Cdt Lachmann
Charrey par Flegny
Yonne



## Notes sur l'Escadrille N 57

(Renseignements fournis d'apres mes carnets de vols)

- Sergent Pilote ,au 2 Aout I9I4 ,a l'escadrille R.27 ,(avions Robert Esnault Pelterie ,Monoplans avec moteur Rhone ,non retatif 80 HP ,soupapes commandées ,alors que le moteur Gnome avait des soupapes d'admission automatiques , apres etre passé le 28 Mars I9I5 a l'escadrille MS I5 (Morane Saulnier) ,Je rejoints la Reserve Generale d' Aviation au Plessis - Belleville ,pres Paris ,le I7 Avril.

5 Vols sur Biplan Voisin ,moteur Canton-Uné ,situé derrière le pilote!

5 vols sur Monoplans Morane ,moteur Anzani 6 Cylindres en Etoile ,Fixes ,60 Hp

Du I° au I3 Mai I9I5 ,onze petits vols sur Nieuport(je trouve le moyen de me marier le I0 Mai ..)

Le I4 Mai I9I5 ,Constitution Officielle de L'escadrille N 57
Commandant : Capitaine Zapelli
J'etais alors ,Adjudant Pilote .
J'ai recu la Medaille Militaire ,avec ma 2° Citation a l'Armée ,le 7 Juillet I9I5
La N 57 ,a ete la I° escadrille equipée avec des Nieuport 80 HP Rhone .
Tous les pilotes de " Cages a Poules": Avions Biplans Farman ou Voisin ,avaient un peu peur de ce nouvel engin : Il faisait I50 Km a l'heure ,en avance sur mon REP d'Aout I9I4 ,qui faisait I25 Km/h ,quoique le plus rapide des avions Francais a cette epoque .

L'avion Nieuport ,qui equipait a ce moment la N 57 ,sappe-lait le I5 mètres ,surface qu'il possédait.
Biplan ,biplace .
Le passager etait devant le pilote .
Au dessus du passager ,il y avait un trou circulaire; pour attaquer un avion ennemi ,le passager devait se lever ,et armé d'un mousqueton ,qu'il avait du mal a tenir ,tirer par dessus le trou d'homme :la vitesse baissait de suite de 20 km ,et l'avion ne montait plus .

Avec ses avions nouveau modèle ,extras rapides ,la N 57 ,est partie le 24 Mai I9I5 ,pour Brias ,en Artois.
Elle y a fait la protection des avions de Bombardement ,et y a commencé " La Chasse "

Archives G R

Le 7 Juin ,j'ai recu un nouvel appareil ,avec une mitrail-leuse Anglaise Lewis ,inslallée sur le bord arrière de l'aile superieure ,vers l'avant ,pointée en hauteur pour ne pas bouziller l'helice .
Pour tirer ,ou pour changer le disque de 47 cartouches ,le pilote etait obligé de se lever ,abandonnant le palonnier .
Des ce moment ,on a laissé tomber le fameux Passager -Mousquetonnier..gagnant ainsi son poids ,ce qui rendait l'avion un peu plus nerveux de ses 80 HP.

A ce moment ,dans cette region ,j'ai ete le premier a boucher ,avec du contre plaqué ,le trou d'homme du plan superieur , et l'emplacement du passager:l'avion de chasse monoplace etait né.

A la même epoque ,Garros dans le Nord ,et Pegoud a Belfort ,se debrouillaient aussi dans le même sens .

Enfin ,mon Brave mecanicien Lecocq (I) ,m'ins-talla une poignée au manche ,laquelle avec un Bowden ,com-mandait la detente de la mitrailleuse :
Le Colonel Barrès ,Commandant l'aviation Fse a ce moment ,accompagné de son Adjoint ,le Commandant Tuslane (Oncle de l'As Tulasne de Normandie Niemen) ,est venu voir a Brias ,mes 2 realisations ,qui ont ete alors faites sur tous les Nieuports sortant d'usine .

Le 2I Juillet I9I5 ,S/Lieutenant ,je quittais l N.57 pour le detachement de Chasse en Italie(3 aviens ..).

