

A világ hadba száll

**Vickers FB5**

Származási ország: Nagy-Britannia
Szárnycsávó: 11,1 m Maximális sebesség: 113 km/h
A Vickers FB5 (Fighting Biplane) volt a világ első operatív vadászbombázója. Ahogy a neve is mutatja, az eredeti terv ötödik változata volt, és először 1914 karácsonykor indult bevetésre. A gépet a nyugati fronton használták 1915 februárjától, de túl lassúnak bizonyult, és a következő évben kivonták a harcokból.

Fokker EI

Származási ország: Németország Szárnycsávó: 8,85 m Maximális sebesség: 130 km/h
Mindössze 54 darab Fokker EI-t gyártottak, és a Vickershez hasonlóan két évig volt hadrendben. Tervezője, Anthony Fokker körülbelül 40 repülőgéptípust tervezett Németország számára a háború folyamán, és az EI volt az első, amelyet hadrendbe állítottak a légierőnél. Alkalmazása a „Fokker veszedelem” kezdete volt, amelynek során a német monoplánok uralták a nyugati frontot.

Acélsisak

Elavultnak tűnt a csatatéren páncélzatot viselni, egészen addig, amíg a katonák nem találkoztak a repeszekkel.

03 Azokban az időkben, amikor még szemtől szemben, test test ellen viseltek hadat, nem akadt lovag, aki csatába indult volna sisak nélkül, amely az egész fejét befedte és megvédte a kardcsapásoktól. Ám mivel a közelharcnak idővel vége szakadt, és az álcázás, valamint a mobilitás fontosabbá vált, textil fejfedő rendszeresí-

tettek. Ez azonban nem nyújtott védelmet az I. világháború modern tüzérségi fegyvereivel szemben, és 1915-ben Franciaország felülvizsgálta az egyenruhára vonatkozó elveit. August-Louis Adrian hadbiztos tábornok, a hadfelszerelésekért felelős francia kormány megbízott egy kórház-ellenőrző útján megkérdezett egy katonát, hogyan élte túl a fejsérüléseit. Azt a választ kapta, hogy a fém főzőedényét viselte a sapkája alatt. Adrian kísérletezni kezdett a fejével, ehhez a párizsi tüztőlők sisakját, a casque de pompier-t vette alapul. Az Adrian M15 sisakot júliusban vezették be, és azonnal sikere lett, bár mindössze 0,7 mm-es vastagsága nem védett meg mindentől.



A lángszórót fedezékből kellett használni, akkor volt a leghatékonyabb, ha a lövészárkok egymáshoz közel helyezkedtek el

Lángszóró

A lángszóró rémisztő fegyvernek tűnt, a valóságban az ijesztő hangja volt rosszabb, nem a lángja

04 A lángszórót Richard Fiedler találta fel 1900-ban Berlinben, de csak 11 év múlva került a német hadsereg fegyvertárába. A lövészárkok közelharcai során megnőtt az igény a kis hatótávolságú fegyverek iránt. A lángszórót a német 3. gárda utászezred katonái használták először 1915. február 25-én, Malancourt-nál. Ypres-nél, ahol a lövészárkok egymástól ke-

sebb mint 5 méterre helyezkedtek el, hat ilyen vetettek be. A legtöbb halálos eset azonban nem is a tűz, hanem az okozta, hogy amikor a katonák próbáltak a lángok elől menekülni, lelőtték őket. Az 1915-ben használt lángszóró csak kétpercnyi támadásra elegendő éghető folyadékkal volt felszerelve. Nehézsége ellenére a németek több mint 300 csatában használták a lángszórót a háború során.



Amint megkezdődött a légi hadviselés, a gépek közötti közelharc egyre gyakoribbá vált a nyugati front felett

Morane-Saulnier L

Származási ország: Franciaország
Szárnycsávó: 11,2 m Maximális sebesség: 125 km/h
A Lewis géppuskával felszerelt Morane-Saulnier L volt az első olyan vadászgép, amely a légsavarkörön keresztül tüzel, a propellerszármak légcsavarborítás védte a becsapódó saját lövedékektől. Szokatlan, hogy a repülőgépet a Francia Légierő, a Királyi Légi Hadtest, a Királyi Tengerészeti Légi Szolgálat és a Cári Orosz Légi Szolgálat, valamint licenc alapján Németország is alkalmazta.



Repülőgép-anyahajó

Amint bevetették a repülőgépeket, gyorsan fejlesztettek hozzájuk új indítási módokat is.

06

A Királyi Haditengerészet első, felszállásra alkalmas fedélzeti repülőgép-anyahajója a HMS Hermes volt

1912-ben. Két hidroplánt hordozott, amelyeket káapulttal indítottak. Két évvel később az első támadásokat a Helgolandnál horgonyzó Empress, Engadine és Riviera korábbi csatorna-gőzösökről indították, hogy a cuxhaveni tengerészeti bázison a zeppelinhangárokat bombázzák. Abban az évben készült el az első repülőgép-anyahajónak megépített hadihajó (ámbar kezdetben nem annak tervezték), a HMS Ark Royal, amely 112 méter hosszú volt. A fedélzetek alatti hangárok tíz hidroplánt tudtak befogadni. A Dardanellákhoz küldték, az első repülőgép 1915 februárjában szállt fel róla. A HMS Furious volt az első olyan repülőgép-anyahajó, amelyről a kerek repülők is képesek voltak felszállni, noha visszatérni már nem tudtak rá, küldetésüket szárazföldi bázison kellett befejezniük.



A brit repülés ászai

Sokan hallottak már Németország híres-hírhedt Vörös Bárójáról. Peter Hart a légi egyeduralomért harcoló brit Királyi Repülő Hadtest két kiemelkedő pilótáját mutatja be

NAGYON SOKAN ISMERIK Manfred von Richthofen, a rettegett Vörös Báró nevét, aki a britek számára maga volt az égi csapás. Nagy-Britanniának is megvoltak a maga hősei, akiknek a sikerét német repülők roncsainak sora övezte. A legnagyobb pilóták közül is kiemelkedett: James McCudden és Edward Mannock.

A Királyi Repülő Hadtestet (Royal Flying Corps, RFC) 1912-ben alapították. A háború kitörését követően 63 géppel repültek át Franciaországba. A korszakra visszatekintve elképesztő, hogy milyen gyors fejlődésen ment keresztül az RFC, és mennyire rövid idő alatt jutott el az érettségig. A repülőgépek eredeti funkciója csak a felderítés volt – ketten ültek a fedélzeten: egy pilóta és egy megfigyelő, a kezében jegyzetfüzettel. A lövészárók-háborúban a légi járművek kínálták az egyetlen lehetőséget, hogy kiderítsék, mi történik az ellenséges frontvonalak mögött. Nem sokkal később a jegyzetfüzetet már felváltotta a fényképezőgép, mellyel üveglemezen rögzítették a fedezékek, tüzérségi állások és megerősített lövészállások pontos helyét.

Azonban a fényképek is csak a kezdetet jelentették. A drót nélküli távíró felhasználásával a repülőkről pontosítást tudtak küldeni, hogy a tüzérségi gránátokat közvetlenül azokra a célpontokra irányítsák, amelyeket a földfelszínről látni sem lehetett. Ezt követően már egyik hadsereg sem engedhette meg magának, hogy az ellenséges gépek szabadon repüljenek a frontvonaluk felett. Mire 1915-öt irtunk, már mindkét fél kifejlesztette az első együléses vadászgépet, amit arra terveztek, hogy lelője az ellenség felderítő gépeit. Így kezdődött

a háború, melynek téje a légtér feletti uralom megszerzése volt.

