



Vida y muerte del legendario “Barón Rojo”, el piloto alemán que más aviones enemigos derribó en la Primera Guerra Mundial

» Nacido el 2 de mayo de 1892 en el seno de una familia con una larga tradición militar, Manfred von Richthofen hizo sus primeras armas como soldado de caballería, pero luego se incorporó a la naciente aviación de guerra alemana. Con sus inconfundibles aviones pintados de rojo, que le valieron el apodo, abatió a 80 aviones enemigos, un récord de un solo piloto que recién fue superado en la Segunda Guerra Mundial.

Si a Manfred von Richthofen tanto sus colegas como sus enemigos lo apodaron el Barón Rojo fue por dos razones: el color del avión Fokker triplano con el que combatía en el aire y el sangriento reguero de muertes que dejaba en las batallas aéreas. Con 80 derribos fue el piloto que más aviones abatió durante la Primera Guerra Mundial, muy por encima de cualquier otro. En tierra era un aristócrata amable y educado, pero cuando volaba se transformaba en un ave de rapiña que no tenía piedad con sus presas. Los pilotos británicos y franceses sabían que su suerte estaba echada si se encontraban en el aire con el inconfundible avión carmesí del as de la aviación alemana, un color que él mismo había elegido para que sus enemigos lo reconocieran. Si las fuerzas aéreas fueron una novedad en el conflicto que sacudió a Europa entre 1914 y 1918, el Barón Rojo fue el as entre los ases entre sus combatientes. En vida ya era legendario y su muerte en combate casi al final de la guerra acrecentó aún más la leyenda.

Tuvo tiempo también de escribir un libro sobre su carrera militar y sus experiencias en los combates aéreos. Para von Richthofen la mayor virtud de un piloto no era la habilidad sino su agresividad. “Así debe ser un piloto de caza. El factor decisivo no reside en las acrobacias, sino en tener decisión y agallas. Uno puede ser extraordinario haciendo loopings y otras cabriolas, y sin embargo no servir para derribar aviones. A mi entender, el espíritu ofensivo lo es todo y ese espíritu es natural en los alemanes. Por esta razón siempre ejercemos el dominio en el aire”, definió en El piloto de combate rojo.

De la caballería al aire

Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen nació en Breslavia, por entonces parte del Imperio Alemán, el 2 de mayo de 1892, en el seno de una familia terrateniente emparentada con la realeza prusiana. Su padre, Albrecht, era un oficial de caballería retirado, que había llegado a tener mando en un regimiento. La carrera militar era un destino indiscutible para los miembros de la familia Richthofen y para iniciarla Manfred fue enviado a



Manfred von Richthofen, conocido como el Barón Rojo, fue el piloto más letal de la Primera Guerra Mundial.



El aviador alemán se convirtió en una de las figuras más reconocidas y temidas de la Gran Guerra.



Sus adversarios identificaban su presencia en el aire por el característico color rojo de su avión.

los 11 años a la Escuela Militar Prusiana, de la que se decía que “convertía a los niños en soldados, sin peros ni condiciones”.

Después del período de adiestramiento como cadete, se alistó en los Ulanos, la caballería alemana en la que había servido su padre, donde el comienzo de la Primera Guerra Mundial, en 1914, lo encontró con el grado de teniente en el primer regimiento. No estuvo mucho tiempo allí porque el alto mando prusiano lo pasó a la infantería para que combatiera contra los franceses, donde participó de la batalla de

Verdún. De esa etapa diría después que la guerra de trincheras era tan inhumana como aburrida. “Para un espíritu tan inquieto como el mío, el servicio en Verdún podría describirse como aburrido. Estuve en las trincheras en un lugar donde no ocurría nada”, escribió sobre esa experiencia.

