

Luigi G. de Anna

*Diego Manzocchi, un aviatore italiano nella
Guerra di Finlandia*

Quaderni di Settentrione, n. 7

Pubblicazioni di lingua e cultura italiana, n.26

Università di Turku

ISBN:

Painosalama Oy- Turku 2017

(in copertina: il Fiat G.50 del sottotenente C.L. Bruun, collezione Göran Bruun)

*A Ingporn Chitthum, la mia
guida nella Via Maestra*

<i>INDICE</i>	
<i>Introduzione</i>	5
<i>LE FONTI</i>	11
<i>LA DEFEZIONE</i>	13
<i>FUGA D'AMORE</i>	22
<i>ANTIFASCISMO</i>	25
<i>RICOGNIZIONE</i>	33
<i>SPIONAGGIO</i>	35
<i>MISSIONE SEGRETA</i>	41
<i>PERCHÉ UN AEREO?</i>	53
<i>LA MISSIONE E' TERMINATA</i>	60
<i>UNA LETTERA MISTERIOSA</i>	66
<i>IN FINLANDIA</i>	77
<i>LA MISSIONE CASERO</i>	86
<i>PYHÄNIEMI</i>	92
<i>LA MORTE</i>	102
<i>LE CAUSE DELL'ABBATTIMENTO</i>	118
<i>HIETANIEMI</i>	128
<i>ONORI</i>	134
<i>CONCLUSIONE</i>	140
<i>Bibliografia</i>	142

Introduzione

Quando scoppia la cosiddetta *Guerra d'inverno* (30 novembre 1939-13 marzo 1940) migliaia di italiani chiedono di partire volontari per aiutare la Finlandia, aggredita dall'URSS di Stalin¹. Nonostante l'innegabile simpatia con cui Benito Mussolini seguì le vicende politiche e belliche alle porte del Circolo polare artico², l'opportunità diplomatica, e cioè l'esistenza di una alleanza con la Germania che, a sua volta, aveva stretto con l'URSS il patto von Ribbentrop-Molotov, impedì che i volontari effettivamente si arruolassero. Chi riuscì a farlo, e furono solo una decina, si trovava già all'estero³. Uno di questi fu un valtellinese di Morbegno, Diego Manzocchi. Di lui nel 2012 è ricorso il centenario della nascita, passato praticamente inosservato⁴.

Il mio interesse per il personaggio Manzocchi data gli anni Novanta, quando pubblicai *Il ruolo dell'Italia nella guerra di Finlandia (1939-1940)*⁵, ma allora non avevo iniziato la ricerca di archivio che lo riguarda e mi basai su quanto scritto da altri. Tornai sull'argomento in *La memoria perduta. Montanelli e la Finlandia*⁶, nel quale indicavo gli errori e le "dimenticanze" del famoso giornalista a proposito del conflitto finno-sovietico. Le sue corrispondenze per il *Corriere della Sera* furono subito ripubblicate in un libro che lo rese celebre in Italia⁷. Montanelli però non fece alcun riferimento al pilota di Morbegno, pur avendo frequentato a Helsinki gli ambienti diplomatici e militari, sia italiani che finlandesi. O di Manzocchi non ne seppe nulla, ma questo sarebbe strano, facendo egli mostra di essere molto addentro a quanto stava succedendo, o perché gli fu "consigliato" dal ministro italiano a Helsinki di lasciar perdere per i motivi che vedremo in seguito.

¹ Con evidente orgoglio lo *Helsingin Sanomat*, il maggiore quotidiano finlandese, da Londra annunciava il 10 gennaio del 1940 che quel giorno duecento italiani si erano presentati alla legazione di Finlandia a Roma chiedendo di essere arruolati come volontari (*Italialaisia vapaaehtoisia ilmoittautuu*, *Helsingin Sanomat*).

² Questa simpatia, negata da Indro Montanelli in alcuni suoi scritti giornalistici (vedi ad esempio *Finlandia: i miei scontri con Appelius*, *Corriere della Sera*, 27.6.2000 e Suominen, 2003-2004: 69-81), è stata invece convincentemente testimoniata da una studiosa finlandese, Pirkko Kanervo (Kanervo, 2007).