Nem kellett hozzá sok idő és Németországban és Franciaországban is kialakult az ászok kultusza – azoké a pilótáké, akik több mint öt elismert légi győzelmet arattak. Szemet gyönyörködtető küzdelmük életben tartotta a reményt, hogy még az első világháború gépesített öldöklésében is akadtak emberek, akik egyedül is képesek voltak eredményt elérni. A britek nem csináltak hírverést az ászaiknak, 1918-ra mégis volt két pilóta, akik társaik körében rendkívüli hírnevet szereztek maguknak: James 'Jimmy' McCudden és Edward 'Mick' Mannock.

Két életrajz

A háború kitörésekor Jimmy McCudden még repülőgép-szerelőként dolgozott, egészen addig, amíg szemtanúja nem lett egy olyan tragédiának, amely előre vetítette a négy évvel későbbi halálát okozó szerencsétlenséget.

„Hallottuk, ahogy leállt a motor, majd a becsapódás borzalmas hangjait. Aki hallott már ilyet, soha az életben el nem felejt. Fél mérföldet futottam, a gépet egy kis fenyvesben találtam, átmásztam a kerítésen, és elkezdtem félrehúzni a roncsokat, hogy kiszabadítsam a személyzetet. Már mindketten halottak voltak.

Sose felejttem el azt a reggelt. Nagyjából fél hét lehetett, amikor ott terdepeltem szegény Keith Barlow mellett, hol őt néztem, hol a felkelő napot, és azon töprengtem, vajon mindig ilyen lesz a háború?”

Amikor McCudden kikerült a nyugati frontra, a nyughatatlan természetével kiérdemelte, hogy felvigyék megfigyelőnek egy kétüléses felderítő géppel. ➤

James 'Jimmy' McCudden 57 elismert légi győzelemig jutott, érdemei elismerésként Viktória-kereszttel tüntették ki. 23 évesen hunyt el

CODY IMAGES XZCGRB15

AZOK A CSODÁLATOS FÉRFIAK – A brit sereg ászai

EDWARD 'MICK' MANNOCK

Edward Mannock 1887. május 24-én született munkáscsaládban. Törökországban dolgozott vendégmunkásként, az első világháború kitörésekor internálták. Később rossz egészségi állapota miatt szabadon bocsátották. 1916-os felépülése után a Királyi Repülő Hadtesthez csatlakozott. 1917–1918-ban a nyugati fronton szolgált a 40., 74. és a 85. repülőszázadban. 1918. július 26-án lelőtték a gépét és életét veszítette. 73 elismert légi győzelmet aratott.

JAMES 'JIMMY' MCCUDDEN

James McCudden 1895. március 28-án született munkásosztálybeli katonacsalád sarjaként. 1910-ben kürtösként csatlakozott a Royal Engineers hadtesthez. 1913-ban átkerült a Királyi Repülő Hadtesthez, ahol már repülőgép-szerelőként dolgozott. 1917 januárjában tiszti kinevezését követően a nyugati fronton a 3., 29. és az 56. repülőszázad tagjaként szolgált. 1918. július 9-én baleset következtében hunyt el. Még életében Viktória-kereszttel tüntették ki. Hivatalosan 57 elismert győzelmet aratott.



Nemsokára őrmesterré léptették elő, majd emlékezetes ütközetet vívott a rettegett német pilótával, Max Immelmann-nal, aki a Fokker monoplánnal repült.

„A Fokker már megfordult, és a mi gépünk felé tartott, nem sokkal felettünk. Vállamon a Lewis-golyószóróval felálltam és tüzet nyitottam a gépre, amint a jobb szárnyunk felett repült el. Továbbrepült, míg el nem tűnt a láthatáron. Feltételezésünk szerint Immelmann volt a Fokker pilótája. Hálával tartozom az égieknek, hogy visszatérhettem erről a küldetésről. A gépen az futott át az agyamon, hogy ha Immelmann meglátott minket a Fokkerjából, akkor nem nagyon marad esélyünk vele szemben. És most mégis itt vagyunk. Amíg élünk, tanulunk.”

Felfokozott idegállapotban

1916 júliusában McCudden visszatért hazájába, hogy megtanuljon repülőtet vezetni, majd kiképzését követően őrmesteri rangban egy DH2-es együléses vadászgép pilótája lett. Őt győzelmet gyorsan be is gyűjtött, mielőtt 1917 februárjában visszatért volna Angliába, hogy repülőoktatóként dolgozzon tovább. A tanítványai közé tartozott Mick Mannock, aki 28 éves korával idősebb volt a legtöbb pilótánál. Mannock rendkívül intelligens és felfokozott idegállapotú alkat volt, akit annyira marcangoltak mélyen gyökerező félelmei, hogy csak nagy nehézségek árán érhetette el az első győzelmét.

Mannock rögtön a kezdetektől fogva hitt abban, hogy a légi háború olyan tudomány, amely szüntelen gyakorlást igényel. Miután lelőtte az első német repülőtet,

úgy tűnt, megnyugodott és hamarosan rendszeresen gyűjtötte be a győzelmeket. Sikerének kulcsa a szorgalmas felkészülésben, a rendkívüli óvatosságban, a gondos cserkészésben, valamint abban a felismerésben rejlett, hogy mekkora jelentőségű, ha több pilóta csapatként működik együtt.

Ira Jones hadnagy így idézte fel Mannock módszerét: „a gépe váratlanul, egyik pillanatról a másikra vad szítálásba kezdett, ami annak a jele volt, hogy támadásra készül – de hol volt az ellenség? A társai annak ellenére sem látták az ellenséget, hogy a gép orra pont az irányukba mutatott. Még egy jelzés következett, majd az SE5-ös zuhanórepülésbe

Mick Mannock pihenését tölti az utolsó szabadságán. Ekkorra már rendkívül megviselte őt a légi küzdelemmel együtt járó lelki-idegi megterhelés

A Királyi Repülő Hadtest repülőszázadának vadászpilótái büszkén állnak az SE5-ös flotta előtt. McCudden és Mannock is ezt a gépet részesítette előnyben

kezdett. Egy gyors félorsó után már meg is pillantották, ahogy az ellenséges formáció békésen repül alattuk. Az eredmény: egy teljesen váratlan rajtaütés.”

Tanítása során Mannock teljes meggyőződéssel hirdette az egyszerű, de frappáns alapelvet: „Uraim, mindig felette. Nagy ritkán egy szinten vele, de sohasem alatta.” A repülési magasságban volt a légi küzdelem kulcsa.

Miután McCudden letöltötte idejét repülőoktatóként, 1917-ben kötelékpáncsnokként tért vissza a hadszíntérre és az új SE5a típusú együléses vadászgép pilótája lett az 56. repülőszázadnál. Ekkorra már vadászpilóta volt: repülési tehetségét és pontos célzókéességét már kiegészítette a legapróbb részletek is kiterjedő abszolút figyelem, amellyel a repülőgépet és a fegyverzetet ellenőrizte. Profizmusát jól szemlélteti a légi hadviseléshez való pragmatikus hozzáállása. Nem volt ideje lovagias cselekedetekre.

„Módszerem lényege abban állt, hogy ha csak lehetett, akkor támadtam meg a pilótát, amikor számára az a leghátrányosabb volt. Ha engem támadtak meg, és én kerültem kiszolgáltatott helyzetbe, akkor rendszerint felhagytam a küzdelemmel, mert szerintem a pilótákat csak a saját fegyverükkel lehet legyőzni a légtérben: fortélyllyal. Hiszem, hogy a hadviselés legjobb módja az, ha a lehető legtöbb ellenséget szedjük le a legkisebb kockázat és költség mellett, a lehető legkevesebb saját sebesült árán.”

