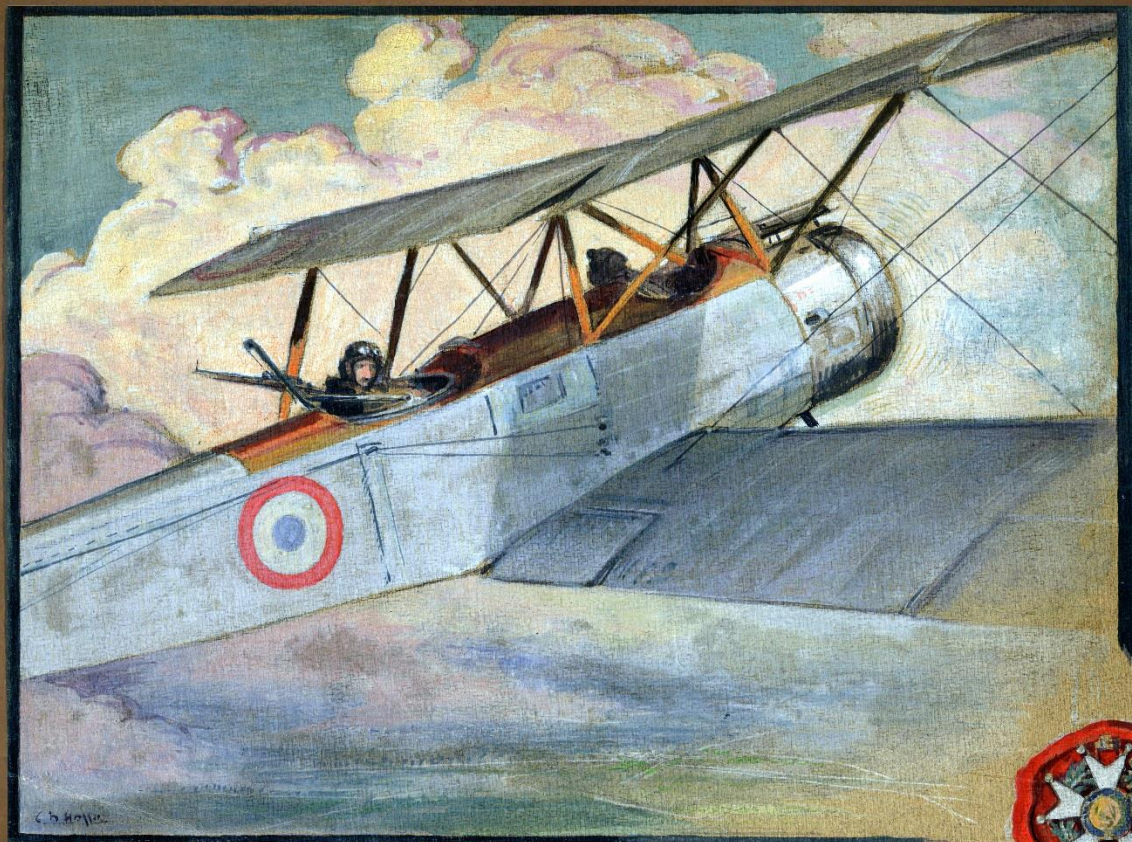


Charles Hallo: The Artist Behind The Insignia



A Presentation by Charles Gosse to the Mid-Atlantic Chapter of the League of World War One Aviation Historians
October 17th , 2015 at the Steven F. Udvar-Hazy Center of the Smithsonian National Air and Space Museum













N° 92 — Jeudi 15 Aout 1918.

Le Numéro : 60 Centimes.

PUBLICATION HEBDOMADAIRE

ABONNEMENTS :
France et Colonies françaises :
UN AN : 30 fr. ; SIX MOIS : 16 fr.

ABONNEMENTS :
Etranger :
UN AN : 34 fr. ; SIX MOIS : 18 fr.

La Guerre Aérienne illustrée



LE LIEUTENANT BAUMONT
AS DU BOMBARDMENT ET DE LA RECONNAISSANCE, TUÉ
PAR UNE COLLISION AÉRIENNE, LE 2 JUILLET 1918.

L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE, 30, Rue de Provence, PARIS

Jean Baumont



LE LIEUTENANT JEAN BAUMONT

JEAN BAUMONT

I — QUELQUES SOUVENIRS.
par Jean Dauby.

JEAN BAUMONT était mon ami. Dans un salon d'été, vous le voyez, pour faire commettre l'histoire qu'il y avait en lui et l'innommable perte que tous les poètes et les autres, nous avons faite, pour trouver les mots exacts, les mots mais et simples qui devaient en être le corrélat. Il se sentait cette épave latente, comme le vent avait su griser de lumière, mais phrases, couleurs et lignes ignaient comment donner le reflet de notre émotion.

Que dit-il de Jean Baumont? Sa modestie, qui recouvrait les modestes nœuds de sa vie comme un vêtement? Elle dit le tyranisme que parfois je me suis senti à la minute. Son courage, si elle, si simple, si grand et qui était comme l'habitude de la sérénité? Ses projets? Je les connaissais et j'en éprouvais l'illumination et l'effort, mais il ne me sent pas permis de dire et lui-même pure qu'ils ne furent pas réalisés, ont tenté toute allusion à leur mystère.

Nous, sur tout cela il ne faut pas revenir. Il ne voulait pas que l'on se souvienne de lui, mais il ne me sent pas permis de dire et lui-même pure qu'ils ne furent pas réalisés, ont tenté toute allusion à leur mystère.

Non, sur tout cela il ne faut pas revenir. Il ne voulait pas que l'on se souvienne de lui, mais il ne me sent pas permis de dire et lui-même pure qu'ils ne furent pas réalisés, ont tenté toute allusion à leur mystère.

Quand je le vis pour la première fois, en octobre 1914, nous aperçûmes un monoplan. Je me souviens d'avoir dit à Jean Baumont, qui se tenait debout devant moi, que c'était un avion. Il me regarda et dit : « C'est un avion, mais c'est un avion qui va mourir. »

parmi les siens, ses vacances d'adolescent. Solitaire et presque muet sur les émotions qui passaient dans son cœur, il n'avait pu s'empêcher, au retour de son premier raid sur l'ennemi, de dire l'enthousiasme débordant qui l'avait pris dès que pour la première fois il mena les escadrons tricolores au-dessus du Rhin.

Je suis sûr, pour, dans notre deuil commun, sa mère, — avec qui tant de fois j'avais fait la route, de notre camp d'aviation à Paris, au temps où elle venait lui donner le record de sa tendresse. Ses yeux aux larmes farcies, dans la douleur d'avoir perdu son seul enfant, ne savaient plus pleurer lorsqu'elle parlait du disparu.

Sa gloire, oui, je la sais bien, me répondait-elle, est si pure qu'on peut en être fier, mais le récit de donner sa vie autrement dit, à l'ennemi, n'est pas la gloire. Elle était si forte et si droite, en ce jour, que je me souviens de l'avoir dit à Jean Baumont, qui se tenait debout devant moi, que c'était un avion.

Il ne voulait plus rester à l'arrière, ajoutait-elle, et je me souviens d'avoir dit à Jean Baumont, qui se tenait debout devant moi, que c'était un avion.