³ Su questi volontari vedi Kanervo, 2007: 271-273, che ne riporta i nomi. Il solo italiano residente in Finlandia che si arruolò fu Albino Minetti di Tampere (n. 1918), di professione magazziniere. A tutta la metà del febbraio 1940 avevano chiesto di arruolarsi quattordici piloti italiani (ACS, Ministero Aeronautica, Gabinetto, 1940b.26. Sottofascicolo "Domande di arruolamento per la Finlandia". L'elenco dei nomi è in Kanervo, 2007: 417). Dei volontari che venivano direttamente dalla Francia, Montanelli scrisse: "In Finlandia c'erano, nella legione straniera che si andava costituendo, alcuni volontari italiani, fuoriusciti di Francia accorsi chi per la paga, chi per l'ideale, chi per smania di avventure, sotto le bandiere della democrazia e di Mannerheim" (Montanelli, 1982: 146).

⁴ Vedi de Anna, 2012a: 103-110 e gli articoli comparsi sul quotidiano *Turun Sanomat* di Turku (de Anna, 2010; de Anna, 2013).

⁵ De Anna, 1996. Alla parte dedicata a Manzocchi in questo libro si ispirò Giorgio Di Giorgio in un articolo che dedicò al pilota italiano nel 1999 (Di Giorgio, 1999: 21-25).

⁶ De Anna, 2005.

⁷ Montanelli, 1940.

Il primo italiano a raccogliere il ricordo del valtellinese fu Italo Zingarelli, anche lui corrispondente di guerra⁸. Nella prima pagina della *Stampa* del 13 marzo 1940, al termine dell' articolo in cui riportava la notizia della cessazione delle ostilità tra Finlandia e URSS, il giornalista ricordò in poche righe la morte in combattimento del pilota italiano, senza però null'altro aggiungere su di lui: "E' combattendo contro questo nemico che ieri, in uno scontro aereo, da solo contro cinque apparecchi sovietici⁹, è caduto da eroe l'aviatore italiano sergente Manzocchi- che si trovava al fronte da pochi giorni"¹⁰. Non sappiamo se Zingarelli fosse al corrente della vicenda Manzocchi e cioè che, secondo la legge italiana, si trattava di un disertore, dato che lo definisce "eroe". Questa esaltazione del pilota è da mettersi in relazione con quanto Zingarelli aveva scritto nel passaggio immediatamente precedente a quello citato e cioè che i tedeschi di Finlandia avevano mandato a Göring un appello chiedendo "in particolare che la Germania elevi la sua voce al cospetto di tutti i popoli civili contro i sanguinosi atti commessi dall'aviazione sovietica contro donne e fanciulli in Finlandia e contro questo intero paese che è agli avamposti della civiltà tedesca e occidentale". Il fatto quindi di essersi battuto per salvare donne e bambini da quello che era considerato essere il criminale attacco dell'Armata rossa giustificava, agli occhi del giornalista de *La Stampa*, l'appellativo di "eroe" dato al pilota italiano. È sintomatico che il solo Zingarelli, dei quattordici corrispondenti italiani operanti in Finlandia durante la Guerra d'inverno, abbia udito di Manzocchi, o abbia avuto il coraggio di parlarne. Poi un lungo silenzio, durato praticamente fino al 1979, quando Gherardo Bozzetti ricordò Manzocchi in un articolo pubblicato sulla rivista *Historia*, non privo di errori ed esagerazioni¹¹.

In Finlandia differenti testimonianze sulla morte di Manzocchi cominciarono a comparire in giornali locali a partire dalla seconda metà degli anni Ottanta. Nel 1990, in occasione del cinquantenario della scomparsa dell'aviatore, i veterani dell'aeronautica finlandese, tra i quali alcuni che avevano conosciuto di persona

⁸ Italo Zingarelli (1891-1979), figlio del filologo Nicola, che aveva collaborato in precedenza all'*Ora di Palermo* e al *Corriere della Sera*, aveva chiesto il visto per la Finlandia presso la Legazione di Roma il 24 dicembre 1939. Era arrivato in Finlandia, a Turku, il 15 gennaio 1940. Il 24 gennaio venne autorizzato dalla polizia a viaggiare fino a Rovaniemi; la scheda redatta dalle autorità di polizia è unita al dossier sui corrispondenti stranieri in Finlandia conservato presso l'Archivio di Guerra di Hesinki (SA). I principali corrispondenti italiani in Finlandia furono, oltre a Zingarelli, l'inviato della *Gazzetta del Popolo* Cesare Rivelli (n. 1.1.1906, in Finlandia dal 6.1.1940 al 21.3.1940) arrivato via Rotterdam, e naturalmente il citato Indro Montanelli. A Helsinki Zingarelli e Montanelli erano in stretto contatto con un agente tedesco, Hans Metzger, che ricopriva la carica di addetto stampa della Legazione tedesca, con cui stringeva proficui rapporti anche l'inviato della *Gazzetta del Popolo*, Massimo Caputo (n. 1899; arrivato a Helsinki il 7.12.1939 e ripartito il 5.9.1940, date comunque non del tutto sicure), a sua volta molto vicino a Mussolini (Kanervo, 2007: 228-230; 233; Julkunen, 1975: 361), tanto da far pensare che più che di giornalismo si interessasse di contatti diplomatici di tipo riservato, in pratica di spionaggio.