McCudden eredményes kötelékpáncsnok volt, győzelmeinek száma egyre csak emelkedett. Ahogy az 1917-es év a végéhez közeledett, ő és Mannock is éppen karrierje csúcsa felé tartott. 1918 során azonban több légi ütközet zajlott, mint azelőtt az első világháború teljes időtartama alatt. Fokozatosan eszkalálódott az égi háború, és amikor már teljesen általánossá vált, akkor kezdtek el egyesével hullani a nagy ászok mindkét oldalon.

Január és február során McCudden repülőgép-szerelőként megszerzett műszaki ismereteit felhasználva a veszély egy új dimenziójával tartotta rettegésben a nagy magasságban repülő német felderítőgépeket. SE5a típusú gépének motorjában kicserélte a dugattyúkat és így nagyobb sűrítési arányt hozott létre, hogy a megnövekedett teljesítménynek köszönhetően – a hideggel és az oxigénhiánnyal dacolva – el tudja érni a 20 ezer lábás (6000 méteres) magasságot.

„Láttam egy LVG kétülést, ami kelet felé próbált meglepni, tövig húztam a gázt a nagy kompressziójú Hispanómnak, és

simán befogtam. Gyorsan felvettem a tüzelőállást és a két géppuskával egyszerre eresztettem meg egy ragyogó sorozatot az irányába, mire a gép lefelé fordította az orrát és megindult függőlegesen, majd átfordult és úgy zuhant tovább, hátával a föld felé. Az ellenséges lövész úgy repült ki a gépből, mintha parittyából lőtték volna ki, úgy festett szerencsétlen, mintha csak keze-lába lenne.”

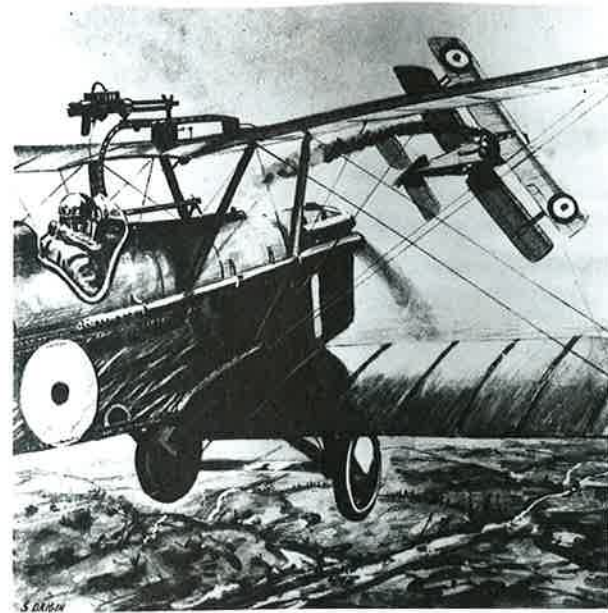
Háborús veszteségek

Nem sokkal ezután McCudden újra viszszerült hazájába és újra repülőoktató lett. Viktória-kereszttel tüntették ki, és a londoni társasági élet hősként ünnepelte. Alig 4 hónappal később újra Franciaországba vezényelték, ezúttal a 60. repülőszázad parancsnokaként. Angliából szállt fel vadonatúj SE5a típusú gépével és Auxi-le-Château kifutópályáján landolt eligazításért. Felszállás után, miközben gépével meredeken emelkedett, a motor lefulladt és ő a gépével a közeli erdőbe csapódott. A földi személyzet a baleset helyszínére sietett, McCudden testét a gép szárnya mellett, a földön fekvé találta meg. Már nem nyerte vissza eszméletét; még aznap meghalt. A háború egyik legsikeresebb brit repülője halott volt. Halálát a feltételezések szerint egy meghibásodott karburátor okozta, karrierje 57 győzelemmel a neve mellett ért véget. És csak 23 éves volt...

Mick Mannock rendkívül rosszul viselte McCudden halálhírért, ekkorra már kezdett teljesen felőrödni. Mindig is humorral igyekezett leplezni költétáncot járó idegeit, és ha kellett, tulajdon félelmeit nevette ki. Mindeközben kialakult egy háborzongató mániája, hogy elmondja, mi következik be, ha valakit lelőnek és gépét teljesen elborítják a lángok. Ira Jones hadnagy így számolt be erről:

„Akárhányszor leszedett egyet és az lángcsóvaként zuhant alá, táncolva lejtett be a kázinba és felfokozott állapotban kurjongatta: Tűzgolyók, srácok! Sercegetek, sercegetek! – Majd pontosan leírta, mit érezhetett az a szerencsétlen, egészen a legapróbb részletekig. Majd amikor ámokfutása véget ért és arcáról eltűnt az ördögi vigyor, odafordult egyikünkhez, a képünkbe nevetett és azt mondta: Veled is pontosan ez fog történni a következő bevetésen, fiacskám!”

A félelem annyira kezdett eluralkodni rajta, hogy mindig csőre töltött pisztolyt vitt magával a fedélzetre, arra az esetre, ha kigyulladna a gépe, amelynek fedélzetén nem volt ejtőernyő.



„Villámgyorsan felcsapott a láng, melyet sűrű fekete füstcsóva követett.” A baleset illusztrációja, amely Mick Mannock életébe került

Mannock egyértelműen harctéri neuroziséban szenvedett, és igazság szerint haza kellett volna küldeni. Utolsó szabadsága idején még a szokásosnál is jobban ingadozott a hangulata, meg volt róla győződve, hogy meg fogják ölni. Egyik barátja, Jim Eyles olyan testi tünetekről számolt be, melyek fényt derítettek arra, hogy mekkora nyomás nehezedett a pilótára.

„Vadul remegni kezdett, a remegés görcsös rángatózássá súlyosbodott. Öntudatlanul üvölni kezdett, majd motyogott valamit, amiből egy szót sem értettem. Amikor felemelte a fejét, borzasztó látványt nyújtott: a könny és a nyál

Felfokozott idegállapotú alkat volt, akit annyira marcangoltak mélyen gyökerező félelmei, hogy csak nagy nehézségek árán tudta elérni az első győzelmét

összekeveredve csorgott le az arcán és mit sem tudott tenni ellene. A gallérja és az ingmelle teljesen átnedvesedett. Amikor észrevette, hogy figyelem, bágyadtan rám mosolygott és próbálta elűtni a dolgot – soha többé nem hozta szóba a történeteket.”

A hazafias kötelesség azonban továbbra is hajtotta előre, szabadságáról visszatérve őrnaggyá léptették elő, és ő lett a 85. repülőszázad parancsnoka. Nem késlekedett, az embereiből azonnal halálosztagot kezdett összekalapálni. A nagy nyomás hatására azonban értékítélete egyre gyakrabban hagyta cserben, és ő maga is egyre több kockázatot vállalt.

Utolsó őrjárat

Végül július 26-án Mick Mannock egy ifjú új-zélandi pilótát, Douglas Inglis-t vitte fel egy hajnali őrjáratra, hogy segítsen neki megszerezni az első győzelmet.

„Egy gyors forduló és egy bukó – később így emlékezett vissza Inglis –, és Mick már tüzet is nyitott a kétülésesre. Biztos, hogy eltalálta a megfigyelőt, mivel amikor felhúzza a gépét, én alulról követtem, és nem láttam, hogy tüzelt volna. Kiluggattam a benzintankját és majdnem elkaptam a farkát, amikor előrebukott az orra. Mick mögé zárkóztam és még egy párat köröztünk az égő roncs körül.”

Edward Naulls közlegény a földről követte, ahogy a két repülő alacsonyan repül. „Izgatottan lestem, ahogy a német géppuskaállásból nyomjelző lövedékkel lőtték Mannock gépét. El is találták a motorját, villámgyorsan felcsapott a láng, melyet sűrű fekete füstcsóva követett, és Mannock gépe magatehetetlenül zuhant tovább, hogy nem messze az áldozatától érjen földet.”