Il ne voulait plus rester à l'arrière, ajoutait-elle, et je me souviens d'avoir dit à Jean Baumont, qui se tenait debout devant moi, que c'était un avion.

Il ne voulait plus rester à l'arrière, ajoutait-elle, et je me souviens d'avoir dit à Jean Baumont, qui se tenait debout devant moi, que c'était un avion.

sérénité de ton âme sans peur et sans faiblesse était déjà expendant des apothéoses.

JEAN DAUBY.

II — RAPPORT DU CAPITAINE ROBERT DE BEAUCHAMP

L'homme d'attirer votre attention sur la façon de servir de l'adjudant Baumont, pilote à l'escadron N° 21.

Ce sous-officier, assez modeste que bon pilote de guerre, a toujours rempli depuis dix ans toutes les missions qui lui ont été confiées à l'unité, quelles que soient les circonstances et les difficultés rencontrées.

Professionnel de premier ordre, travaillant lui-même à l'aménagement des avions en vue du service de guerre, aviateur infatigable, toujours prêt à partir, ce sous-officier a cependant été très rarement en la possibilité de piloter le monoplan de chasse à l'escadron, à l'arrière, à l'arrière, à l'arrière.

Il ne voulait plus rester à l'arrière, ajoutait-elle, et je me souviens d'avoir dit à Jean Baumont, qui se tenait debout devant moi, que c'était un avion.

Il ne voulait plus rester à l'arrière, ajoutait-elle, et je me souviens d'avoir dit à Jean Baumont, qui se tenait debout devant moi, que c'était un avion.

Il ne voulait plus rester à l'arrière, ajoutait-elle, et je me souviens d'avoir dit à Jean Baumont, qui se tenait debout devant moi, que c'était un avion.

Le 24 avril, il poursuit un avion jusqu'à 1.600 mètres dans les lignes et le fait prisonnier.

Le 28 mai, il trouve et ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 24 avril, il poursuit un avion jusqu'à 1.600 mètres dans les lignes et le fait prisonnier.

Le 28 mai, il trouve et ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 24 avril, il poursuit un avion jusqu'à 1.600 mètres dans les lignes et le fait prisonnier.

Le 28 mai, il trouve et ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 24 avril, il poursuit un avion jusqu'à 1.600 mètres dans les lignes et le fait prisonnier.

Le 28 mai, il trouve et ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 24 avril, il poursuit un avion jusqu'à 1.600 mètres dans les lignes et le fait prisonnier.

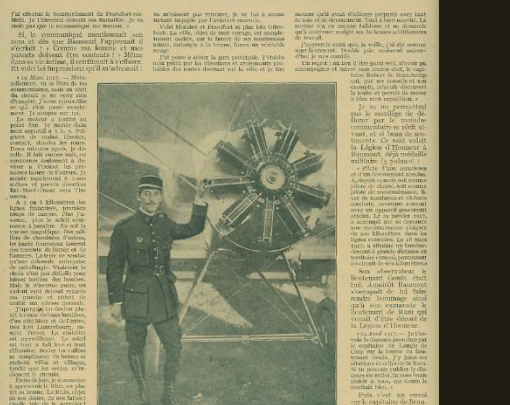
Le 28 mai, il trouve et ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.



BAUMONT AU RETOUR DE FRANCOIS

Le 24 avril, il poursuit un avion jusqu'à 1.600 mètres dans les lignes et le fait prisonnier.

Le 28 mai, il trouve et ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.

Le 10 juin, il ramène un avion ennemi.



JEAN BAUMONT

Le 24 avril, il poursuit un avion jusqu'à 1.600 mètres dans les lignes et le fait prisonnier.

JEAN BAUMONT

Le 24 avril, il poursuit un avion jusqu'à 1.600 mètres dans les lignes et le fait prisonnier.

JEAN BAUMONT

Le 24 avril, il poursuit un avion jusqu'à 1.600 mètres dans les lignes et le fait prisonnier.

JEAN BAUMONT



JEAN BAUMONT

Jean Baumont réalisait le type du héros modeste, de l'ami loyal, du patriote aux sentiments nobles.

APRÈS UN VOL D'ESSAI

Par deux fois, Baumont alla bombardier Francfort-sur-Mein, le 16 mars 1917, seul, et le 11 août de la même année, en compagnie du lieutenant Mézergues.

preuves d'nergie et de sang-froid. Au cours de 90 croisières, ont reconnu, à l'issue plus de 50 combats dont un particulièrement acharné contre trois avions ennemis qui l'ont suivi et mitraillé pendant tout le parcours de sa reconnaissance, sans réussir à le faire dévier en quoi que ce soit de son itinéraire. (Avril 1916. Médaille Militaire.)

« Pilote d'un dévouement, d'une conscience professionnelle, d'un courage au-dessus de tout éloges. Pendant les longs mois des opérations autour de Verdun, a assuré presque toutes les missions photographiques demandées à son escadrille, allant survoler les objectifs lointains assignés à ces missions, malgré les brouillages des avions allemands auxquels il avait chaque fois à livrer combat pour s'ouvrir le passage.

« Au cours de la préparation de l'attaque du 21 octobre, a fait des sorties quotidiennes et particulièrement dures, en raison de l'activité de l'aviation allemande et des circonstances atmosphériques défavorables, et a rapporté des renseignements précieux pour le commandement. Le 21 octobre, a livré 4 combats aux avions ennemis et, le 22, en a forcé un autre à prendre la fuite. Se montre aussi modeste qu'il est brave. » (Novembre 1916.)

Cette dernière phrase est presque unique dans les motifs de citation et jamais ne fut plus exacte. « Se montre aussi modeste qu'il est brave. » Vous allez pouvoir vous en rendre compte.

Vous constaterez que presque toujours, il ne m'écrivait que pour me parler de ses camarades, rarement pour me donner des renseignements sur lui. Et pourtant avec quelle insistance je les lui réclamais. Dans la première il m'annonce la disparition de son grand ami

Maxime Lenoir, aux 11 victoires.

« 26 Octobre 1916. — Deux mots à la hâte pour l'apprendre que Max est parti il y a de pais hier sur Spaul. Il était parti à 7 h. 15, a été vu vers les 9 heures et depuis rien. Nous espérons qu'il a eu la panne. C'est malheureux de voir qu'il n'était pas encore sous-lieutenant. Tu penses si nous sommes tous consternés. »

« 12 Novembre 1916. — Nous n'avons toujours aucun renseignement sur Max. Je te tiendrai au courant aussitôt que j'aurai des nouvelles. Cusale en est toujours au même point. Villars a descendu une saucisse au col. Schaefer a descendu hier un Boche (le 2^e, le 1^{er} sur Spaul biplace à Corcieux). Jupin est depuis trois jours chez nous. L'escadrille vient d'être citée. Ça joint un exemplaire. Je te joins la mienne aussi, tu verras que je bosse un tout petit peu. »

Après la mort de son chef pour lequel il avait une vénération profonde, il me réunit avec religion tous les documents pouvant me permettre de montrer le beau caractère du capitaine de Beauchamp. Scrupuleusement, il trouva que ce n'était pas encore assez :

