



La sœur de Robert, Marthe Foy et ses deux premières filles, la grand mère « Méné » et la mère de Robert, Claire Léa Lyon



Raymond Halbronn, le père de Robert



Robert Halbronn vers l'âge de douze ans

## ROBERT HALBRONN : ingénieur et pilote

L'année dernière a vu la commémoration du quatre-vingtième anniversaire de l'Armistice du 11 novembre 1918. Toussus-le-Noble a rendu hommage aux morts de cette grande guerre. Un homme quelque peu oublié est mort pour la France, au Trou Salé, à l'âge de vingt-sept ans, le 3 septembre 1918 soit à peu près deux mois avant la fin de ce conflit. Il s'agissait de l'Ingénieur de 1<sup>ère</sup> classe du Génie Maritime, Robert Halbronn, pilote-aviateur.

Le 27 décembre 1890 naissait Chéri Issachar Robert Halbronn au domicile de ses parents, Raymond Halbronn et Claire Léa Lyon, dans le huitième arrondissement de Paris. Son père, après des études à Louis le Grand, devint directeur du contentieux à la banque de l'Union Parisienne puis s'associa aux établissements Chéri, créés en 1849 par le grand-père de son épouse, société qu'il développa avec le marché des yearlings à Deauville et à Neuilly. Il en prendra la direction à la mort de son beau-père et créa la société des établissements Chéri en 1904. Expert réputé dans la vente de chevaux, il créa le marché des poulinières et conseilla, entre autres, Edouard VII pour son écurie. Il a écrit de nombreux ouvrages sur l'étude et l'élevage des purs-sangs. La famille Halbronn avait également deux filles plus âgées, Marthe Esther née en 1884 et Myriam Georgette née en 1886. Celle-ci se noya à Deauville, sous les yeux de ses parents, à l'âge de dix-sept ans. Sa mère ne s'en remettra pas et passera le reste de sa vie en crise de dépression et en maison de repos. Marthe épousa le docteur Robert Foy. Oto-rhino-laryngologiste, il fut chargé pendant la guerre de débusquer les simulateurs et inventa un appareil pour enregistrer, à leur insu, les réactions du nerf auditif des patients ; cet appareil sera utilisé au Bourget après la guerre pour tester l'audition des pilotes. À la mort de Raymond Halbronn en 1919, il prit la gestion des établissements Chéri. Bien que de mère chrétienne, Robert Foy fut déporté à Auschwitz où il décéda en 1942. Le jeune Robert Halbronn, par ses études et sa carrière, devait montrer le même esprit entreprenant et créatif que le reste de la famille.

Robert Halbronn fait des études brillantes au lycée Janson de Sailly obtenant les premiers prix dans presque toutes les matières. Il reçoit le prix d'excellence en seconde et ses professeurs notent sur son livret scolaire : « élève intelligent, des résultats excellents, ne mérite que des éloges à tous les points de vue, élève modèle ». Tous lui prédisent une belle carrière. En mathématiques B, le chef d'établissement écrit : « Excellent élève, de ceux qui réussissent honorablement ». En 1909, il se présente au concours d'entrée à Polytechnique ; il est classé cent quatre-vingt-cinquième sur deux cents et est admis le 9 octobre

1909 suite à la démission d'un candidat. Avant leur scolarité, les élèves doivent effectuer leur service militaire. Robert Halbronn est affecté au 39<sup>ème</sup> régiment d'artillerie à Toul jusqu'en octobre 1910. Il est nommé brigadier le 10 février 1910. Son service militaire se déroule bien, hormis une chute de cheval le 4 avril provoquant quelques contusions. Durant les deux années passées à l'école, sa scolarité est excellente, aussi bien militaire que scientifique. Robert Halbronn profite aussi de ses loisirs. À sa grand-mère appelée « *Méné* », il raconte ses vacances d'été 1907 à Étretat. Jouant au tennis, il enrage de ne pouvoir faire la finale à cause du mauvais temps. Dans le même courrier, il s'en veut de ne pas avoir écrit à sa sœur et ajoute : « *Tu sais, quand on s'amuse, on devient quelque peu égoïste. Autant en profiter, n'est-ce pas ? Car ce qui est passé ne revient plus* ».