Mindez rendkívül gyorsan történt, de az biztos, hogy Mannock meghalt – és pont azok a lángok emésztették fel, amelyektől annyira rettegett. A halotti tornak hagyománya volt a pilóták körében, de Ira Jones beszámolója szerint ezúttal kifejezetten szánalmasra sikeredett.

„Nehéz úgy volt. Kísértett minket a gondolat, hogy Mick elszenesedett teste ott fekszik tőlünk egy pár mérföldre és ez eléggé lohasztóan hatott. Ezeken az alkalmakon jobban felöntöttünk a garatra, mint rendszeren szoktunk. Énekelni is próbáltunk, de ordított rólunk, hogy mennyire szánalmasan erőltetett az egész.”

Mannock sírjának pontos helye nem ismert, a mai napig keresik. 1919-ben posztumusz Viktória-kereszttel tüntették ki. Összesen 73 elismert győzelemig jutott.

A két legnagyobb brit ász, a munkásosztály két igazi hőse, Jimmy McCudden és Mick Mannock halott volt. Legalább annyira megérdemelték az elismerést, mint Richthofen. A háború után mindkettejüket sokat méltatták, egy ideig múlhatatlannak tűnt a dicsőségük. Mára mégis elfeledett hősök lettek. Megérdemlik, hogy emlékezzünk rájuk. ■

Peter Hart a Hadtörténelmi Múzeum (Imperial War Museum) történésze

Fordította Gether Dénes

A Vörös Báró

Vadász, hideg tekintetű gyilkos és
az I. világháború szupersztárja – egy férfi, aki
uralta a nyugati front feletti égboltot.

„Úgy nevelték, hogy az ölés
számára versenysport legyen,
minden szabad óráját szülei
kiterjedt sziléziai birtokán,
a hegyekben és az erdőkben
töltötte vadak cserkészésével”

1918. április 1-je vasárnapra esett. Dél előtt 11 óra körül Wilfrid May, az újonnan alapított RAF hadnagya a Somme menti megtámadott harcterek fölött találta magát. Távol került otthonától. A 22 éves, vidéki kanadai fiú ilyenkor általában a régimódi istentiszteletről szokott épp távozni, de most Észak-Franciaország kék égboltját fürkészte levadászható ellenséget keresve.

Ez még csak a második harci órája volt. Az előző napi első arról győzte meg parancsnokát, Roy Brown századost, aki már a középiskola óta ismerte Mayt, hogy a tapasztalatlan pilóta nem sokáig tud kitartani. Szigorúan megparancsolta Maynek, hogy ha a járőr harcba keveredik aznap, maradjon ki belőle. Brown 25 éves korára a légi harc veszélyeit megtapasztalt veterán volt. Jól ismerte May édesanyját is, és nem szeretne volna, hogy részvételével kelljen küldenie neki.

Röviddel azután, hogy a német légtérbe érkeztek, a RAF-órjartot megtámadták a Vörös Báró „Repülő Cirkuszának” fényesre festett gépei. May kezdetben engedelmeskedett a parancsnak, szófogadóan körözött a csata fölött egészen addig, amíg megpillantott egy magányos német háromfedelűt, amely szemlátomást szintén kerülte a harcot. Könnyű célpontnak ígérkezett, és a dicsőségszerzés esélye ellenállhatatlan volt. Amint botkormányát előretolta és a célpont felé ereszkedett, May nem tudta, hogy Wolfram von Richthofent készül megtámadni, aki kora legveszélyesebb pilótájának, Manfred von Richthofennek az unokatestvére volt, és Manfred hamarosan fel is tűnt mögötte.

Manfred von Richthofen háborúra nevelték. Arisztokrata katonacsaládba született 1892. május 2-án, a kelet-németországi Kleinburgban, és kiskorától tanították vadászni. Már tizenéves kora végén tehetséges, kiváló lövész és gyakorlott vadász volt. Úgy nevelték, hogy az ölés számára versenysport legyen, Manfred minden szabad

óráját szülei kiterjedt sziléziai birtokán, a hegyekben és az erdőkben töltötte vadak cserkészésével. Egész életében mániája maradt a vadászat.

Tizenegy éves korában apja a wahlstatti kadétiskolába küldte. Itt megkezdődött szabályos katonai kiképzése, amely keskeny tudásvénynt vágott a felnőtté válás irányába. Vég nélküli gyakorlattal, elméleti tanítással és testi fenytéssel sulykolták bele a császár harcos alattvalójától megkívánt önfeláldozást.

Nyolc évvel később, mire Richthofen végzett a lichterfeldi Királyi Katonai Akadémián, a kölyök vadászból német militarizmussal átítatott, bokacsattogató lovastiszt lett. Harci készsége, önfegyelme, erős kötelességtudata és maximális önbizalma együttesen egy háborúra tökéletesen programozott egyeddé tette.

Amikor 1914-ben kitört a háború, a 22 éves ifjú rájött, hogy szerepköre csaknem felesleges. A géppuska megjelenése idejétmúlttá tette a lovaságot, így a dicsőségre áhító fiatal katona más harci módszerek után nézett. Hamarosan talált is



Kulcsszereplők

egyet a frissen ásott lövészárkok fölött berregő új repülő masinák révén.

1914-ben a repülőgépek még csak egy évtizede léteztek. A katonai parancsnokok mindkét oldalon komolyan kétségbe vonták, hogy bármi gyakorlati hasznuk lehet, de ahogy a lövészárkok-hadviselés a konfliktust holtpontra juttatta, egyértelművé vált, hogy használhatók az ellenséges arcvonal kikémlésére a magasból, bár a felderítés hagyományosan a lovasság dolga volt. Richthofen 1915 májusában áthelyeztette magát a keleti fronti Német Repülő Szolgálatához.

Ekkoriban a légi hadviselés gyorsan változott. Néhány hónap alatt a roszakatag szervezetekben ülő, egymást téglákkal és pisztollyal támadó férfiak helyett megjelentek a célszerűen megépített repülő géppuskaállások. A németek jártak elől, és 1915 júliusára Fokker Eindecker monoplányaikkal már uralták az égboltot. A világ első légiflottája hatékonyan volt felszerelve, egy szinkronizálóbereendezés lehetővé tette, hogy a pilóta a légsavarkörön keresztül tüzeljen, anélkül, hogy ellőné saját propellerét. A pilóták versenyeztek egymással, ki szerzi a legtöbb győzelmet, s aki öt vagy több trófeát gyűjtött, megkapta a pazar új Überkanone, vagyis ászpilóta elnevezést is.

Ezek az ászok, ahogy a szövetséges oldalon hívták őket, a Német Császárság kirakatemberei voltak. Történeteik országszerte megjelentek az újságokban, arcuk pedig a cigarettapaklikban elhelyezett kártyákon. A lányok hozzájuk akartak férjhez menni, a fiúk olyanok akartak lenni, mint ők. A leghíresebb közülük Oswald Boelcke volt, aki véletlenül találkozott egy vonaton a rajongó Richthofennel, és meggyőzte, hogy a repülés lesz a jövője.

Richthofen kérelmezte, hogy képezzék át pilótává. Nem volt természet adta tehetség, sokat küszködött a repülőiskolában. Bár első önálló útján összetörte a gépét, 1915 karácsonyára végül megszerezte a pilótajelvényt. Ahelyett, hogy egy vadászpilóta egységhez vezényelték volna, bom-



A Vörös Báro százada, a Jagdstaffel 11. Manfred a kétfedelű Albatros gépében ül, fivére, Lothar pedig a földön

Lovassági felderítés

Richthofen háborúja nem a levegőben, hanem lóháton kezdődött.