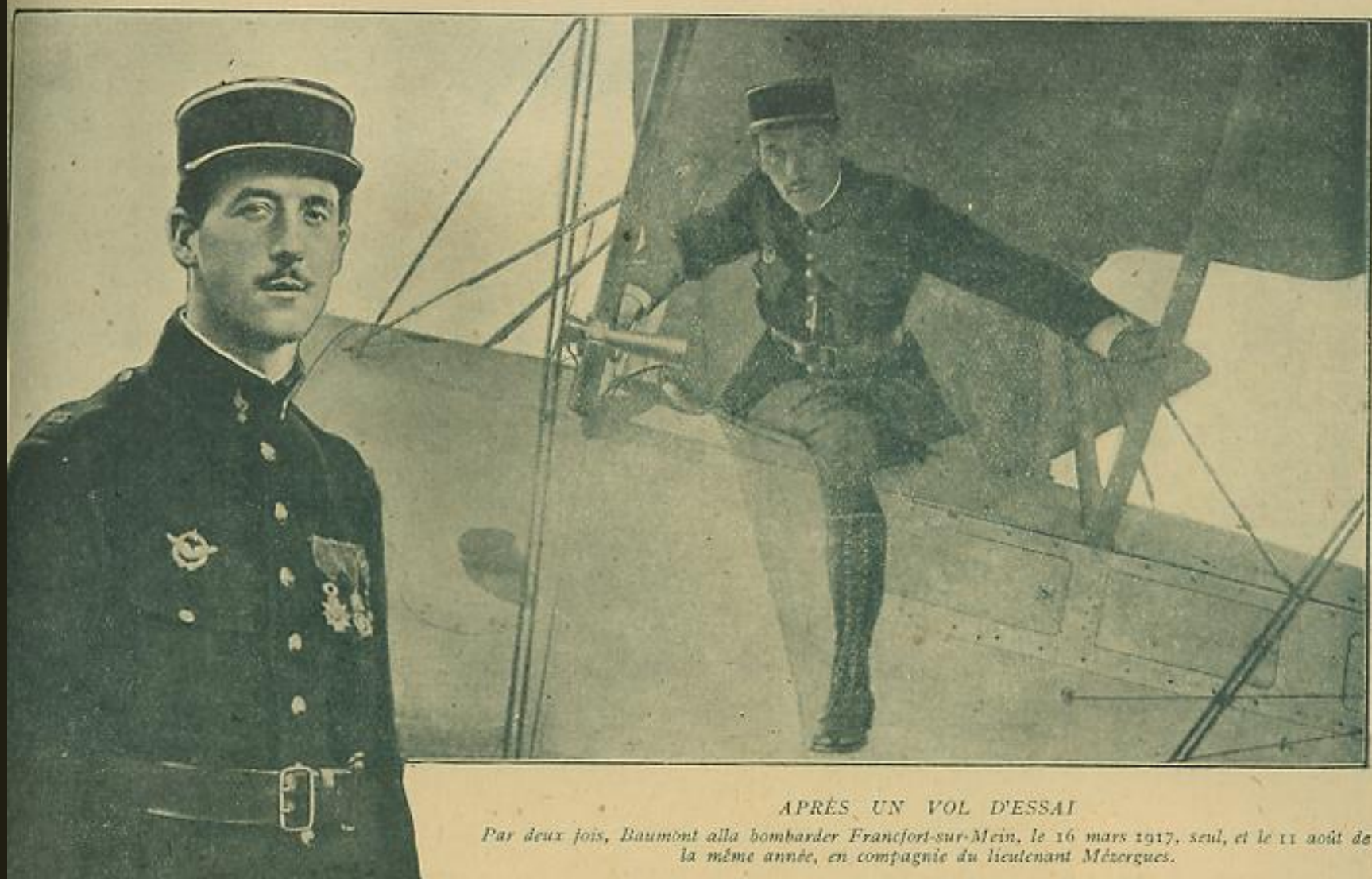
« 24 Décembre 1916. — ... Je te demande surtout d'attendre un peu pour la publication, l'exécuteur testamentaire du capitaine, le lieutenant Gouin, prépare sur ma demande et à ton intention des notes très précises. Il rassemble tous les faits et gestes de notre chef regretté. Tu pourras ainsi faire un bel article pour signaler à tout le monde le héros qu'était de Beauchamp. »

Et Baumont continuait néanmoins à m'établir une véritable biographie de son chef, mais...

« 25 Février 1917. — Je ne sais si tu l'as vu, voilà en tous cas ce qui nous est arrivé il y a trois semaines. Nos baraques entières ont flambé et nous n'avons eu que le temps de fuir le camp, tel que nous étions, nu-tête et en chaussons pour pouvoir sauver notre peau. Avec Villars nous avions préparé ce que tu m'avais demandé et naturellement tout est à refaire, tu vois cela d'ici. Enfin, on finira d'établir quelque chose, mais tout ce qui nous servait de base est perdu : carnets de vols, pièces officielles du bureau, etc... Actuellement, je fais du bombardement (j'ai débuté hier) et j'espère bientôt pouvoir faire un raid. »

Quelques jours après, le 16 mars, Baumont prenait son vol sur Sopwith et allait, tout seul, bombardier Francfort-sur-Mein. Dès son retour, il m'envoyait le mot suivant :

« 16 Mars 1917. — Ainsi que tu l'apprendras,



APRÈS UN VOL D'ESSAI

Par deux fois, Baumont alla bombardier Francfort-sur-Mein, le 16 mars 1917, seul, et le 11 août de la même année, en compagnie du lieutenant Mézergues.



George De Ram

LE SOUS-LIEUTENANT OBSERVATEUR DE RAM

Il est nombreux le long du front, de Picardie en Champagne, de l'Argonne aux Vosges, des pilotes et les observateurs auxquels j'ai demandé : « Connaissez-vous des as parmi les sous de l'aviation ? » C'est par eux que j'ai appris le nom de Ram. Chacun justifiait son éloignement par le récit d'un haut fait, et, à mon étonnement, les anecdotes étaient aussi dissimilables qu'émouvantes. Ce qui me frappait surtout, c'est qu'ils ne parlaient tous de son sang-froid et de son calme.

Je nom, néanmoins, ne figure pas sur la liste si brève des « as » observateurs. On nous enseignait au collège à l'additionner que des unités de même nature. Est-ce pour cela que l'aviation ne sait totaliser les gestes d'héroïsme que par spécialités ? De Ram supporte le baptême de son élévation. Ses reconnaissances photographiques de plus de 400 kilomètres, ses expéditions hasardeuses par tous les temps d'où son avion maintes fois ne revint que par miracle tant il était secouru par les chus, ses quatre victoires sur des appareils boches constituent un fait de compte-courants distincts dont aucun ne l'a encore conduit à l'honneur de communiqué. L'admiration de ses pairs, moins rigoureuse et plus équitable, lui a fait une telle auréole que j'ai voulu le connaître.

Il me fut présenté ces jours derniers par un ami commun. Je n'imaginais pas son intégrité sous cet aspect blond et finet. De taille moyenne, souple au point de paraître presque frêle, de Ram donne une impression de douceur et de tranquillité. Les yeux, cependant très clairs et pénétrants, comme le sourire un peu alibi, indiquent une volonté derrière cet apaisement, une résolution que rien ne peut arrêter sous ce calme extérieur.