Robert Halbronn (accroupi au centre) à Polytechnique

ses amis qu'il est obligé de rester au lit le lendemain, vaguement barbouillé. Il passera son permis de conduire en 1913 et parcourir la France en voiture sera un nouveau plaisir. Gommant une entrée ordinaire à Polytechnique, il se classe dixième à la sortie, choisit et obtient le génie maritime où il va débiter sa carrière.

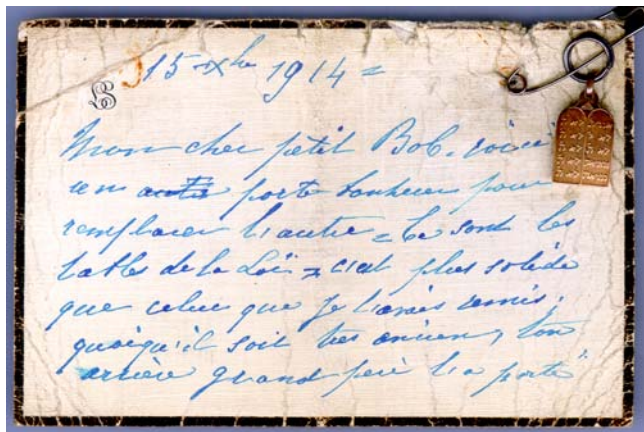
*Autant en profiter, n'est-ce pas ? Car ce qui est passé ne revient plus* ». C'est quelqu'un qui aime se détendre, chahuter, faire du sport avec des amis comme à l'hiver 1912 à Engelberg en Suisse où il fait des ballades à ski, du patinage, de la luge. Cette année là, la neige est rare et comme amusement, il fait du gymkhana à l'intérieur du Grand Hôtel. Il fête si bien ses vingt-deux ans en allant au bal avec

Le 1<sup>er</sup> octobre 1912, ingénieur de 3<sup>ème</sup> classe, il entre à l'école d'application du génie maritime dont il sort major. Ingénieur de 2<sup>ème</sup> classe le 1<sup>er</sup> octobre 1913, il perfectionne sa formation à Toulon. Mais en 1914, l'Europe est dans un tel état de tension que le moindre incident peut se transformer en conflit. Après l'attentat de François Ferdinand d'Autriche, le 28 juin à Sarajevo, la guerre devient imminente. Robert Halbronn, parfaitement conscient de la situation, attendant la mobilisation générale, fait part à sa sœur de ses réflexions



