé Thaw, pilote exercé, pour proteger l'autre file.

.Les jeunes, Chapman, MacConnell et Rockwell, piquait sur les petits nuages, pour s'amuser a les disperser avec leurs hélices.....Au centre de la plaine se déroulait un long ruban d'argent, le Rhin, et de tous cotés les montagnes entouraient les terrains en contre-bas, comme un immense amphithéâtre. A l'est, les Vosges; au sud-ouest, le Jura et le gigantesque mont Blanc, dans son éblouissante majesté. Au sud, les Alpes suisses l'Oberland, l'orgueilleuse Jungfrau, puis fermant tout le cercle le Jura souabe et la Foret-Noire. Que c'était beau

(Extrait de "L'Escadrille LaFayette", Lt.Col.Georges Thénault, Librairie Hachette, 1939)

Document d'époque

DONATIONS

Malheureusement les revenus de la dotation constituée grâce à la générosité de William Nelson Cromwell se sont avérés insuffisants au fil des ans. Faute de moyens, les travaux de rénovation du Monument ont sans cesse dû être différés.

En dépit de la contribution des autorités françaises et américaines, la Fondation a désormais besoin de dons pour entretenir le Memorial et honorer les missions qui lui ont été assignées par ses fondateurs.

Selon leur résidence, les donateurs pourront bénéficier des avantages fiscaux offerts par les lois françaises ou américaines.

Pour les dons en euros, un reçu dons aux œuvres, Cerfa n° 11580*03 dûment signé vous sera retourné et vous certifie d'une réduction d'impôt selon la loi fiscale en vigueur.

Si vous souhaitez faire un don en euros, veuillez libeller votre chèque à l'ordre de :

Fondation du Memorial de l'Escadrille La Fayette

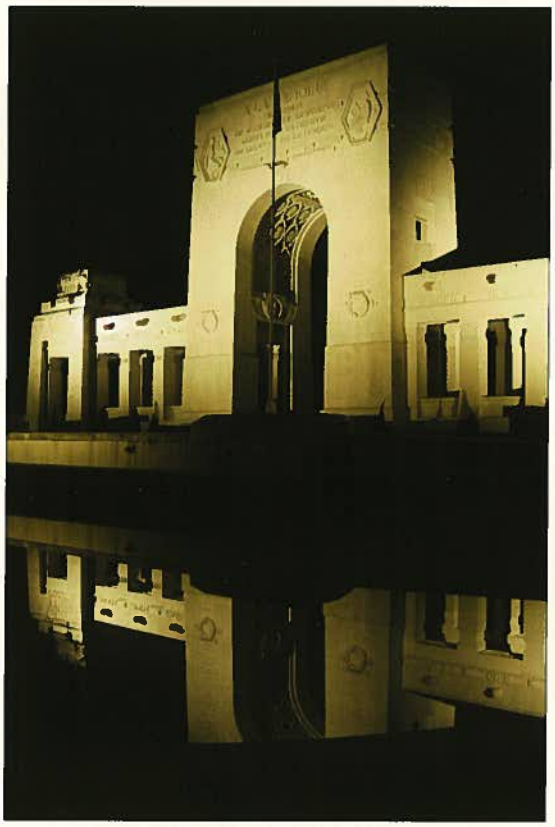
et l'envoyer à l'adresse courrier suivante :

Fondation du Memorial de l'Escadrille La Fayette

5 Boulevard Raymond Poincaré

92430 Marnes-la-Coquette

FRANCE



© Photo Jean-Marc Cresson

"Dispensée de déclaration en application de la libération n° 2006-130 du 9 mai 2006"
Dépôt SCAM 2002 08 0082
R. Deshayes - Ch. Madenian
© Photos : J-C. Lemaire