Katonai kiképzése befejeztével Richthofent az 1. ulánuszredhez (felderítésre specializálódott lándzsások) vezényelték. A lendületes ifjú bárhoz ez kitűnően illett. A lovasság évszázadokon át magas státuszt élvezett az európai hadseregekben, és ő majdnem olyan lelkes lovas volt, mint vadász. Az I. világháború kitörésekor Richthofen a kelet-németországi Ostrowóban állomásozott, és még csak néhány napja tartott a háború, amikor felderítő járót vezetett az ellenséges területre. Több napot töltött az orosz vonalak mögött, majd miután épphogy elkerült egy összecsapást a lovas kozákokkal, visszavonult. Visszatérésekor kiderült, hogy a helyőrség parancsnokát tévesen informálták a sorsáról, így Richthofen kénytelen volt hazatávozni, hogy tudassa a szüleivel, nem halt meg. Másnap a nyugati frontra vezényelték. Augusztus 21-én, miközben csapata megtámadott egy francia állást a belgiumi Viron mellett, géppuskatűz kaszabolta le őket. Ez az incidens bebizonyította számára, amit Richthofen már egy ideje gyanított, hogy a lovasság korszerűtlenné vált a modern harctéren. Hamarosan ellátmányozási feladatokat kapott, messze a frontvonaltól. Ezt a szerepkört pár hónapig bírta, majd írt egy levelet a parancsnokának, kérve áthelyezését a Repülő Szolgálatához. „Tisztelt Kegyelmes Uram! – kezdte levelét – Nem azért jöttem a háborúba, hogy sajtot és tojást gyűjtssek be...” Szinte azonnal áthelyezték.



Az I. világháború szögesdróttjai és géppuskái véget vetettek a lovasság 2000 éves dominanciájának az európai csatatereken

A Jasta és a Repülő Cirkusz felemelkedése

A repülőgép fegyverrel fejlődésével szükség lett új, innovatív taktikára is.

Az I. világháború kitörésekor Németország légereje szinte alig létezett. Idővel azonban a földi és a légi technikai fejlődés segített szervezetének és szerepének kialakításában.

Németország kétfrontos háborút vívott, amely különösen nyugaton a konfliktus nagy részében védekező jellegű hadviselés volt. Ezért légi fölény tekintetében a hangsúlyt a vadászgépek fejlesztésére helyezték, amelyek feladata az volt, hogy a saját vonalak mögött maradván megvédjék a német légitert az ellenséges bombázó- és felderítőgépek behatolásától. A megszülető Német Repülő Szolgálat számára ez a hadviselés két területén is tág teret nyitott. Először is, gépeik kisebb távolságokra repültek, így tovább tudtak a levegőben maradni. Másodszor, feladatuk a légtér védelme volt (mint a RAF-e 1940-ben), nem kellett földi célpontokat támadniuk, így gépeik inkább könnyűek és gyorsak voltak.

A feladatot 1915-re egyértelműen meghatározták, és megjelentek a különféle német repülőgépek, amelyek ezt képesek voltak végrehajtani – először a Fokker Eindecker, majd a kétfedelű Albatros változatok, végül a sérülékeny Fokker Dr.1. Kialakultak az arra vonatkozó elképzelések is, hogyan lehet ezeket az új fegyvereket a legjobban felhasználni.

„Az I. világháború legrettegettebb légi egysége lett belőle”

1916 nyarára Németország első számú ászpilótája, Oswald Boelcke megszervezte a vadászrepülő-század prototípusát. A Jagdstaffel 2 – vagy Jasta 2 – vegyes pilótágyárával és egy csomó különböző géppel kezdte meg életét. Boelcke irányítása alatt – és később Albatros gépekkel felszerelve – a Jasta 2 a siker prototípusa is lett. A század jellemzően 12-16 pilótával, kötelekben repült. 1917 áprilisára 37 maradéktalanul bevethető Jasta volt a nyugati fronton, így a németek, bár csak átmenetileg, de teljes ellenőrzés alatt tartották a légtérüket.

Ez a kezdeti siker vezetett a négy századból álló alakulat, a Jagdgeschwader 1 megszületéséhez, amelyet 1917 nyarán hoztak létre. Beceneve a Repülő Cirkusz volt, az I. világháború legrettegettebb légi egysége lett belőle, és megalapozta a későbbi fenyegető erőszakot. A Nagy Háborúban Richthofen volt az ezred első parancsnoka, Hermann Göring (a következő háborúban a náci Luftwaffe vezetője) pedig az utolsó.



A Repülő Cirkusz volt a világ első vadászrepülő-ezrede. Sok általuk bevezetett taktikát és technikát még ma is használnak

Az első ászok

Nem Richthofen volt Németország első ászpilótája, de nem is ő az utolsó.

Max Immelmann



A háború első német ászpilótája a dél-afrikai születésű Immelmann volt. Megkapta a Pour Le Mérite-et, az akkori Németország legmagasabb kitüntetését. Tizenhét légi győzelme volt, mielőtt 1916 júniusában megölték. Főként az Immelmann-fordulóról ismert, ez olyan fél orsós forduló, amelyet ma is alkalmaznak.

Oswald Boelcke



A Pour Le Mérite birtokosa, 40 győzelmet aratott, mielőtt 1916 októberében életét vesztette egy légi ütközésben. Olyan taktikákat és technikákat hagyott örököül, amelyeket a mai vadászpilotáknak is tanítanak. Boelcke halála különösen mélyen érintette Richthofent, aki bálványozta őt.

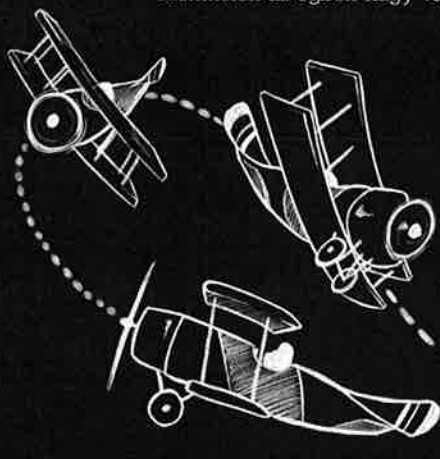
Hermann Göring



Hitler leendő jobbkeze Richthofen halála után lett a Repülő Cirkusz parancsnoka. Huszonkét légi győzelemmel és egy Pour Le Mérite érdemrenddel zárta a háborút. Az alakulat élén állva támogatta Richthofen unokafivérét, Wolframot. A páros a háború után is szorosan együttműködött.

A légi harc taktikája

Richthofen az égbolt nagy vadásza volt, de két kulcsfontosságú elvet betartott, hogy legyőzhesse ellenfeleit.



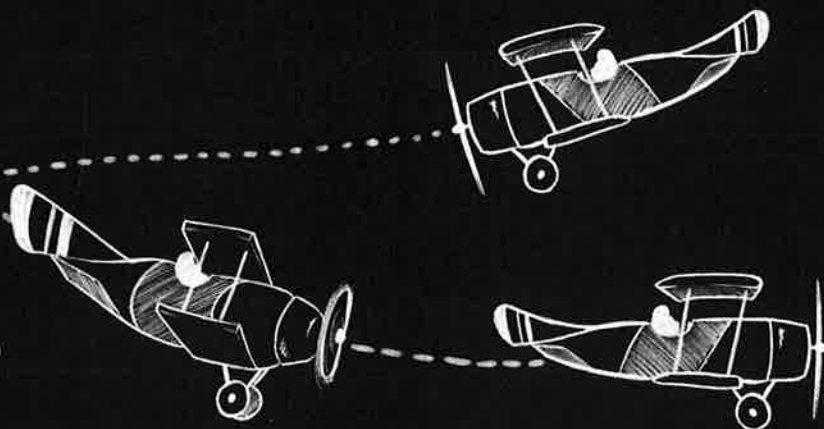
MANÓVEREZÉS

Max Immelman Németország első nagy, úttörő vadászpilótája volt. Amellett, hogy ő lett az ország első ászpilótája, az őt követő pilótákra, mint Richthofen, örökül hagyta a híres Immelman-fordulót. Ez a manőver az első támadás után ügyesen újrapozícionálta a

vadászgépet. Nagy sebességű lefelé ereszkedés után a német pilóták függőleges repülésbe húzták gépüket, majd félfordulat közben orsót leírva ismét ereszkedni kezdtek. A hurok legmagasabb pontján megperdítették a gépet, így megfelelően irányba állt a következő támadáshoz.