R.Halbronn au début de la guerre

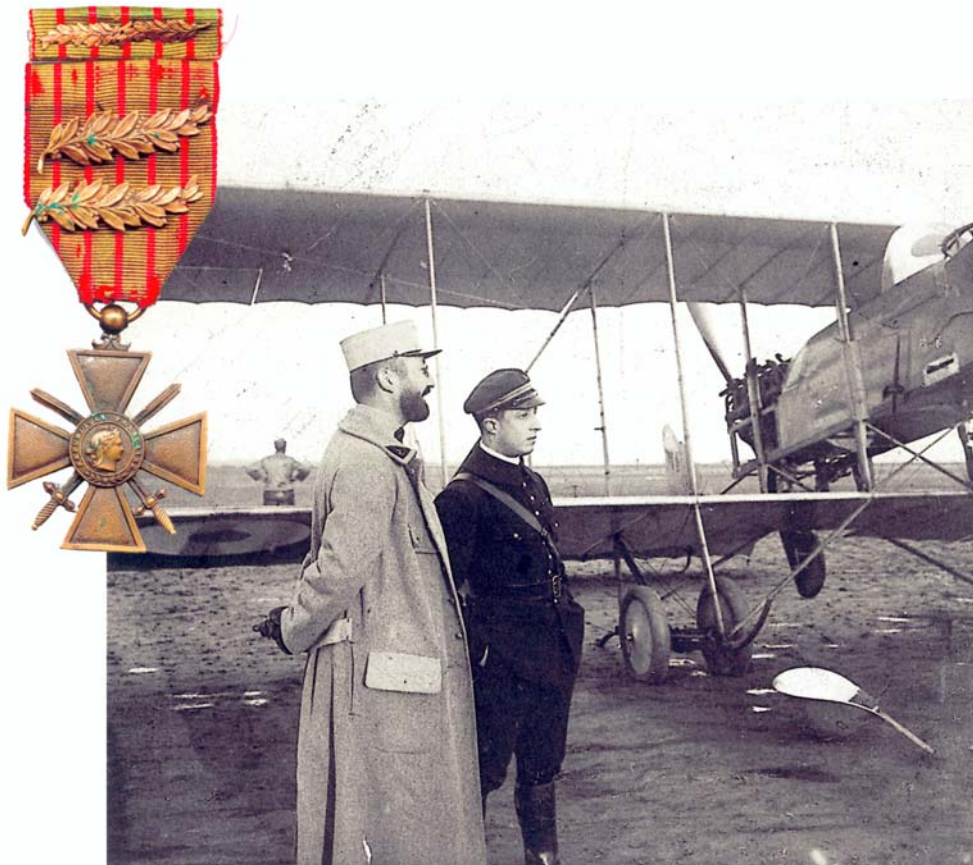
dans une lettre datée du 31 juillet 1914 : « Ce qu'il y a de triste, vois-tu c'est que nous allons apprendre d'une minute à l'autre qu'il y a de bons camarades à nous, des jeunes gens gais et pleins de vie qui seront fauchés brutalement. Enfin que veux-tu on ne meurt qu'une fois et c'est une belle mort, je t'assure que même, sentant qu'on rend service à son pays, on se mord les mains d'être ici loin des opérations quand on pourrait agir ». Le 1<sup>er</sup> août, il écrit également à sa mère pour la rassurer après l'annonce de la mobilisation. Il est directement mis au service de l'arsenal et ne sait d'ailleurs pas trop à quoi il va être utile, mais cela lui permet de hâter son apprentissage.



Lettre de « Méné »,  
retrouvée sur R.Halbronn à sa mort

En septembre 1914, Robert Halbronn, ingénieur en surnombre, n'ayant rien à faire à Toulon et voulant servir son pays en guerre demande son détachement. C'est comme lieutenant d'artillerie qu'il rejoint le front de l'est au 53<sup>ème</sup> régiment d'artillerie, arme qu'il a connue lors de son service militaire. Il est affecté aux opérations de réglage des tirs à terre, à l'organisation et à l'utilisation des réseaux téléphoniques ingénieusement complétés, grâce lui, par l'installation d'une télégraphie sans fil de fortune. C'est une période où, pour soutenir le moral des troupes, des femmes adressent aux combattants de petits mots comme le « mystérieux papier » que reçoit Robert Halbronn « où une écriture féminine avait tracé : Chers et Vaillants soldats, nous formons des vœux pour votre gloire et que Dieu vous protège. Espérez, nous prions pour vous ». Ce mot, il le porte toujours sur lui avec une lettre de « Méné » qui lui a offert son propre porte-bonheur représentant les tables de la loi. Robert Halbronn estime sans doute que les observations terrestres ne sont pas assez

efficaces ou pas assez périlleuses, il demande le 2 septembre 1915 à être observateur aérien à l'escadrille MF19 du 53<sup>ème</sup> régiment d'artillerie équipé d'avions Maurice Farman. En 1914, l'aviation n'est pas encore considérée comme une arme par le commandement mais comme un sport, un instrument de meetings et d'exhibitions. Elle sera pourtant utilisée comme auxiliaire de l'armée de terre. L'observateur aérien est chargé de la reconnaissance des positions ennemies, de la protection des appareils en mission, du réglage des tirs d'artillerie et plus tard de la photographie aérienne. Pour sa défense, l'observateur est armé d'un revolver et d'une carabine, par la suite d'une mitrailleuse.