Quería cambiar de destino y vio la oportunidad en la incipiente aviación militar. “Elevé una petición a mi comandante y las malas lenguas aseguraban que decía así: ‘Excelencia, yo no he venido a la guerra para reco-

ger queso y huevos, sino con un propósito bien distinto’. Al principio, creí que no me harían caso, pero mi petición finalmente obtuvo respuesta y a últimos de mayo de 1915 ingresé en el cuerpo de aviación. De este modo fueron colmados todos mis deseos”, contó en su libro. Durante el período de instrucción no logró destacarse y al principio solo lo mandaron a observar y fotografiar el frente oriental, y más tarde lo destinaron como tripulante en un bombardero.

Todo cambió cuando en una misión de observación debió entrar en combate. No tenía experiencia, pero las osadas maniobras evasivas que realizó llamaron la atención de Oswald Boelcke, padre de la nueva arma aérea alemana, que lo reclutó para el escuadrón de caza Jasta 2, donde estaba la flor y la nata de la aviación de combate.

El as de la aviación

Su primera salida como piloto de caza, el 17 de septiembre de 1916, en los cielos de Cambrai, Francia, fue todo un éxito.

Durante los meses siguientes, se destacó de tal manera por su agudeza visual y por el don especial que tenía para enfrentarse al peligro, que sus compañeros, admirados, decían de él que se “transformaba” cuando empuñaba los mandos de su avión. Muy pronto, el joven von Richthofen llegó a superar las 40 victorias de su maestro, Boelcke, y logró derribar el biplano del piloto más famoso de la aviación británica, Lanoe Hawker.

Lo relató así: “El día que más orgulloso me sentí fue el día en que me dijeron que el aviador inglés al que había derribado el 23 de noviembre de 1916 era nada menos que el comandante Hawker, ‘el Immelmann inglés’, como lo llamábamos. Por el modo en que se desarrolló aquel combate pude imaginar que me las veía con uno de los grandes (...). Los círculos que describíamos uno alrededor del otro eran tan pequeños que no tendrían más de ochenta o cien metros. Tuve tiempo de ver bien a mi rival. Lo observaba justo desde arriba y podía ver cada uno de



sus movimientos en la cabina. De no haber llevado la cabeza cubierta hubiese podido ver la cara que ponía. Poco a poco, el valiente sportman comprendió que llevaba las de perder y que tenía que decidirse entre aterrizar en las líneas alemanas o retirarse a las suyas. Como era natural, optó por lo último después de intentar escabullirse haciendo loopings y demás acrobacias. Entretanto, mis primeras 'peldillas' le rozaban las orejas; hasta entonces ninguno de los dos había disparado en serio. A cien metros de altitud, mi adversario intentó volar en zigzag para dificultarme el blanco. Entonces se presentó mi oportunidad. Lo fui acosando hasta los cincuenta metros, disparándole sin cesar. El inglés iba a caer sin remedio. Para lograrlo casi tuve que gastar un cargador entero. Mi enemigo se estrelló al borde de nuestras líneas con un tiro en la cabeza. Su ametralladora se clavó en la tierra y hoy decora la entrada de mi casa".

Poco después de ese combate, una desgracia le dio su gran oportunidad. Cuando Boelcke cayó en combate, sus superiores le dieron el mando de la escuadrilla, que fue bautizada con un nuevo nombre, "el circo volador", por los colores vivos y diferentes con que estaban pintados los 14 aviones que la componían. Von Richtofen pintó el suyo de rojo para ser reconocido por sus adversarios y así se ganó, entre propios y extraños, el apodo de Barón Rojo. Como comandante de la escuadrilla llegó a dirigir 58 misiones en las que derribó 80 aviones, el récord de la Primera Guerra. Al finalizar la campaña, su unidad había derribado 644 aviones y sufrido tan sólo 56 bajas, por lo que fue condecorada con la Cruz del Mérito.