KÖTELEKREPÜLÉS

A közvélemény képzeletében a Vörös Bátor akrobatikus pilóta és féktelen fenegyerek, ám a valóságban nem volt egyik sem. Mérsékelt képességű lévén, kerülte a kockázatot, és utolsó bevetése kivételével mindig rendkívül higgadt maradt a harcban. Legtöbb esetben a mentora, Oswald Boelcke által kitalált egyszerű stratégiát alkalmazta. A nyílhegyet formázó kötelék csúcán repülve Richthofen a nap irányából, fentről támadott. Így megvolt a magassági, sebességi és vizuális előnye az ellenséggel szemben, százada pedig körülvette, védve gépe szárnyait és hátulját.



© Red Bull Media

Még két Richthofen



Fent: Wolfram sok új technikát vezetett be, amikor a Condor légiónál szolgált

Wolfram Feriher von Richthofen

Híresebb unokafivéréhez, Manfred von Richthofenhez hasonlóan Wolfram is a lövészártnál kezdte a háborút. Részt vett bevetésekben a nyugati és a keleti fronton is, bátorságáért Vaskeresztet is kapott, ám 1915-re gyakorlatilag feleslegesnek érezte magát.

1917-ben követte Manfredet és Lothart a Légi Szolgálatba, és 1918-ra kiképzett vadászpilóta lett. A Vörös Bátor Repülő Cirkuszához osztották be, szerencsére nem ölték meg első harci órjárata során, amelyben unokatestvére meghalt. Túlélte a háborút, és nyolc igazolt győzelemmel megszerezte az ászpilóta státuszt.

A háború után kilépett a szolgálatból, és repülőgépmérnöki doktorátust szerzett, 1929-ben végzett. Doktori disszertációja

egy szupertitkos tanulmány volt a teljesen fémből készült repülőgépek gyártástechnikájáról. Wolfram Hitler nagy csodálójává vált, s amikor a náciok 1933-ban hatalomra kerültek, a Luftwaffe számára beindított repülőgépgyártás vezetője lett. A spanyol polgárháború idején a Condor légio parancsnoka volt – ő irányította Guernica hírhedt bombázását –, és a Luftwaffe tábornoka lett. A II. világháborúban végig a legmagasabb szinteken szolgált, amerikai csapatok ejtették foglyul 1945-ben, röviddel ezután természetes halált halt.

Manfred volt ugyan a legünnepeltebb Richthofen, de rokonai szintén híres vagy hírhedt történelmi szereplővé váltak.



Fent: Miután Lothar lelőtte egy párharcban, Albert Ball angol ászpilótát lezuhant. Propagandaokokból Lotharnak megítélték a győzelmet

Lothar von Richthofen

A történelem mindig úgy emlékszik majd Lothar von Richthofenre, mint a Vörös Bátor kisöccsére, de sok tekintetben inkább arra a vakmerő fenegyerekre hasonlított, akit a bátyja legendája jelenített meg. Noha Manfredéhez hasonló nevelésben részesült, mégis erősen különbözött tőle. Nemcsak több mint 183 cm-es magasságával torzított jóval alacsonyabb bátyja fölé, de hársányabb személyiség is volt. Manfredet gyakran szenttelen, humortalan, zárkózott embernek írták le, és – különösen a háború előrehaladtával – olyan férfinak, aki cöl-bátusban, szinte szerzetesi létben élt. Lothar ellenben mulatós, jóvalis ember volt, aki a levegőben is sokkal lobbánékonnyabbnak bizonyult.

Bár Manfred több légi győzelmet aratott, Lothar, akinek főként a hosszú lábadozások miatt számottevően kevesebb volt a bevetési ideje, gyorsabban húzta be őket. A háború végére 40 győzelmet szerzett, pedig mindössze körülbelül nyolc hónapig volt aktív vadászpilóta. Gépét négyszer lőttek le, több időt töltött a kórházban, mint a levegőben. A háborút túlélte, de 1922-ben, 27 éves korában meghalt egy repülőbalesetben.

„A háború végére 40 győzelmet szerzett, pedig mindössze körülbelül nyolc hónapig volt aktív vadászpilóta”

bázógéppel (még egy új fejlesztés) repült, amíg Boelcke ismét közbe nem lépett.

1916 augusztusában Boelcke átfésülte a keleti front német légibázisait, pilótákat keresett a frissen felállított vadászpilótó-századába, a Jagdstaffelbe. Boelcke csak a legjobbakat válogatta be, és amikor visszatért Franciaországba, a 23 éves Manfred von Richthofen vele utazott.

Szilézia erdősegeinek ifjú vadászként Richthofen gyűjtötte az elejtett vadak trófeáit. Gyerekkori hálósobájában az általa lelőtt állatok élettelen, kitömött feje meredt rá minden falról, miközben játszott vagy aludt. Ezt a háborzongató szokást magával vitte felnőttéletebe is, abba az életbe, amelybe mostantól az embervadászat is beletartozott.

1916 szeptemberében volt első küldetésén Boelckével, ekkor szerezte első igazolt győzelmét. Lelőtt egy brit gépet, majd leszállt a roncs mellett, és vadászkésével kivágta a sorozatszámot a géptörzs borításából. Szállására visszatérve trófeaként ezüstkupát rendelt egy ékszerésztől. Ezt a rituálét követte az egész háború során: minden gép után

egy kupa, és amikor csak lehetett, halott áldozatának gépéből kivágott vászoncsik. Utóbbiak szállása falát díszítették – szörnyű emlékeztetőül azokra, akiket megölt.

Richthofen nem volt valami nagyszerű pilóta, ám vérbeli ragadozó volt, és a gépe, amellyel ölt, egy darabig technikailag az égbolton szálló összes többi felülmúlta. 1916 vége felé a Fokker Eideckereket Albatros kétfedelűre cserélték. Ennek 170 lóerős motorja lehetővé tette, hogy ne csak egy, hanem két szinkronizált géppuskát hordozzon, és szilárd törzse egyedülálló aerodinamikai előnyt nyújtott a légi párbajokban.