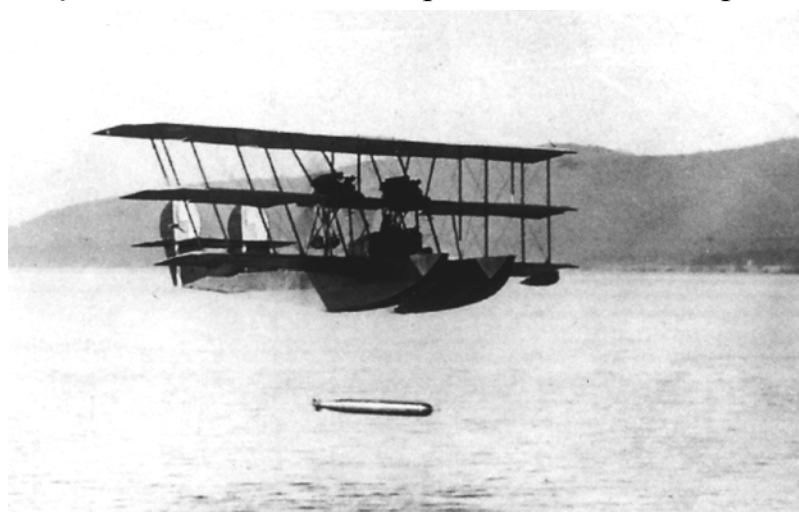


Robert Halbronn devant un avion Farman de l'escadrille MF19

Tous ces navigants volontaires viennent d'un peu partout, détachés de leurs corps d'origine dont ils conservent l'uniforme et qu'ils adaptent aux conditions de l'aviation. Comme les autres, celui de Robert Halbronn fait sensation : « vareuse à pli noir, forme de veston vareuse chère aux Anglais avec ceinture martingale de drap, culotte de cheval tout noir, bandes molletières et casquette de marin ». Il connaît alors une vie en escadrille en perpétuel mouvement : réglages de tir à partir de Méry dans l'Oise, reconnaissances sur Lussigny, Crappeaumesnil, essais de TSF, départ pour le terrain de Tricot... C'est au retour d'une mission sur Amy Verpilliers, le 19 septembre 1915, qu'il est blessé à 1800 m d'altitude au dessus de Beauvraignes. Il est cité à l'ordre de l'armée le 26 septembre : « jeune observateur plein de courage et d'énergie. Au cours d'un réglage de tir, a été blessé au bras droit d'un éclat d'obus et a

*continué à transmettre des signaux jusqu'à la limite de ses forces* ». Il continue à faire preuve de courage et d'audace en reprenant ses vols dans des conditions météorologiques peu favorables (brume, neige, vent) un mois seulement après sa blessure. Le 30 décembre 1915, il effectue de nombreux réglages de tir à Amiens mais aussi des reconnaissances photographiques dans la région de Verdun. Basé sur le terrain de Brocourt, les vols l'amènent au-dessus du front avec un Farman F41, il tire sur un Fokker très rapide le 15 mars 1916 et note sur son carnet de vol qu'il pense avoir rencontré ce jour-là, l'as de l'aviation allemande, Boeckle. Il sera cité une deuxième fois à l'ordre de l'armée le 5 juin 1916. Il quitte la MF19 le 10 juin 1916 après 103 heures 50 de vol comme observateur. Son chef d'escadrille souligne ses qualités : *« Officier d'une intelligence particulièrement en éveil et d'une rare faculté d'assimilation, s'est distingué dès son arrivée à l'escadrille MF19 par de brillantes qualités d'audace, de coup d'œil et de sang-froid »* . Comme beaucoup d'observateurs, Robert Halbronn désire piloter à son tour et il part à Étampes le 15 juin 1916 pour y passer son brevet d'aviateur militaire qu'il obtient sur Farman le 5 août 1916 sous le numéro 4148.