⁹ Giovanni Massimello parla di due probabili abbattimenti (Massimello, 2007: 44). In realtà Manzocchi non è accreditato di alcuna vittoria nell'elenco ufficiale degli assi dell'aviazione finlandese.

¹⁰ Zingarelli, 1940: 1.

¹¹ Bozzetti, 1979: 100-110.

il pilota italiano, organizzarono una cerimonia in sua memoria presso il cimitero di guerra di Hietaniemi, dove è sepolto¹².



Il cimitero degli Eroi di Hietaniemi a Helsinki

In Italia, il personaggio Manzocchi verrà riscoperto nel 1992 grazie a un ex corrispondente di guerra, Lino Pellegrini, che si rammaricava di non averne conosciuto prima la vicenda, pur essendo stato per quasi tutto il 1942 in Finlandia. Nel dicembre del 1992 pubblica quindi due articoli, uno comparso il giorno 18 su *La Provincia* e l'altro (ma si tratta dello stesso testo) il 27 su *La Libertà* di Piacenza¹³. A Pellegrini risale in buona parte la responsabilità della nascita di quel mito di Manzocchi eroe che poi riapparirà come una costante nelle pubblicazioni successive.

L'interesse per Manzocchi era rinato, e alcuni articoli saranno pubblicati sia sulla stampa finlandese che italiana. Una certa eco ebbe quello, apparso su *Repubblica* il 20 aprile 2004 e diffuso anche in internet, di un senatore del partito DS, Andrea Manzella, *La singolare storia di Diego Manzocchi un italiano contro l'URSS. Esule in Francia per capriccio d'amore, fu abbattuto in Finlandia*

¹² Di questa cerimonia esiste un video (il VHS è stato commercializzato in <http://users.kymp.net/ilmakilta/tilauslomake.htm>), curato nel 1990 dalla *Kymenlaakson ilmakilta* (Associazione di appassionati del volo della regione di Kymenlaakso) e da Carl-Erik Bruun "Calle" e un suo collega, di nome Mattelmäki (in origine Nieminen), video che mi è stato gentilmente fornito da Göran Bruun, figlio di Carl-Erik, uno dei piloti che combatterono nei reparti della caccia finlandese durante la *Guerra di continuazione* (1941-1944). La notizia della cerimonia fu comunicata al sindaco di Morbegno dall'allora ambasciatore d'Italia a Helsinki, il conte Giancarlo Carrara Cagni, il quale, riferisce una notizia apparsa sulla stampa valtellinese, informa che Manzocchi "è largamente onorato" in Finlandia perché fu uno dei pochi volontari [italiani] ad accorrere in quel Paese aggredito dalla Russia". "I compagni d'arme di Manzocchi ricordano ancora il suo coraggio e il suo carattere affabile, che gli valse profonda simpatia". Così conclude l'articolista: "A Morbegno ci sono ancora parecchie persone che ricordano questo personaggio, peraltro discusso per la fuga dall'Italia. Le notizie inviate dall'ambasciatore in Finlandia servono, se non altro, a far luce sulla sua tragica e coraggiosa morte" (*Diego Manzocchi un morbegnese eroe in Finlandia, Corriere della Valtellina*, 20.4.1990). Un video documentaristico sul reparto cui appartenne Manzocchi mi fu comunicato essere in preparazione, ma non so se sia stato alla fine completato. Avrebbe dovuto citare anche il pilota italiano (lettera di Jyrki Toivanen del 18.3.2008).

¹³ Lino Pellegrini, *Volò sulla Libia per morire in Finlandia; La Libertà*, 27.12.1992a: 3.

*in una battaglia impossibile*¹⁴.