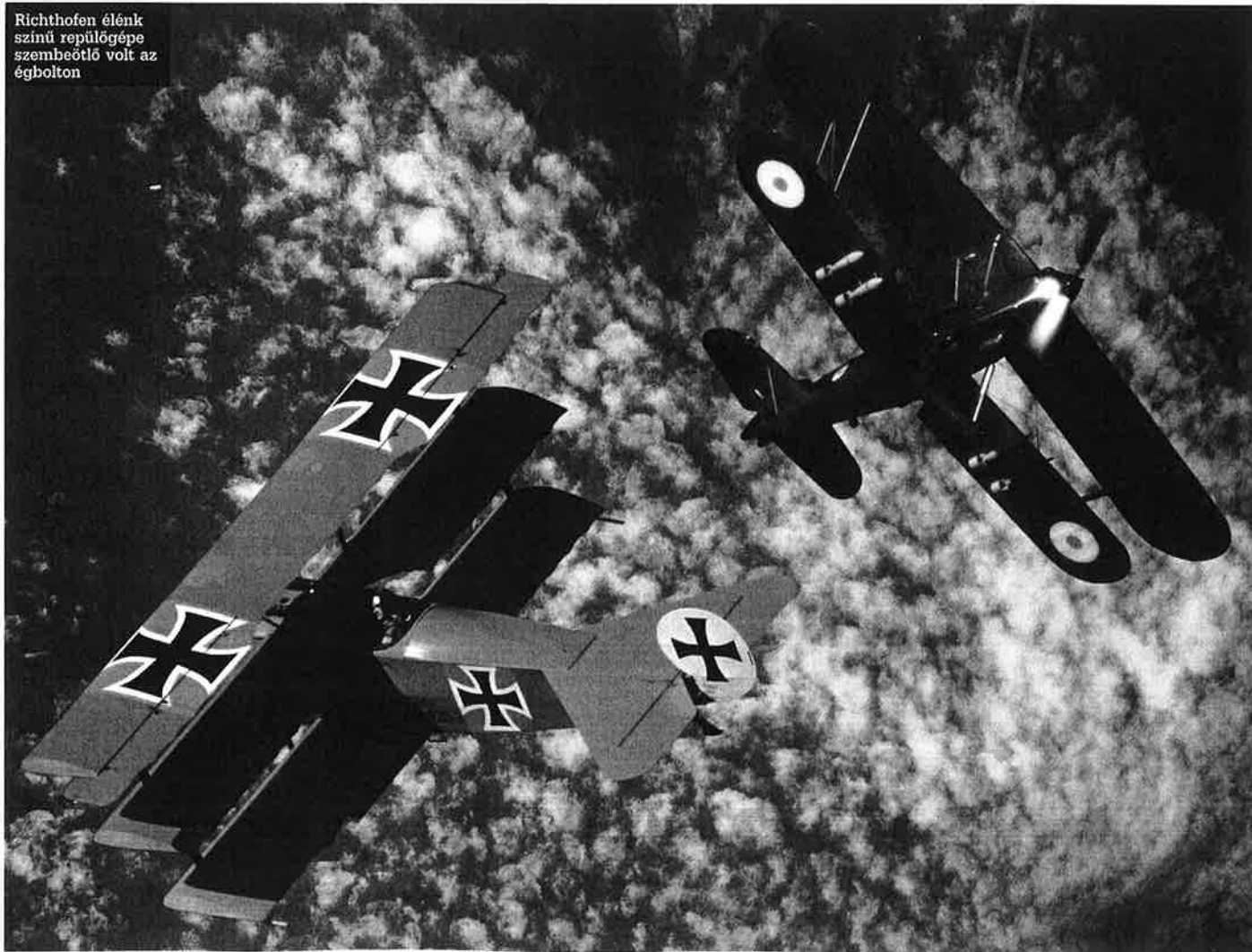
Richthofen másik nagy előnye Boelcke esze volt. A vadászpilótó-taktika atyjaként Boelcke lefektetett egy sor alapelvet a légi párharcok túlélésére, ez a Dicta Boelcke néven ismert lista, amelyben olyan gyöngyszemek találhatók, mint „felülről támadj”, vagy „használd ki a felhők takarását és a nap vakító fényét”. Arra is figyelmeztette a pilótákat, hogy az „esztelen hősködés” az életükbe kerülhet. Volt azonban olyasmi, amire Boelcke nem alkothatott szabályt: a légi balesetek. 1916

október 28-án egy Észak-Franciaország fölötti, brit pilótákkal vívott kaotikus légi közelharcban egy másik géppel ütközött, és meghalt.

Egy hónappal Boelcke temetése után Richthofen elkönnyvelhette tizenegyedik győzelmét, amely megváltoztatta az életét: 1916 novemberében lőtte le a britek első számú ászpilótáját, a Viktória-keresztes Lance Hawker őrnagyot, és ez szupersztárrá emelte. Boelcke halála után a német propagandagépezetnek új hős kellett a háborúba belefáradt tömegek elkápráztatására, és a fiatal porosz arisztokráta kapta meg ezt a szerepet.

Richthofen 1917 januárjában érte el tizenhatodik igazolt légi győzelmét, ezzel Németország legnagyobb „pontszerzője” lett. Kitüntették az áhított Pour Le Mérite-tel (Boelcke pont egy évvel azelőtt kapta meg), és parancsnok lett saját repülőszázada, a Jagdstaffel 11 élén. Nem egész hat hónapja volt vadászpilóta. A sikertől mámorosan is úgy akarta vezetni századát, ahogy Boelcke tette, egyetlen lényeges különbséggel. „Egy szép napon – írta – az az ötletem támadt, hogy a tragacsomat ragyogó vörösre festetem. Az eredmény, hogy

Richthofen élénk színű repülőgépe szembeötlő volt az égbolton



Kulcsszereplők

igazán mindenki kénytelen volt észrevenni az én piros madaramat."

Ez pimasz húzás volt, és emberei joggal aggódtak, hogy feltűnő gépe Richthofen tiszta célponttá teszi. Javasolták, hogy fessék az század minden Albatrosát pirosra, de Richthofen tiltakozott. Egyénivé tehetik a gépük külsejét – mondta nekik –, de a vér színére festve kizárólag az övé repülhet az égen.

1917 áprilisára benépesítették az égboltot Németország új Albatros kétfedelű, és a brit Királyi Repülőhadtest (RFC) nagyobb veszteségeket szenvedett ekkor, mint bármely más hónapban a háború alatt. A „véres áprilisként” ismert négy kegyetlen héten a hadtest 275 gépet, teljes állományának harmadát veszítette el. Egyedül Richthofen 21-et lőtt le, személyes trófeáinak száma 52 lett, 12-vel megelőzte Boelckét.

A Vörös Bárót, ahogy hamarosan a nemzetközi sajtó nevezte, szabadságra küldték. Huszonötödik születésnapján a császárral ebédelt, a fennmaradó napokban az emlékiratait diktálta. Az ebből készült A vörös harci pilóta című könyvét a hatóságok oly mértékben cenzúrázták, hogy később Richthofen elhatárolódott tőle. A rajongó közvélemény azonban falta a propaganda minden egyes szavát, így azonnal bestseller lett.

1917 júniusában Richthofen a Jagdgeschwader 1, egy négy századból álló vadászpilóta-ezred parancsnokaként tért vissza a frontra. Ez az új, igen mobilis erő saját vonatokat kapott, amellyel a front különböző szakaszaira szállították. Mivel vasúton utaztak, mint akkoriban a cirkuszkok, a sajtó elnevezte őket Repülő Cirkusznak, Richthofen és embereit pedig úgy írták le, mint gáláns légilovagokat, akik az ellenséggel lovagi tornán ütköznek meg a levegőben.

Ez persze romantikus ostobaság volt. A valóságban az új légi háború a föld fölött öt kilométerrel, kísérleti eszközökkel vívott élet-halál harc volt. Nem a lovagiasság biztosította a túlélést, hanem a lopakodás. Az győzött, aki settenkedve közelítette meg ellenfelét, és golyót tudott eresztetni a hátába.



Arthur Brown százados egy Sopwith Camellel üldözte őt, és a Vörös Bárót utolérte a végzeté

Hentesmunka volt, és rövidesen Richthofen is megfizette az árát.

Mialatt szabadságon volt, megrázó hírt kapott: szintén pilóta öccse, Lothar súlyosan megsebesült. Négy hónappal később Richthofenen volt a sor, hogy megtapasztalja ezt a fajta retteget. 1917 júliusában egy szokásos párharcban fejsérülést szenvedett. Ideiglenesen elvesztette látását, de biztonságosan le tudott szállni, sérülései miatt azonban pszichés problémái támadtak.