Robert Halbronn est rappelé par la Marine qui a besoin de ses ingénieurs pour constituer une aviation maritime. Affecté au Service Technique et Industriel de l'Aéronautique Maritime (S.T.I.A.M.), il part le 20 août 1916 au centre d'aviation de Saint-Raphaël pour passer son brevet de pilote d'hydravion. Nommé ingénieur de 1<sup>ère</sup> classe des constructions navales, il s'occupe des études et projets relatifs aux avions et hydravions, de leur installation sur les cuirassés, de leur armement et de leurs essais en vol. Il donne aussi des conférences à l'école du génie maritime particulièrement appréciées et communique avec humour sa passion pour l'aviation. Ses nouvelles fonctions l'obligent à de fréquents déplacements et contacts notamment avec les Marines alliées, s'intéressant à leurs expériences aéronautiques. C'est à cette époque qu'il conçoit avec son ami Tord pour le moteur, un prototype d'hydravion torpilleur

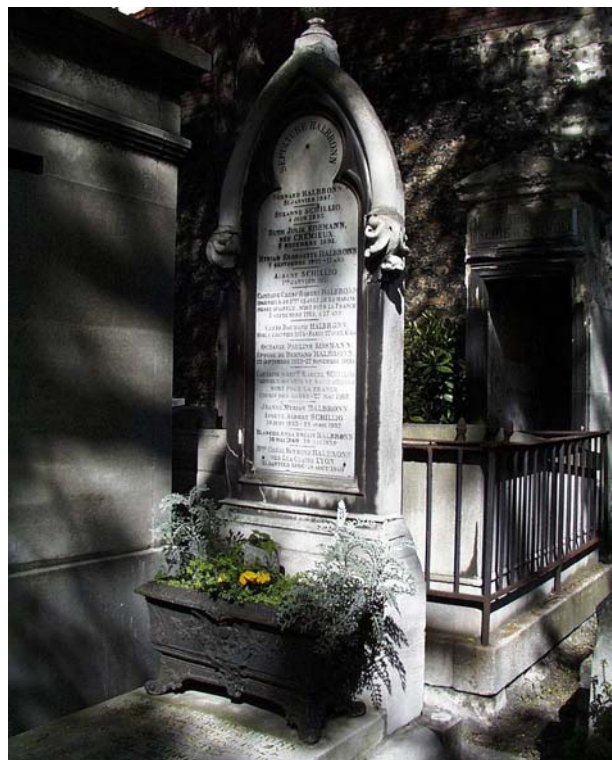


Le « Bicoque » Halbronn-Tord

triplan qui sera fabriqué par les établissements Labourdette. Deux modèles seront réalisés : le H.T.1 (Halbronn-Tord) propulsé par deux moteurs Hispano-Suiza de 200 chevaux et le H.T.2 dotés de deux moteurs Lorraine de 350 chevaux, ce dernier sera utilisé à Saint-Raphaël jusqu'au début des

