

Iron Man: Rudolf Berthold: Germany's Indomitable Fighter Ace of World War I

par **Peter Kilduff**

London, Grub Street, 2012

192 pages, 26,47 \$US

ISBN-978-1-908117-37-3

Critique de David L. Bashow

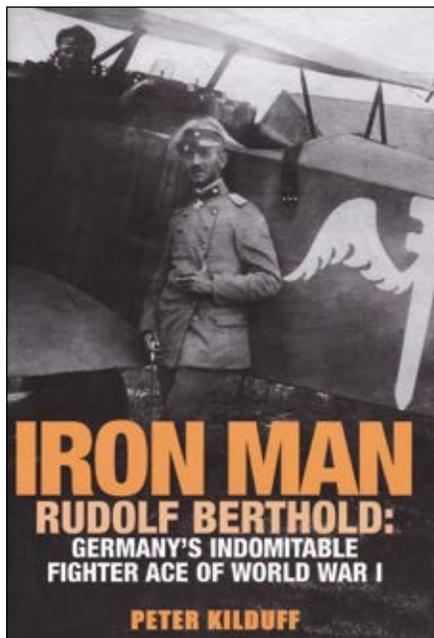
Le thème du courage et de la vaillance sur le champ de bataille transcende les frontières et le temps. Rudolph Berthold, fils de forestier, se classe au 6^e rang des as du pilotage allemands de la Première Guerre mondiale, avec à son actif 44 victoires en combat aérien.

Depuis plus de cinquante ans, l'auteur américain Peter Kilduff fait des recherches sur l'histoire de l'aviation militaire. Dans sa quête de faits et son refus absolu des suppositions, il a été pendant dix-huit ans réviseur et rédacteur pour la revue américaine *Cross and Cockade Journal*. Il est devenu membre fondateur de la League of World

War I Aviation Historians en 1986, et a été le premier rédacteur en chef de sa revue trimestrielle de renommée internationale, *Over the Front*. Il est actuellement le critique littéraire de ce périodique, ainsi que rédacteur en chef invité. Auteur prolifique, il a signé 15 livres portant sur l'histoire de l'aviation, plus particulièrement sur le Service aérien de l'Armée impériale allemande, et s'est mérité de nombreux prix pour ses recherches exceptionnelles. Il a aussi été nommé membre de l'Ordre du Mérite de la République fédérale d'Allemagne. Somme toute, ses qualifications et sa crédibilité sont immaculées. En ce qui a trait à la rigueur de sa recherche, il étaye son ouvrage de longues notes en fin de texte, qui fournissent non seulement des références, mais force détails supplémentaires, qui résisteront au plus critique des examens.

Mais retournons à Rudolph Berthold... Né en 1891, il commence sa carrière militaire comme fantassin du 3^e régiment d'infanterie de Brandebourg en 1910, avant d'apprendre à piloter, à ses frais, en 1913. Cette même année, il se qualifie officiellement comme pilote. Lorsque la guerre éclate en août 1914, Berthold est transféré au Service aérien de l'Armée allemande et est envoyé en missions de reconnaissance aériennes, d'abord en tant qu'observateur, puis en tant que pilote. Il se forge rapidement une réputation de guerrier brave, ingénieux et extrêmement persévérant, et reçoit très

tôt la croix de fer, première et deuxième classes. En septembre 1915, il s'est déjà lié d'amitié avec Hans-Joachim Buddecke, un membre fondateur de la première vague des as du pilotage de chasse allemands, qui comprenait aussi Max Immelmann et Oswald Boelcke. Lorsque Buddecke est envoyé au front turc peu après, Berthold hérite d'un chasseur Fokker *Eindecker* (un monoplan), et à la fin d'avril 1916, il cumule déjà cinq victoires aériennes et une blessure grave au combat, la première de plusieurs. En effet, grâce à une force intérieure et une volonté à toute épreuve, il survit à des blessures, à des tirs ennemis qui abattent son aéronef, et à six écrasements. Il reçoit la plus terrible de ses blessures le 10 octobre 1917, dans un combat tournoyant, quand une balle vient lui fracasser le haut du bras droit. Cet incident a lieu le même jour où on lui attribue le 10^e rang dans une liste de 81 aviateurs récipiendaires de l'*Ordre pour le mérite* (le légendaire « max bleu »), la plus haute distinction de l'Allemagne impériale pour la vaillance au combat, et l'équivalent allemand de la Croix de Victoria. À ce moment, il cumule 28 victoires aériennes confirmées. Il refuse toutefois de s'avouer vaincu, et continue de participer à des vols opérationnels, même lorsqu'il a besoin d'être soutenu pour se rendre à son aéronef et en revenir. Il renonce à toute intervention chirurgicale, refuse même qu'on lui enlève la balle logée dans son bras, car il croit que la chirurgie l'empêchera de continuer à piloter. Souffrant constamment de ses blessures non soignées, il persévère avec entêtement, et donne ainsi un exemple éclatant de courage à



ses contemporains et aux hommes sous son commandement.

Grand patriote, après la guerre, Berthold embrasse avec ardeur les idées nationalistes, qui l'amènent à se joindre au corps franc anti-communiste. Il y fonde la sous-unité *Fränkische Bauern-Detachment Eiserne Schar Berthold* réunissant 1 200 hommes en avril 1919. À la tête de cette formation, il participe à plusieurs démonstrations et luttes contre les factions communistes adverses, jusqu'au jour où il est tué par balle, le 15 mars 1920, à Harburg en Allemagne, au cours d'une émeute entre les factions nationaliste et communiste allemandes. Le surnom *chevalier de fer* sied parfaitement à Rudolph Berthold, en sa qualité de guerrier remarquable. L'un de ses jeunes disciples pendant la guerre résume sa personnalité ainsi : « Un chevalier de fer – et une volonté de fer qu'absolument rien ne fera plier » [TCO].

En somme, Peter Kilduff capture avec maestria les exploits du chevalier de fer Rudolf Berthold, de l'homme et de l'héritage qu'il laisse. La lecture de son ouvrage est chaudement recommandée.

Le lieutenant-colonel (à la retraite) David L. Bashow, OMM, CD, ancien pilote de chasse, est professeur agrégé au Collège militaire royal du Canada, et rédacteur en chef de la Revue militaire canadienne.



Gracieuseté de David Bashow

Un avion de chasse allemand Fokker D.VII, le type d'avion que Rudolf Berthold a piloté avec grand succès à la fin de la guerre.