

Disparition du « baron rouge »

21 avril 1918

Manfred Albrecht, Freiherr¹ von Richthofen (1892-1918) est une légende de l'aviation allemande de la Première Guerre mondiale. Surnommé « *le baron rouge* » par les aviateurs britanniques, il est originaire d'une famille aristocratique prussienne de Silésie. Selon la légende, il se distingue, dès sa jeunesse, par des exploits risqués. Animés par les valeurs aristocratiques de son milieu, il s'engage dans l'armée et commence une formation militaire dès 11 ans. Il intègre la cavalerie en 1911 et en 1914, il rejoint le 1^{er} régiment de uhlan², « Empereur Alexandre III de Russie » pour combattre sur le front de l'Est.

Avec le début de la guerre de tranchées, les missions de cavalerie deviennent difficiles et les uhlands sont versés dans l'infanterie ; il choisit de s'orienter alors vers l'aviation, qu'il intègre *fin mai 1915*. Affecté à des missions de reconnaissance sur le front de l'Est, il demande à rejoindre le front Ouest pour combattre.

Le 1^{er} octobre 1915, il rencontre l'as allemand Oswald Boelcke³ à Metz, dont les récits de combats aériens poussent Richthofen à devenir, lui aussi, pilote de chasse. Il est formé aux techniques de la chasse aérienne par son héros. Si l'histoire présente Richthofen comme un maître de tactique et de combat aérien dès le début de sa carrière, la réalité indique qu'il casse un certain nombre d'avions et passe pour un maladroit.

En 1916, il obtient l'autorisation de voler seul, mais doit retourner sur le front de l'Est pour effectuer des bombardements.

En septembre 1916, il rejoint Verdun et prend part aux combats singuliers où il se distingue. A la mort de Boelcke, *en octobre 1916*, il lui succède à la tête de l'escadre de chasse *Jagdgeschwader I* surnommé *Fliegender Zirkus* ou « Cirque volant ».

Aux commandes de son [Albatros D.II](#), il abat, *le 23 novembre 1916*, l'as britannique Lanoe Hawker⁴.

Le 23 janvier 1917, il vole dans le ciel de Flandres sur un [Albatros D.III](#) peint en rouge. Cette couleur voyante est un choix stratégique et non narcissique : en effet, en vol, il devient ainsi très visible à basse altitude et en solo, tandis que ses équipiers restent cachés dans les nuages avant de fondre sur l'ennemi.

Fin janvier 1917, il reçoit la médaille de l'ordre Pour le Mérite. Le général Erich Ludendorff lui demande alors d'écrire son autobiographie qui devient un ouvrage de propagande, destiné à en faire un héros populaire.

Au cours du seul *mois d'avril 1917*, il gagne 20 combats contre des pilotes britanniques et gagne le surnom de « diable rouge », en référence à la couleur de son avion. Il a 52 appareils ennemis à son tableau de chasse. Dès qu'il abat un avion, il se pose rapidement et découpe avec son couteau un morceau de la toile d'empennage, de préférence avec le numéro d'immatriculation de l'appareil, pour l'envoyer à sa mère qui accroche ses trophées sur les murs de sa chambre.

Fin juin 1917, il change d'avion et utilise désormais un [Albatros D.V.](#)

Le 6 juillet 1917, il est grièvement blessé à la tête lors d'un combat mais réussit à se poser. Sitôt remis (octobre 1917), il repart au combat malgré les réticences de l'Etat-major qui craint que sa mort ne démoralise les troupes : il est devenu une véritable légende au sein de l'armée allemande. C'est à cette époque qu'il utilise le fameux triplan rouge, le [Fokker Dr.I](#) qui le fait entrer dans la légende sous le nom de « *Baron rouge* ».

Le 21 avril 1918, alors qu'il a déjà 80 victoires, il part pour une nouvelle mission, accompagné de neuf pilotes dont son cousin Wolfram von Richthofen⁵. A la poursuite du pilote canadien Wilfrid May⁶ qui menace son cousin, il est entraîné à basse altitude au-dessus de la zone ennemie où il est alors pris en chasse par Arthur Roy Brown⁷. Richthofen cesse la poursuite et survole une des portions les mieux défendues de la Somme. D'après des études récentes, Richthofen aurait été abattu par une mitrailleuse de DCA ; une balle entre sur le côté droit sans ressortir de sa combinaison, sans le tuer sur le coup.

Avec l'accord des hautes instances militaires alliées, des funérailles sont organisées, par respect pour l'as ; il est enterré au cimetière du village de Bertangles, près d'Amiens, avec les mêmes honneurs militaires que les pilotes alliés *le 22 avril 1918*.

En 1919, le cercueil du Baron rouge est transféré au cimetière militaire allemand de Fricourt, dans la Somme. *En 1925*, son jeune frère, Bolko rapatrie le cercueil en Allemagne pour le conduire à l'Invalidenfriedhof, le cimetière militaire de Berlin. *En 1945*, le fils de Bolko, Hartman, effectue des démarches auprès des autorités de l'Allemagne de l'Est pour rapatrier le corps à l'Ouest. Ce n'est qu'au printemps 1975 que l'autorisation est enfin donnée et Richthofen est enterré à Wiesbaden dans le caveau familial, auprès de sa mère.