A német hadvezetés már rég rájött, hogy egy életben lévő Vörös Báró hathatós propagandaeszköz. Ragaszkodtak hozzá, hogy ne repüljön, de Richthofen neveltetése nem engedte, hogy biztonságban ücsöröggjön háború idején. Nem mintha nagy kedve lett volna a bevetéshez. „Ramaty hangulatban vagyok minden légi csata után – írta a naplójába. – Amint újra földet érek a repülőtéren, rögtön a szobámba megyek. Nem akarok hallani vagy látni senkit és semmit. Azt hiszem, ez

a háború nem olyan, mint azt otthon az emberek képzelik... Nagyon nyomasztó.”

Vélhetően attól szenvedett, amit ma úgy mondanak, hogy „gránátsokkot kapott”, és meg kellett birkóznia a légi erőviszonyok változásával is. A britek és a franciák egy ideje olyan új repülőgépek fejlesztésén dolgoztak, amelyek felveszik a versenyt az Albatrosszal, és a kétfedelű Sopwith Camelben megtalálták a megfelelőt. Németország válasza a háromfedelű Pokker Dr.1 volt. Gyorsabb és mozgékonyabb volt, mint az Albatros, ám végzetes tervezési hibái voltak. A nem megfelelő kilátás, a kezelési nehézségek és a többlet-légellenállás miatt jó eséllyel meg lehetett halni benne. 1917 végére egyedül Richthofen volt életben a Boelcke által előző nyáron felállított repülőszázadból.

Barátai meghaltak, sebesülése miatt naponta fejfájás gyötörte, és Richthofen az általa ismert egyetlen módon reagált. Még inkább magába zár-

A báró riválisai

Sok szövetséges pilóta vadászott Richthofenre az égbolton, remélve, hogy véget vet rettegett uralmának,

Lanoe Hawker őrnagy brit, Viktória-kereszt



Hawker volt az első brit, aki elérte az „ász” státuszt. Hét igazolt győzelme volt, amikor 1916. november 23-án összecsapott Richthofennel. A hosszas párharcban, amelyben Richthofen 900 töltényt lőtt ki, Hawker kifogyott az üzemanyagból, így hazafelé kanyarodott. Richthofen követte, és miután kalapáccsal volt kénytelen megjavítani elakadt fegyvereit, megeresztett egy utolsó lövést Hawkerre, amellyel lyukat ütött a fejébe.

Albert Ball százados brit, Viktória-kereszt



Ball volt a britek első számú ászpilótája 44 igazolt és 25 nem igazolt győzelmével. Sokszor vadászott magányos farkasként az égbolton, és gyakran egyszerre több ellenséget is leszedett. 1917. május 7-én csapata összetűzött a Repülő Cirkusz néhány gépével. A Vörös Báró nem volt ott aznap, de fivére, Lothar igen. Ball előtte az ifjabbik Richthofen gépét, majd röviddel utána megölték. A Vörös Báró azt mondta róla, „messze a legjobb angol pilóta”.

Roy Brown százados kanadai, Szolgálati Erdemkereszt



Általában neki tulajdonítják a Vörös Báró lelövését, bár valószínűbb, hogy a német ásszal földről leadott lövés végzett. Tapasztalt parancsnok, tíz igazolt győzelemmel – az utolsót Richthofen felett aratta. Legalább ennyire lenyűgöző, hogy a több mint egy év alatt, amíg embereit légi harcban vezette, egyetlen pilótát sem veszített. 1918 júliusában súlyosan megsebesült egy összecsapásban, de túlélte a háborút.



A britek teljes katonai tiszteletadással temették el Richthofent. 1925-ben maradványait kihantolták és Berlinben temették el újra

között és még keményebben hajtott. 1918. április 20-ra megszerezte 80. skalpját. Ez volt az utolsó.

Másnap vasárnap volt. A köd nem akart eloszlani, és amíg a felszállásra várt, Richthofen szöbe elegyedett a legfrissebb újonccal, ez 22 éves unokaöccse, Wolfram von Richthofen volt, aki még sosem vett rész bevetésen. Ha légi csatára kerül ma sor az ellenséggel, maradjon ki belőle, mondta neki. Mindenképpen figyeljen, tanuljon, de legfőképpen maradjon életben.

Amint a köd feloszlott, úgy délelőtt 10.30 körül, a Vörös Báró az égboltra vezette Repülő Cirkuszát. Félórán belül a pilóták az életükért harcoltak egy csapat Sopwith Camel géppel a Somme völgye fölött. Wolfram biztonságos távolságból figyelte a csatát, nem is sejtve, hogy van még egy kezdő pilóta a levegőben, aki az övéhez hasonló parancsot kapott. Parancsot, amelyet az illető meg fog szegni.

Richthofen látta, hogy May Sopwith gépe nekírt Wolfram magányos háromfedelűjének, odafordult gépével, célba vette a repülőt és az embert, aki meg akarta ölni az unokaöccsét. Amikor May géppuskája felmondta a szolgálatot zuhanórepülés közben, a fiatal kanadai bátorsága elpárolgott, így megfordult és menekült, a felháborodott Richthofen pedig dühödten üldözőbe vette.

„Az első, amit érzékeltem, hogy hátulról tüzel nekem rám – emlékezett vissza May később. – Azt láttam, hogy egy piros háromfedelű, de ha rájöttem volna, hogy Richthofen az, elhúztam volna a csíkot onnan. Próbáltam kitérni és dugóhúzóban

menekülni kb. 3600 méter magasból, amíg elfogyott alólam az ég... Richthofen végig tüzelt rám.”

May üldözése közben Richthofen megszegte a Dicta Boelcke minden szabályát. Elhagyta saját arcvonalát, alacsonyan repült, be az ausztrálok fennhatósága alatt álló szektorba, és a földről megsemmisítő tűz alá vették. Ami a legrosszabb, most a nagy vadászra vadásztak. Látva a kialakult helyzetet, Brown százados, May parancsnoka embere megmentésére sietett. Hátulról megközelítette Richthofent, és tüzet nyitott rá, éppen amikor a lövészárokból rázúdított lövedékek is felszaggatták a Vörös Báró gépét.

Pár perccel később Richthofen halott volt, megperdülve csapódott a földbe. Ausztrál gyalogosok rohantak oda megvizsgálni a géproncsot. Egy alacsony, fiatal pilótát találtak benne, még mindig a botkormányba kapaszkodva, akit a szívét érő egyetlen golyó ölt meg.

Senki sem tudja biztosan, ki ölte meg Manfred von Richthofent. Az viszont biztos, hogy halála halhatatlanná tette. A lövészárkokban folyó öldöklés értelmetlensége megtestesített mindent, ami az emberiségben rossz, ellenben az ő magával ragadó története az égbolton valami jobbat képviselt. Valószínűleg egyedülálló, hogy haláláról mindkét oldalon megemlékeztek. Németországban a nemzet gyászolt, a britek pedig teljes katonai tiszteletadással temették el, sírjára koszorút helyeztek ezzel a felirattal: „Vitéz és méltó ellenfelünk.” Lehet, hogy Richthofen, az ember halott, de legendája tovább él a történelemben.

A háború számokban

A Vörös Báró

80 ◀ AZ ÁLTALA LELŐTT
GÉPEK SZÁMA

KÉTFEDELŰ GÉPPEL ÁLTALA
LELŐTT REPÜLŐK SZÁMA ▶

59

123

▲ AZ ÁLTALA LELŐTT
PILOTÁK SZÁMA

79

◀ AZ ÁLTALA MEGÖLT
PILOTÁK SZÁMA

AZON ALKALMAK SZÁMA,
AMIKOR EGY NAPON TÖBB
EMBERT ÖLT MEG ▶

14

◀ AZ EGYETLEN
NAPON ELÉRT
LEGTÖBB GYŐZELEM

4

24

▲ AZ ÖNÁLLÓ
GYAKORLÓREPÜLÉSI ÓRÁK
SZÁMA - ÜTKÖZÉSSSEL
VÉGZÖDÖTT!