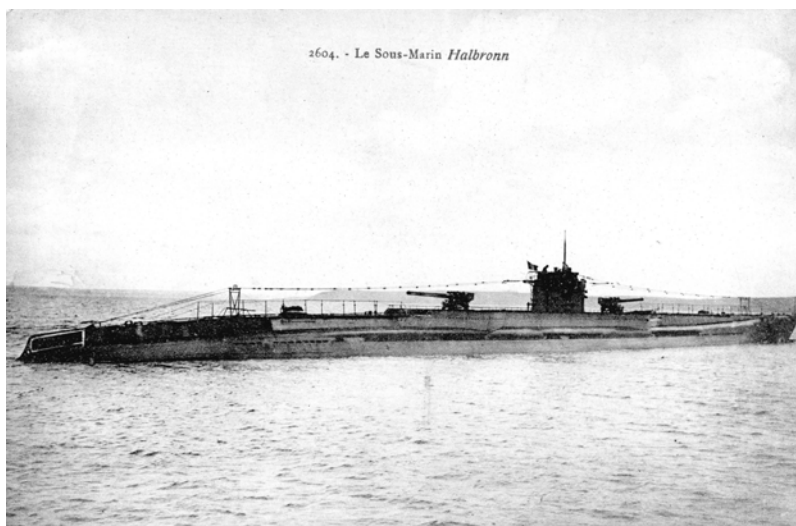
années 1920 pour des essais de largage de torpilles. Il se heurte d'abord à une certaine indifférence des autorités. Raymond Halbronn est régulièrement informé par son fils des péripéties du « *bicoque* » et pense avec philosophie que « *Bob* » apprend la vie. Les difficultés que Robert Halbronn rencontre au sujet du « *bicoque* » et le décès en 1917 de « *Méné* » dont il était proche entraînent une période de découragement qu'il confie à sa sœur : « *J'ai un métier idiot et sans espoir... un métier de gratte papier. Aucune action sur les constructeurs qui n'en font qu'à leur tête. Vissé à mon bureau et aucune liaison avec les services exécutants, les escadrilles. Je t'assure que je donnerais gros pour refiler au front. Excuse-moi, ma chère Marthe de reverser mon découragement sur le tien. Mais il y a des moments où ça crève et où ma vaillance un peu artificielle cède de toutes parts, où je me retrouve le pauvre gosse qui se sent un besoin d'appui et d'affection qui lui manque* ». En janvier 1918 débutent les essais et l'expérimentation du prototype progresse. Il peut annoncer à son père sa satisfaction avec les derniers vols réussis à Saint-Raphaël et une commande de dix appareils. Robert Halbronn envisage alors de passer son brevet de pilote de chasse, certains essais d'embarquement à bord de cuirassés de ce type d'appareils étant effectués dans d'autre pays. Il part à Pau où il s'initie à l'acrobatie et à la voltige. Comme l'indique le lieutenant Deullin : « *le pilote de chasse doit être manœuvrier. Il ne s'exerce jamais trop à la voltige aérienne, virage serré, vrille, renversement, looping, chandelles etc... sont le commencement de son apprentissage* ». Robert Halbronn obtient son brevet de pilote de chasse en août 1918 après celui de pilote aviateur de la fédération aéronautique internationale obtenu en mai.

C'est au retour de Pau que le destin le frappe. Le 3 septembre 1918, Robert Halbronn décolle de Villacoublay à bord d'un avion de chasse pour un vol d'entraînement, son avion s'écrase après avoir perdu une aile, semble-t-il, à Toussus-le-Noble près de la ferme du Trou Salé. Son père, bouleversé par ce décès écrit à sa fille : « *Tu devines ce que la cruauté d'une telle catastrophe, d'un cataclysme si épouvantable peut me causer* ». Il décèdera sept mois plus tard, le 27 avril 1919. Le Figaro, le Gaulois, le Petit Parisien, le Jockey et bien d'autres journaux annoncent le décès et retracent la carrière de Robert Halbronn. Les obsèques ont lieu au cimetière Montmartre le 8 septembre 1918.



Le chef du S.T.I.A.M. prononce un discours évoquant la vie et la personnalité du défunt : « *Robert Halbronn était, en effet, un ingénieur hors ligne, et il était aussi un camarade excellent et charmant, dont la bonne humeur, l'affabilité, la culture élevée, l'extrême loyauté, le dévouement incessant au service, et par-dessus tout le cran, devaient nécessairement séduire tous ceux, chefs, égaux ou subalternes, militaires ou civils, français ou alliés, qui avaient le bonheur d'être en relation avec lui* ». Décoré de la croix de guerre 14-18 avec deux citations, mort pour la France en service commandé, il recevra une troisième citation à titre posthume ainsi que la légion d'honneur par décision du 17 juin 1919. La confraternité franco-américaine qui unit les deux marines lui fera décerner à titre posthume la Navy Cross le 14 septembre 1918.

Promis à une belle carrière, Robert Halbronn disparut à l'âge de vingt-sept ans. Il avait été un ingénieur militaire exceptionnel, cherchant à améliorer l'aviation maritime, inventeur d'un hydravion, projet abandonné après sa mort, mais aussi un homme tourné vers l'action, rompu à toutes les pratiques du sport, ardent observateur et pilote, volontaire pour les missions risquées. C'était enfin un homme simple et gai, apprécié de ses amis. L'État français lui rendit un dernier hommage en donnant son nom à un sous-marin allemand, le U139, prise de guerre, qui servit à la France comme sous-marin croiseur pour divers essais de 1921 à 1935.



L'U139 allemand, rebaptisé Halbronn

**Patrick BESSAS**  
*Bulletin n°4, année 1999*