Il merito del "rilancio" della vicenda umana di Diego Manzocchi va però attribuito a un giornalista già corrispondente del *Corriere della Sera* da Parigi, Ulderico Munzi il quale, nella primavera del 2007, ne pubblica la biografia romanzata¹⁵, che il giornale *La Provincia di Sondrio*, a dire il vero con eccessiva generosità, definì un "poderoso lavoro di ricerca negli archivi di Italia, Francia e Finlandia" e Gerardo Picardo "un ritratto di grande fascino"¹⁶. In una intervista Munzi ha dichiarato di essere venuto a conoscenza della vicenda del pilota valtellinese in seguito alla lettura dell'articolo di Andrea Manzella apparso su *Repubblica*¹⁷. In realtà, la commistione tra fatti storici realmente avvenuti e la *fiction* inventata da Munzi, rendono il libro di assai problematico uso come fonte storiografica, anche a causa dei numerosi errori fattuali in cui il giornalista incorre¹⁸.

¹⁴ L'articolo, che ha il merito di aver fatto meglio conoscere al grande pubblico il personaggio, contiene comunque diversi errori fattuali (Manzella, 2004: 42). Con il titolo *La singolare storia di Diego Manzocchi. Un italiano control'URSS* è stato riproposto in www.senato.it/dsulivo/interviste/2004.

¹⁵ Munzi, 2007. Ulderico Munzi (n. 1932) è stato per molti anni inviato speciale di vari quotidiani e dal 1985 corrispondente da Parigi del *Corriere della Sera*. Ha scritto libri di storia e nel 2011 ha pubblicato un romanzo, *Mussolini e il mostro di Tolmezzo*. Nel 2007 ebbi con lui una (garbata) polemica in merito alla sostanza del suo *Gli aquiloni non volano più*, da me criticato non tanto per la tesi di fondo (Manzocchi disertò per antifascismo) ma perché metteva nella bocca o nella mente del pilota frasi e pensieri di cui non possiamo avere alcuna certezza. A questa obiezione, Ulderico Munzi rispondeva che il suo libro: "ha una voluta tonalità romanzesca che può non piacere ai professori di storia. Diego s'incarna nella sua vicenda. E' stata una mia scelta, ma tutto è vero o verosimile, anche per i dialoghi, grazie a ricerche e soprattutto a testimonianze" (U.Munzi, *E l'aeronautica ha riabilitato Diego Manzocchi*, Secolo d'Italia, 10.5.2007: 9; vedi anche de Anna, 2007a: 8-9 e de Anna, 2007b: 9). Munzi, nell'articolo comparso sul *Secolo d'Italia* (2007a: 9) aveva imputato allo scrivente una certa carenza in fatto di documentazione storica. Un lettore, Enio Di Luzio, così commentava in una lettera alla Redazione: "Non sono d'accordo con l'affermazione secondo cui il professor De Anna 'si manifesta carente in fatto di documentazione storiografica'" (lettera del 16.5.2007).

¹⁶ Picardo, 2007: 21. La recensione al libro di Munzi contiene alcuni errori, ad esempio si parla di "un biplano G.50" (questo Fiat, come vedremo, era un aereo ad ala fissa).

¹⁷ Bottà, 2007.

¹⁸ Un elenco di questi errori è stato stilato, con un certo umorismo, dal giornalista Paolo Torretta in un suo scritto inedito: *Contraddizioni e falsità nel libro di Munzi*. Eccone un riassunto: Pag. XV – "Ho fatto ricerche soprattutto in Finlandia". Non è vero. Munzi non è mai stato in Finlandia. Le 'ricerche' le hanno fatte Francesco Paolo Villani (definito con eccessiva generosità "professore, traduttore e ricercatore", p. XXI), e Paolo Palminteri, addetto commerciale presso l'Ambasciata d'Italia a Helsinki. Pag. XVI – Manzocchi è "un avventuriero". Strana maniera di difendere un "eroe"! Pag. XXIII - Munzi ringrazia per le informazioni il Capitano Marco Ciolli del Comando militare dell'aeroporto di Cameri. A Paolo Torretta lo stesso capitano ha detto: "Non abbiamo nessun documento. E' quello che ho detto a Munzi al telefono". Pag. 13 – Munzi fa bere a DM mezzo litro di vino rosso a pasto. Un po' troppo per un aviatore. Lo fa anche ubriacare mentre torna in treno da Parigi. Pag. 57 – Secondo Munzi il duce invidiava Balbo "per le sue conquiste femminili e le sue scopate [sic] che avvenivano su una pelle di leopardo...Nei confronti di Balbo nutriva un complesso d'inferiorità persino come pilota". Per questo Mussolini "decise di sbarazzarsi del suo vecchio amico squadrista, in un modo o in un altro". Qui Munzi sposa evidentemente la tesi dell'assassinio a Tobruk di Balbo ordinato da Mussolini. Teoria tutta da dimostrare.p.125 – Secondo Munzi, nella Guerra d'inverno i sovietici usarono carri armati da 50 tonnellate. Solo nel 1942 l'Urss mise in campo i T34.