Je comprends maintenant le premier fait d'armes de cet homme volontaire, qui lui vaudra au bout de huit mois de guerre, alors qu'il était caporal, sa première citation à l'ordre de l'armée.

C'était le 16 mai 1915. De Ram avait pris place comme photographe à bord d'un avion piloté par le capitaine Morris. L'appareil violemment canonisé pendant sa mission, fut atteint par un chus qui le démanifolia. La situation était effroyable. Une poutre était sectionnée à son attache avec le plan inférieur. Les deux mâts correspondants étaient complètement brisés et l'aile gauche ne se trouvait plus soutenue que par trois tendeurs. Le jeune technicien des photographies aériennes releva son sang-froid d'observateur en proposant à son pilote de descendre sur le plan inférieur pour consolider le nez brisé. Immédiatement la série, la centurie, le troupe qui s'élève, et cette attitude ? J'ai vu la photographie de l'avion naufragé. Ses pans étaient déchiquetés comme une voile éraillée par la tempête, et l'on ne comprend pas le miracle d'équilibre qui permit à l'avion de planer jusqu'à terre.

Ram, de Ram, après l'obus, allait affronter la

mitrailleuse. Il était à bord de l'avion du caporal Robert, l'un des pilotes les plus intrépides dont s'enorgueillisse l'aviation. Lorsqu'un avion se vit l'attaquer. De Ram et Robert acceptèrent le combat et, posément, par rafales brèves, le photographe promit mitrailleur tira plus de 100 balles sur l'ennemi qui dut abandonner la lutte. L'avion français portait de multiples traces de ce duel acharné et retour avec son réservoir crevé. La rencontre avait duré une demi-heure.

Le lendemain, avec le même pilote, de Ram se trouvait aux prises, toujours car Maurice Farman, avec deux avions allemands. Mieux armés, il abégeait le combat, obligeant bientôt l'un de ses adversaires à atterrir brutalement : l'autre prenait la fuite.

Dès lors les combats furent frénétiques. L'habitude de ses missions photographiques. Il se débattait avec un tel calme, un tel



LE SOUS-LIEUTENANT DE RAM

Il est deux fois, une fois engagé volontaire. Son pilote s'est rendu fameux par ses exploits d'aviateur et ses reconnaissances, l'aviation, l'aviation, l'aviation, à cette date, il est sous-lieutenant observateur. Ses exploits sont nombreux et sont dignes d'être connus.

entrainement à oublier volontairement tout ce qui n'était pas sa mission que sa sécurité fut chaque fois vicieuse. Les épisodes de ces rencontres ne sauront sous sa ressource. Il y a de la monotonie même dans les actes de courage dès qu'ils deviennent une habitude.

Il suffit de raconter l'une des victoires de de Ram pour donner la physiognomie de sa maîtrise. Le 21 mars 1916, l'un de ses camarades n'étant pas rentré d'une importante mission nocturne, de Ram revêtit l'uniforme de la nuit. Il partit avec Ingeold, le pilote suisse qui devait mourir glorieusement quelques mois plus tard. Casale, Helen, Beaumont et le maréchal des logis Leitz constituaient son escorte de protection.

A l'intérieur des lignes ennemies elle se heurta à une forte escadrille allemande. Le combat s'engagea immédiatement. Bien tôt les avions furent tellement rapprochés et entremêlés qu'il devint difficile de les sans cliquer d'automate un avion ami. Finalement, l'avion allié par l'ennemi Ingeold de Ram, un superbe biplace, atteint à bout portant à craps de mitrailleuse, se mit en vrille. Après une chute de deux cents mètres il fit explosion, les ailes se détachèrent, le fuselage se sépara du moteur et l'avion s'abîma dans le vide. C'était la troisième victime de de Ram qui, deux jours après, en mission photographique avec Beaumont en atterrit probablement une autre, qu'il vit chanceler et cliquer à la verticale sans pouvoir la suivre des yeux jusqu'au sol.

Huit jours plus tard, nouveau combat, au cours d'une reconnaissance qu'il effectuait en compagnie de Beaumont. Un Fokker l'attaqua, se mettant constamment en travers de l'itinéraire de sa mission. Finalement de Ram prend un cliché, tire sur l'avion ennemi, reprend un cliché et continue son tir, poursuivant sa double tâche jusqu'à ce que son avion soit accablé et que l'ennemi ait abandonné la lutte. Pendant ce temps l'avion de protection, piloté par Helen, se trouvait aux prises avec un L.V.G. qui piquait tout à coup vers la terre, vraisemblablement touché.

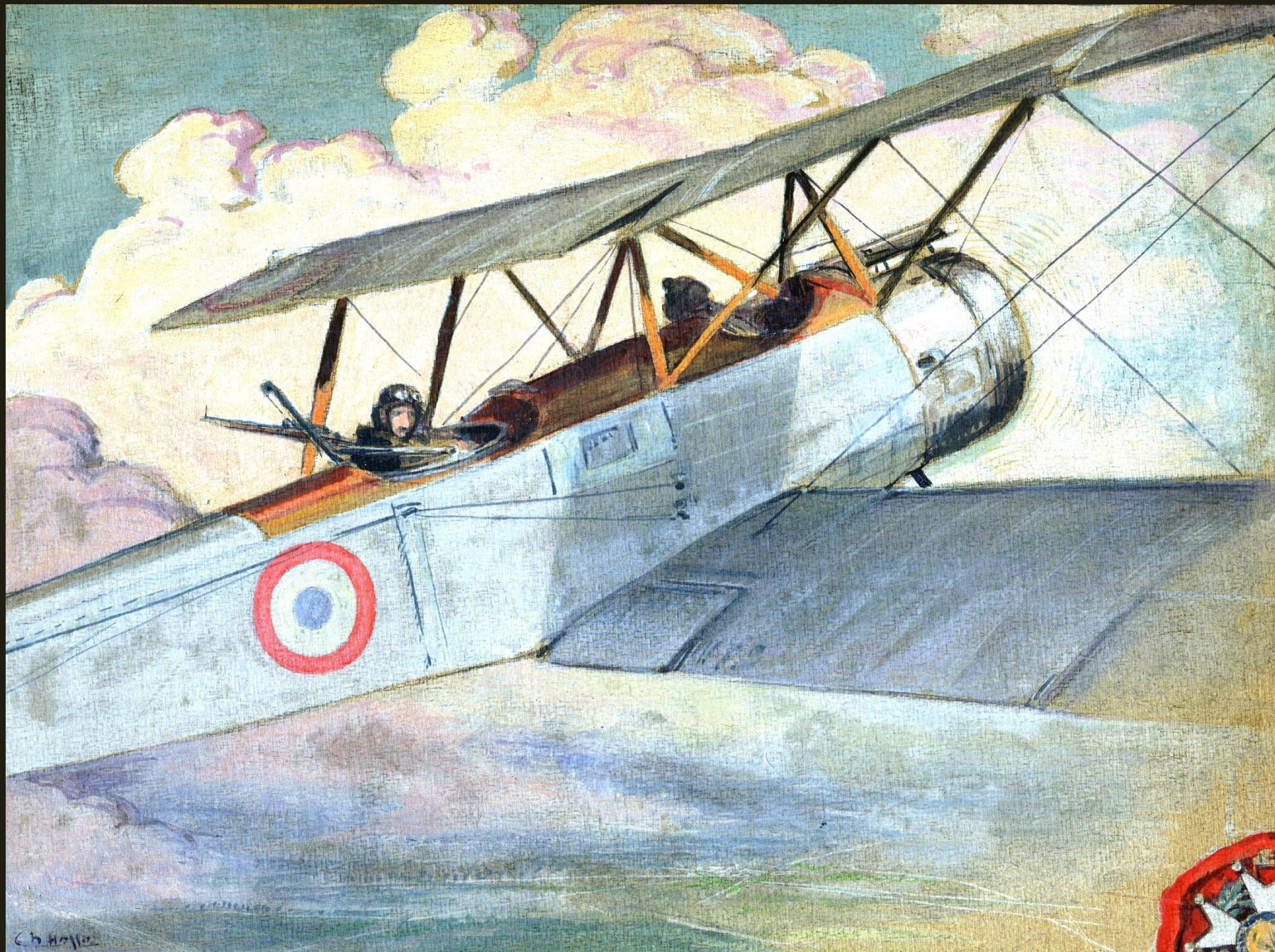
Les missions photographiques, dans cette région où l'offensive allemande fait rage, avec des moyens formidables, présentent une importance capitale. Aussi l'ennemi cherche-t-il à les empêcher à tout prix et chaque sortie est l'occasion de véritables batailles rangées.