La légende fait du Baron rouge l'incarnation du « chevalier du ciel » respectueux de l'ennemi ; l'historien Joachim Castan, au vu des archives inédites de la famille von Richthofen le dépeint comme un pilote sans scrupules, impitoyable avec ses adversaires, n'hésitant pas à les achever.

- ¹ **Freiherr** (en allemand « Seigneur libre ») : titre de noblesse qui existe jusqu'en 1918 au sein du Saint Empire romain germanique, en Allemagne, dans les états baltes et en Autriche-Hongrie. Il est l'équivalent de baron.
- ² **Uhlans** : cavalier armé d'une lance dans les armées slaves et germaniques, similaire au lancier de l'armée française. Les premiers régiments de uhlands sont créés au XVIII^e siècle et, au début de la Première Guerre mondiale, l'armée allemande aligne 26 régiments, dissous après le conflit.
- ³ Voir notice « [Oswald Boelcke, un des grands as allemands, meurt en opération](#) », 28/10/1916.
- ⁴ **Lanoe Hawker (1890-1916)** : pilote britannique durant la Première Guerre mondiale, il est connu pour avoir abattu plusieurs avions au début de la guerre avec un fusil de chasse accroché à son fuselage. Le 23 novembre 1916, il affronte Manfred von Richthofen dont il devient la 11^{ème} victime.
- ⁵ **Wolfram von Richthofen (1895-1945)** : en 1913, il intègre un régiment de hussards où il gravit les échelons jusqu'en 1917. En mars 1918, il rejoint le Jagdstaffel 11 commandé par son cousin Manfred von Richthofen puis quitte le service actif en 1920 pour devenir ingénieur. Il participe à la reconstitution secrète de la Luftwaffe puis devient chef d'Etat-major puis chef de la légion Condor lors de la guerre civile espagnole. Lors de la Seconde Guerre mondiale, il participe aux campagnes de Pologne, de France, des Balkans puis de Russie. Nommé generalfeldmarschall le 16 février 1943, il meurt d'un cancer au cerveau alors qu'il est prisonnier de guerre des Américains.
- ⁶ **Wilfrid May (1896-1952)** : pilote canadien durant la Première Guerre mondiale, il contribue lors de la Seconde Guerre mondiale à la mise sur pied du programme d'entraînement aérien du Commonwealth. Il est un pionnier des techniques de recherche et de sauvetage aérien.
- ⁷ **Arthur Roy Brown (1893-1944)** : as de l'aviation canadienne lors de la Première Guerre mondiale, il est crédité de la mort du Baron rouge. Enrôlé en 1915, il abat son premier avion le 17 juillet 1917.



Albatros D.II :

biplan de chasse monoplace allemand de la Première Guerre mondiale. Avion extrêmement solide et agile, il est l'une des raisons pour lesquelles les Alliés perdent leur supériorité aérienne sur le front Ouest au début 1917.

Mise en service en : 1916
Vitesse maximale : 175 km/h.
Plafond : 5 180 m
Rayon d'action : 300 km
Envergure : 8,50 m ; longueur 7,40
Armes : 2 mitrailleuses LMG 08/15, 7.92 mm



Albatros D.III :

monoplace de chasse allemand de la Première Guerre mondiale, adapté de la cellule d'un chasseur Nieuport sur le fuselage d'un Albatros D.II. Suite à la rupture du plan inférieur sur un avion piloté par Richthofen, cet avion est interdit un temps en mars 1917. C'est l'avion de tous les as allemands.

Mise en service en : 1916 ; 1 866 exemplaires
vitesse maximale : 175 km/h
vitesse ascensionnelle : 270 m/mn
Rayon d'action : 430 km



Albatros D.V :

avion de chasse allemand de la Première Guerre mondiale, c'est une version allégée du D.III. Il révèle rapidement les mêmes faiblesses de structures que le D.III.

Von Richthofen écrit, en juillet 1917 : « il est si ridiculement démodé et si ridiculement inférieur aux avions anglais que l'on ne peut rien faire avec cet engin ».

Mise en service en : mai 1917



Fokker Dr. I :

avion de chasse allemand de la Première Guerre mondiale utilisé en 1917 et 1918. Ce triplan est connu pour être utilisé par le Baron rouge. Construit pour contrer les Sopwith triplan britanniques, il est engagé dès octobre 1917 mais le Baron rouge prend possession du sien dès le 28 août 1917. De nombreux pilotes allemands le trouvent plus lent que la plupart des avions de chasses alliés, malgré sa bonne manœuvrabilité et son impressionnante facilité à monter. Retiré de vol, il n'est que rarement déployé dans les escadrilles de chasse. La production de cet avion est arrêtée en mai 1918.