(I) .Mon Mécanicien Paul Lecocq :
Je tiens a le citer ,car pendant des années ,il m'a certai-nement sauvé la vie ,par sa valeur professionnelle et son devouement absolu .
Mon soldat mecanicien a la Mobilisation ( 2 Aout I9I4) ,a Buc.
A fait avec moi:la Marne ,l'Artois;L'Aisne
9 mois en Italie
2 Ans en Russie
2 ans en Tchéco Slovaquie
soit pendant 8 Ans ,mon mecanicien personnel;a terminé Adjudant Chef mecanicien ,avec la Croix de Guerre(Bombarsements et Mitraillages ),

Archives G R

Escadrille N 57 Verdun
S/Lt Lachmann
(27 Mai I9I6 -25 Janvier I9I7 )

---

J'etais en Italie :Protection de Venise;Front du Carso etc Pas assez d'ennemis ,aussi je demande volentairement ,vu la situation a Verdun ,a y etre affecté directement .

Je quitte l'Itélie le 7 Mai I9I6 ,et apres quelques vols a la R.G.A du Plessis Belleville ,je me retrouve le 27 Mai a la N 57 ,a Lemmes ( Terrain de la Chasse a Verdun ).

J'y arrive naturellement en pleine bagarre la ce moment , l'aviation de Chasse francaise ,y avait le desseus :avions inferieurs aux Boches ,pertes terribles en Pilotes(a la N 57 ,en 9 mois ,pour un effectif de I0 pilotes ,nous avons eu I3 tués ,Blessés ou disparus) ,

Commandant de la 57 : Capitaine Dusseigneur ,devenu par la suite General dans la Chasse ,puis.. Chef des Cagoulards ,fin plus que malheureuse pour un Brave guerrier et un vrai Francais ...

A l'escadrille ,se trouvaient ,autant que je m'en rappelle:
De Gennes ,descendu et fait prisonnier en pyjama..
Coudouret ,qui est venu ensuite avec moi en Russie ,et s'est tué vers I930 ,en voulant traverser l'atlantique sur avion Bernard ,
Rey , qui est venu egalement avec moi en Russie a la NS 58I
Poupon (de la Famille Cey Poupon) , Tué
Violet d°

La N 57 , faisait partie du Groupe de Chasse , sous les °/ du Cdt Le Reverend .

Chasse ; protection des avions de reglage ou de Bombar-dement ,attaque des Drackens ,Mitraillages .

Peu apres mon arrivée ,nous avons recu les premiers avions Nieuports ,II0 HP avec mitrailleuse Wickers ,500 cartouches tirant a travers l'helice .

Avant mon depart pour le front Russe ,j'avais Modifié mon Spad (Moteur Hispano Suiza I50 HP) ,en rognant l'extremi-té des plans inferieurs pour gagner de la vitesse ,et en installant sur chaque plan inferieur ,en dehors du cercle de rotation de l'helice ,une mitrailleuse Lewis ,ce qui me faisait ,ce qui me faisait 3 mitrailleuses pouvant tirer a la fois:il y avait longtemps que je m'etais apperçu ,que la densité de tir ,avec une seule mitrailleuse ,n'etait pas assez forte .
Muté a ce moment a la NS 58I au Front Russe ,je n'ai pu vraiement pas experimenter mon idée:elle a ete reprise par les services techniques avec le Spad portant 2 Wickers syncronisées avec l'helice .

Archives G R

A la N 57 ,en 8 mois a Verdun ,j'ai fait plus de 250 heures de vol ,sur ou dans les lignes Boches :

I avion Officiel
I Dracken Officiel (Avec Fusées ,3 de chaque Coté)
2 Avions non Homologués .

---

4° Citation a l'Ordre de l'Armée :
II° Armée Ordre 342
G.Lachmann ,s/Lieutenant Pilote Escadrille N 57 :
"Pilote plein d'audace ,de devouement et d'enthousiasme ,recherchant les combats les plus rapprochés et prenant part a toutes les missions perilleuses.
A Attaqué et incendié le I5 juillet I9I6 ,un Draken Allemand .
A forcé le 28 Juillet ,un avion a atterrir dans les lignes Francaises .

Legion d'Honneur avec Palme ,le 6 Janvier I9I7
II° Armée
"Pilote d'une audace et d'un devouement exceptionnels , recherchant avec ardeur les combats les plus rapprochés et les missions les plus perilleuses .
Deja cité 4 fois a l'Ordre de l'Armée .
Le I5 Dec"mbre I9I6(Douaument- Bezonveau) ,a empeché l'observation d'un Draken ,en l'attaquant a 400 mètres de haut ,et obligeant l'observateur a se jeter en parachute .

Affecté a l'escadrille Nieuport Spad 58I au Front Russe de Galicie ,j'en prenais le Commandement comme Lieutenant le 8 Juillet I9I7 .

Archives G R