C'est ainsi que, le 23 avril, de Ram, toujours en compagnie de Beaumont, effectue sa reconnaissance au milieu d'une nuée d'ennemis. Les trois avions qui le couvraient livrent combats sur combats pour dégager sa route. Il doit néanmoins se venir aux prises successivement avec trois avions ennemis de réussir à prendre ses vus.

Quatre jours plus tard ce fut

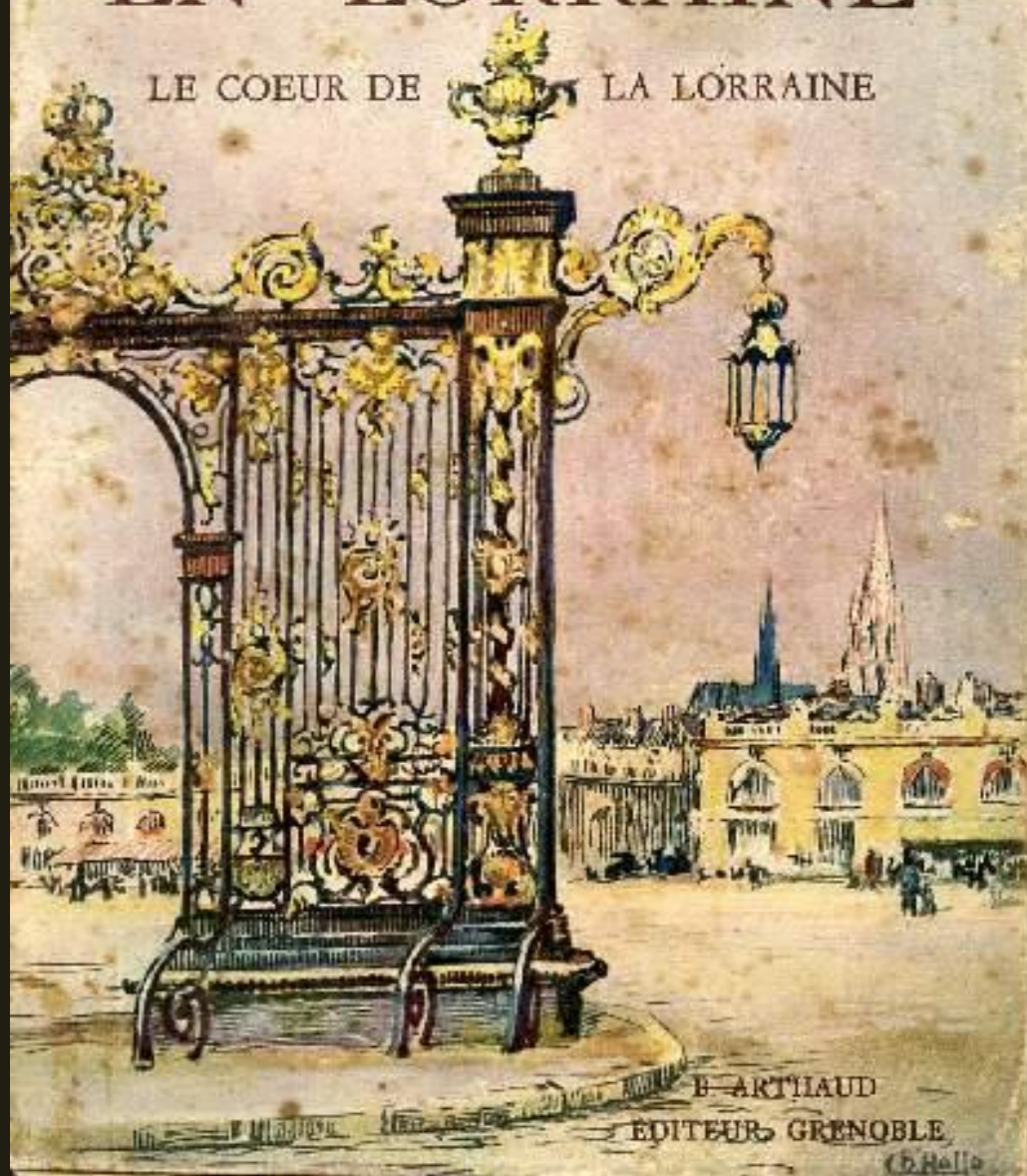






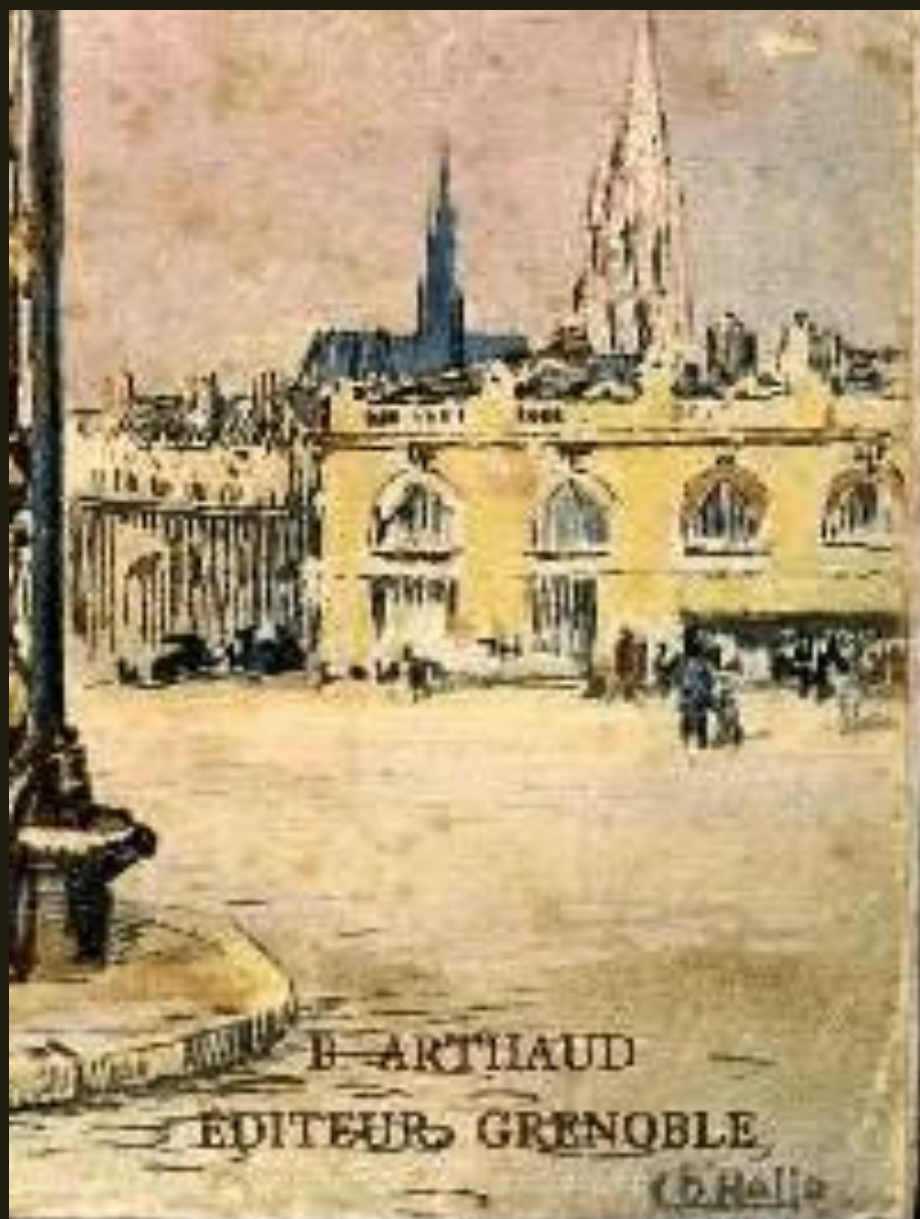
EN LORRAINE

LE COEUR DE LA LORRAINE



B. ARTAUD
EDITEUR GRENOBLE

(Ch. Hallé)



Charles Hallo

C. Hallo



« *Moi decorant le Spad biplace de l'aviateur Morizot* »

Charles-Jean Hallo decorating the Spad XI of Louis Morizot of Spa 23 when the escadrille was at Souilly in 1917.



« Départ d'une mission de photographie aérienne; à droite, le sergent Hallo et son f. 120 de prise de vues, 1916 »

After serving in the infantry in the Battle of the Marne, Hallo transferred in 1915 to aviation where he trained as an observer and was assigned to Escadrille MF 63 and then quickly moved to Escadrille to C18. By February of 1917 he is in the photo section of the 2nd army.



» Bibi dans son bureau le sergent Hallo, chef de la section photographique de la IIe armee, 1917 »

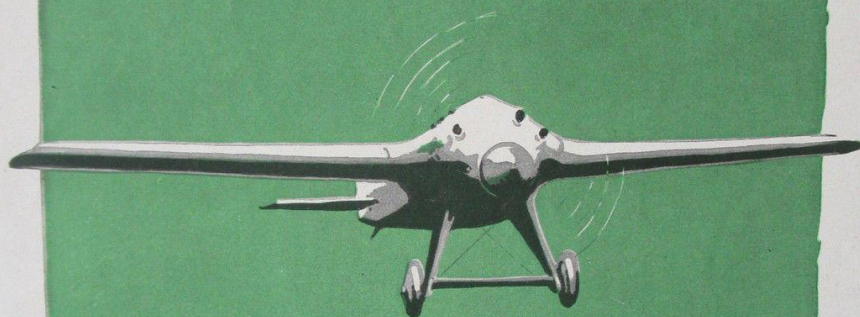
He took command of the section by March of 1918 and ran it till the end of the war.