Una herida y un libro

Si el Barón Rojo pudo dejar por escrito sus experiencias de combate se debió a una herida que casi le cuesta la vida. El 6 de julio de 1917 mientras perseguía a un avión enemigo, una bala le dio en la cabeza. El impacto cual lo paralizó y dejó ciego por unos segundos, pero se recuperó lo suficiente para poder aterrizar. Apenas tocó tierra, perdió el conocimiento. Debió dejar de volar durante dos meses para poder recuperarse en las tierras de su familia. Aprovechó el tiempo para escribir sus memorias en El piloto de combate rojo, un libro al que terminó de dar forma definitiva el periodista Erich von Salzman.

En el texto, que una vez publicado y aprovechando la fama del Barón Rojo fue utilizado por el Comando Supremo del Ejército con fines propagandisti-



Richthofen junto con los compañeros de su escuadrilla.

cos, además de relatar sus combates, von Richthofen hizo una caracterización de sus enemigos, según sus nacionalidades. Con los aviadores franceses fue abiertamente despectivo: "Los franceses están ahí, acechando unas veces y preparando emboscadas otras tantas, algo difícil de hacer allá arriba. Hoy sólo se dejan sorprender los principiantes. Las emboscadas son imposibles mientras no se inventen aeroplanos invisibles. Aunque, de vez en cuando, aún les hierve a los franceses la sangre gálica. Entonces se deciden al ataque directo, pero su espíritu es comparable a la gaseosa: pierde fuerza al instante. Les falta aguante, tenacidad", los definió.

Sobre los ingleses dejó una opinión algo mejor: "Al inglés, por el contrario, se le nota algo su sangre germana. Al sportman le gusta mucho volar, aunque se pierde demasiado en lo deportivo. Le encanta hacer loopings, caer en picado, volar cabeza abajo y hacer otras martingalas similares por encima de nuestras trincheras. Todo esto está muy bien para el público de un concurso de acrobacias, pero la gente de nuestras trincheras no es tan impresionable. Ellos exigen algo más: que luevan continuamente aviadores ingleses", escribió.

El regreso y el final

Von Richthofen nunca se recuperó totalmente de la herida en la cabeza, que le dejó como secuela un temblor en las manos que le dificultaba comandar los aviones. Aún así, quiso volver a volar y a combatir, con la mis-

ma temeridad de siempre. Poco después le asignaron un nuevo avión de combate, un triplano Fokker al que de inmediato pintó con su color característico para que sus enemigos supieran que el Barón Rojo estaba de regreso en los cielos.

Se creía invencible y nunca imaginó que el final estaba próximo. El 21 de abril de 1918, cuando la escuadrilla del Circo Volador atacó a un grupo de aviones británicos sobre Vaux-sur-Somme, en Francia, el Barón Rojo se separó de sus compañeros para derribar a un avión enemigo a baja altitud. Atacado en el aire por el piloto canadiense Arthur Roy Brown y por ametralladoras automáticas desde tierra, fue alcanzado por una bala calibre 7,70 en el pecho y murió instantáneamente.

Los primeros informes oficiales señalaron que la bala mortal había sido disparada por Brown, pero una investigación posterior demostró que el disparo había sido realizado con una ametralladora desde tierra por el soldado de infantería australiano William John "Snowy" Evans.

Manfred von Richthofen fue enterrado con todos los honores militares por sus enemigos en el lugar donde cayó, cerca de Amiens. En su lápida se podía leer: "Aquí yace un valiente, un noble adversario y un verdadero hombre de honor. Que descansa en paz". Desde 1973, los restos del Barón Rojo descansan junto a los de otros miembros de su familia en el Cementerio Südfriedhof de Wiesbaden, Alemania.

Por Daniel Cecchini
Fuente: Infobae



El Barón Rojo desarrolló un estilo de combate basado en la agresividad y la precisión.



En vida, su figura ya había adquirido un carácter legendario entre aliados y enemigos.



Manfred von Richthofen fue enterrado con honores por sus rivales británicos.