AVION BERNARD

- S - I - M - B -

LE PLUS VITE DU MONDE



SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE
DES MÉTAUX ET DU BOIS

RUE VILLOT
LA COURNEUVE
SEINE

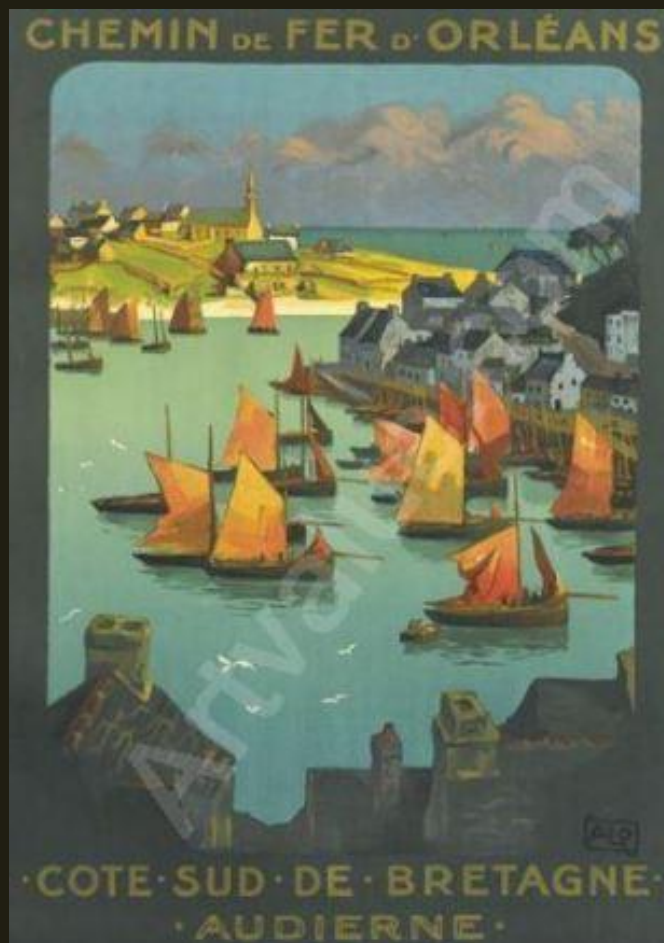
NORD 71-30-31

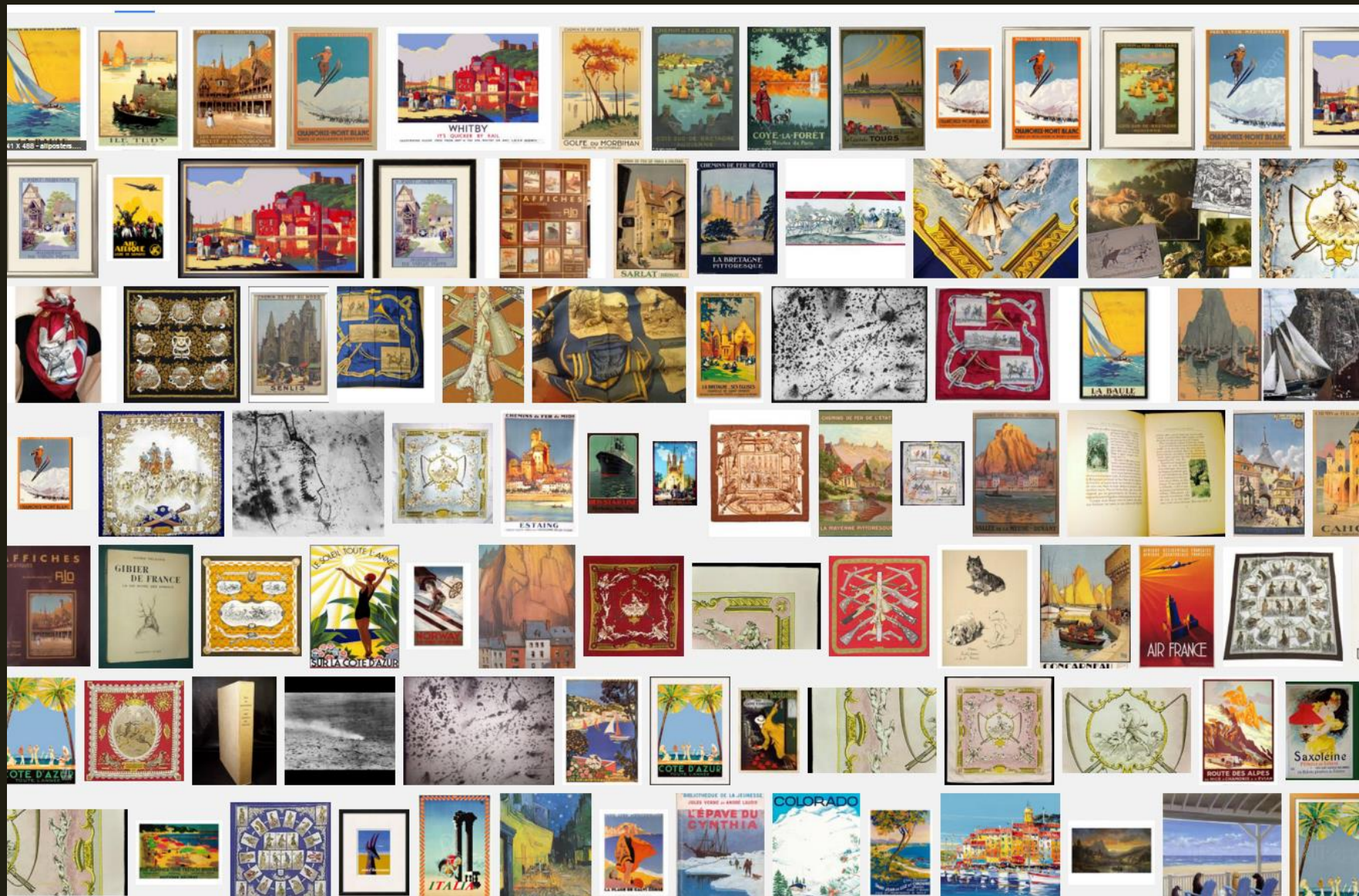
R. C. Seine : N° 47793

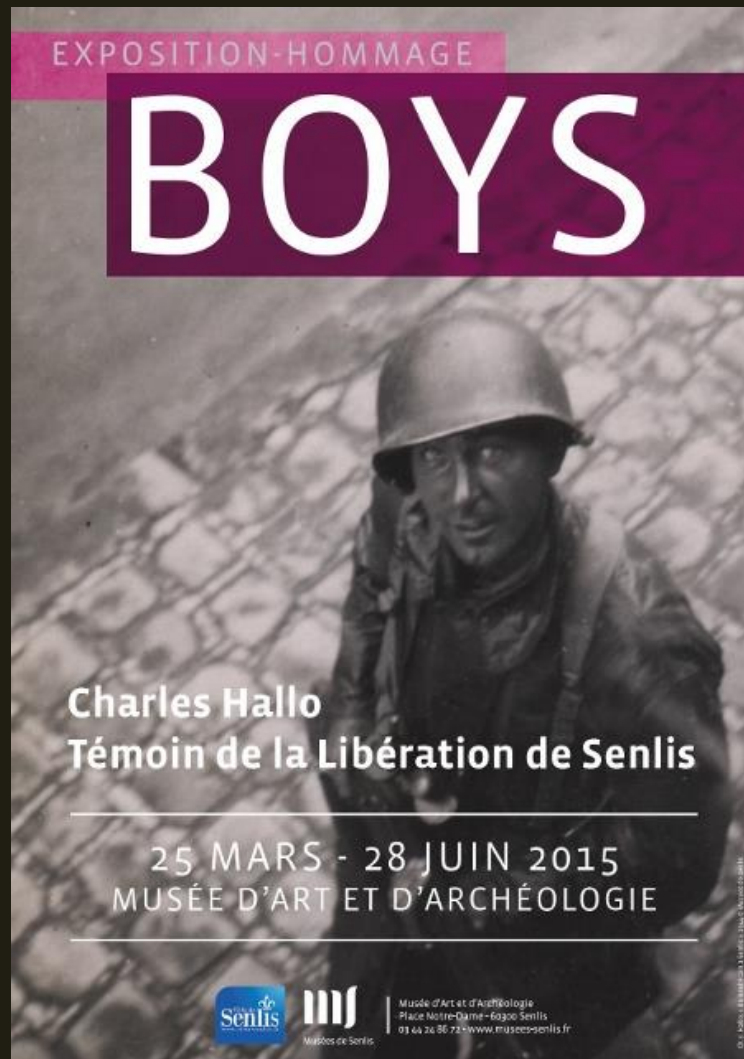
Publicité de L'Aéronautique

Tous droits de reproduction réservés

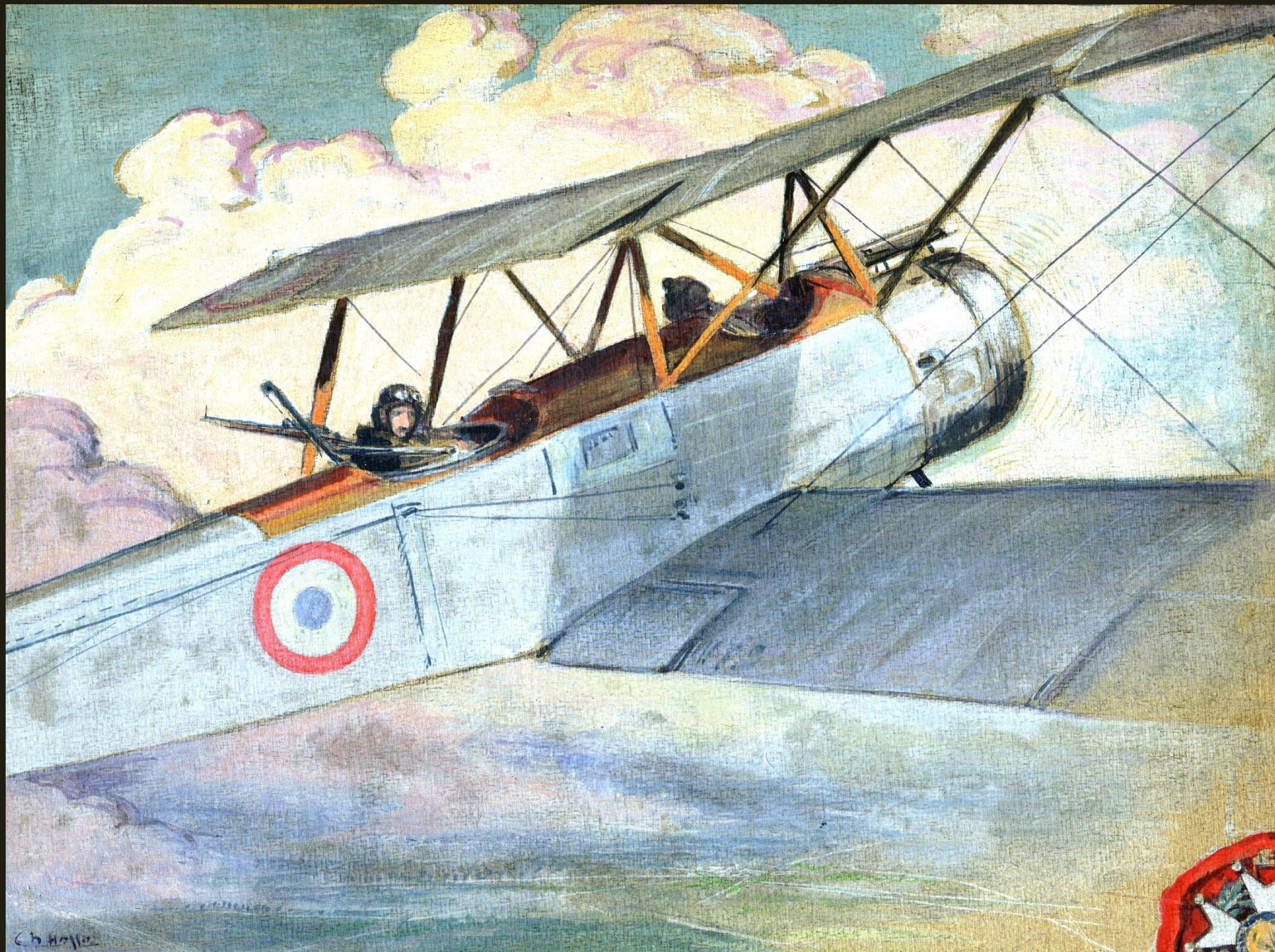








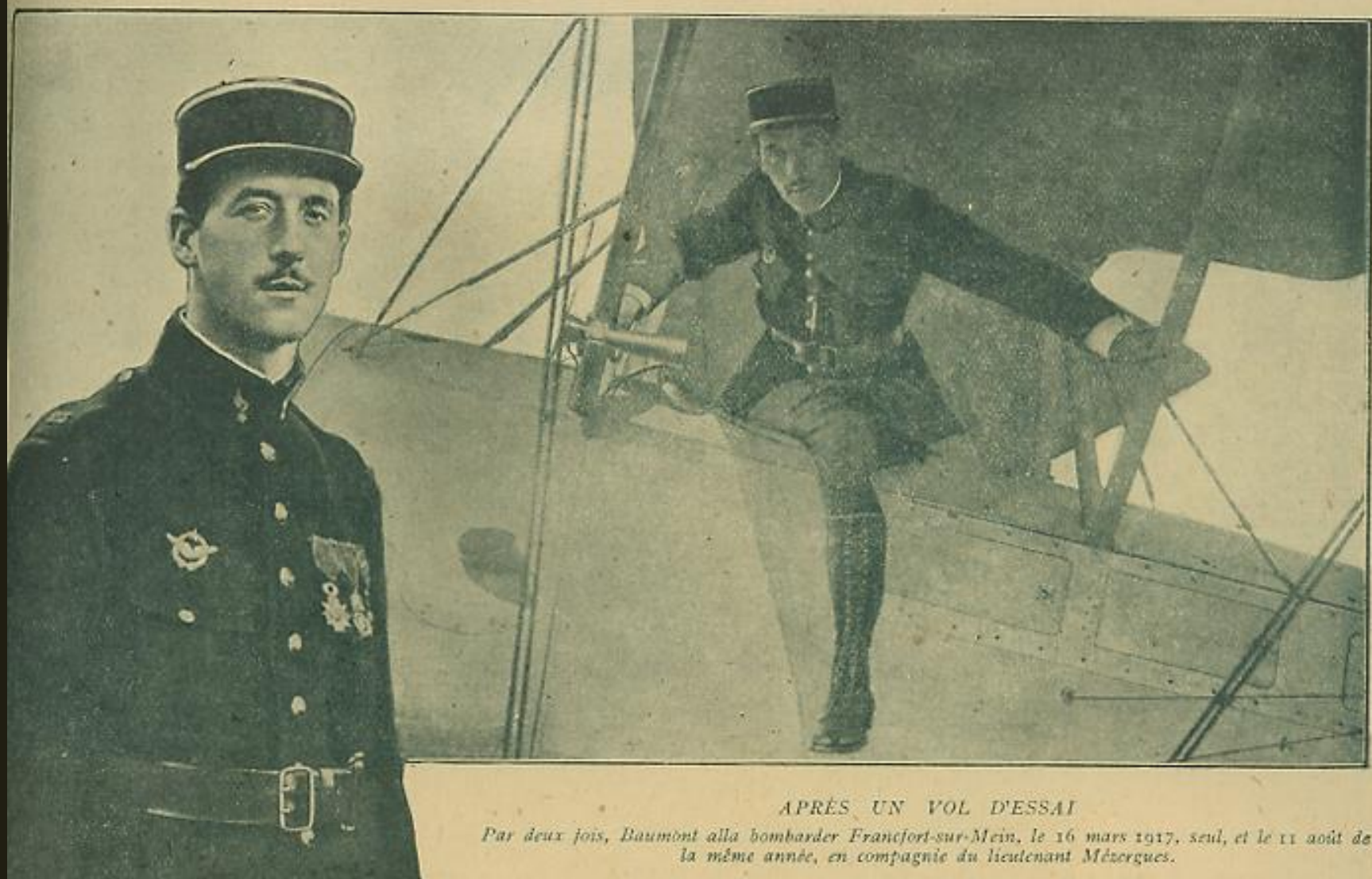
On the eve of war in 1940, Hallo re-joins the French Air Service as an instructor at age 57. And when he is demobilized after the French defeat, he joins the Resistance and serves as part of the Jade-Amicole network. He is arrested by the Gestapo on December 31st, 1943, but is released before the end of the war. He spent the rest of his life as an artist and museum curator and died in 1969 at the age of 88. The Museum of Art & Archeology in Senlis, his home town, held an exhibition of his work this past June. The photo in the exhibition poster shown above was taken by Hallo of the day the Americans liberated Senlis, August 30th, 1944.





This is a "British-built Sopwith having the French serial number 5. These were not ex RFC or RNAS ships, but were built under a French contract and with French markings. They were much earlier than any French-built Sopwiths ... this ship, apparently assigned to esc. N.23, was photographed at Vadelaincourt on the morning of 24 August 1916. " – Alan Toelle





APRÈS UN VOL D'ESSAI

Par deux fois, Baumont alla bombarder Francfort-sur-Mein, le 16 mars 1917, seul, et le 11 août de la même année, en compagnie du lieutenant Mézergues.

Finis