Grazie a lui però di Manzocchi si tornò a parlare, e a scrivere¹⁹. Tra gli ultimi interventi citeremo quelli comparsi sulla rivista *Volare* a cura di Giuseppe Braga, in cui si espongono le varie ipotesi fino ad allora formulate sul “caso Manzocchi”²⁰.

Erano di circa 34 tonnellate. Pag. 149 – Diego Manzocchi, dopo essere diventato antifascista nel 1937, nel 1938 vuole andare a combattere in Spagna perché –appunto- è diventato antifascista. Dove? Ma tra le fila di Franco, naturalmente, perché questi combatte contro il comunismo. Dunque, ne conclude il lettore, Franco è un antifascista. Pag. 167 – “Tutto è provato da questo libro”. Ipse dixit. Un concetto però non molto valido su un piano strettamente storiografico. Non sarà necessario elencare qui tutte le sviste di Munzi, ma citeremo almeno quella di aver messo su un Fiat G. 50 una radio ricetrasmittente, tramite la quale Manzocchi, stando a quanto scrive Munzi, tiene i contatti con i colleghi piloti (Munzi, 2007: 130-131). Il *Freccia* aveva solo una ricevente. Per di più la radio era debole e la sua portata non superava i 40 km. Munzi aveva peraltro sostenuto che Manzocchi aveva una radio anche sul Cr.20 con cui vola in Francia, ma questo tipo di velivolo non ne era dotato, come ha avuto a notare un appassionato di aeronautica, Giananadrea Bussi nel forum di discussione del GAVS (Gruppo Amici Velivoli Storici; commento del 2.4.2007). Ma in che lingua comunicava Manzocchi tramite la radio fantasma? In francese, risponde Munzi (Munzi, 2007: 149), il che ci sembra veramente improbabile. Munzi non riesce ad evitare il folklore “lappone” e fa gustare a Manzocchi, arrivato in Finlandia, “un piatto di ragù di renna” (2007: 115; forse era uno spezzatino). Peraltro le renne le manderà a cercare di salvare Manzocchi sul lago ghiacciato. Citeremo ancora la canzone che Diego canticchia: *La casetta nel bosco*, che fu scritta solo nel 1942. Munzi inoltre fa atterrare in Francia l’aereo di Manzocchi nei pressi di un fiume, mentre si tratta del lago Lac de Serre Ponçon. In pochi giorni Diego impara a pronunciare il finlandese (pag. 117) leggendo ai commilitoni pagine di un romanzo di avventure. Von Ribbentrop e Molotov firmano il patto il 20 agosto 1939 (in realtà il 23 agosto; p. 169). Von Rosen non regalò “un certo numero di aerei” alla Finlandia, ma uno solo (p.XVII). Il disertore Manzocchi secondo Munzi rischia la fucilazione, anche se l’Italia non è ancora in guerra (p. 15), quindi vige il codice di pace. Questo lungo elenco naturalmente nulla toglie al valore del libro come romanzo, e scrivendo un romanzo l’Autore ha tutta la libertà che la vicenda gli ispira. Ma un romanzo non è un libro di storia, come Munzi pretende di avere scritto, anzi spesso rende alla storia un cattivo servizio.

¹⁹ E’ certamente sulla scorta del libro di Munzi che Giovanni Massimello nel settembre del 2007 pubblicherà il suo ottimo articolo su Manzocchi (Massimello, 2007).

²⁰ Braga, 2011b: 98-99; vedi anche Braga 2011a.



Diego Manzacchi

Questo mio libro non sarebbe potuto nascere senza l'inestimabile lavoro di ricerca compiuto da Paolo Torretta, un giornalista freelance italiano residente a Helsinki, corrispondente tra gli altri del *Corriere della Sera*, il quale non solo mi ha fornito una parte considerevole della documentazione su cui si basa il presente lavoro, ma anche consigli, ipotesi, aggiunte, correzioni, conclusioni,

sempre acuti e meditati, anche se non sempre da me condivisi²¹. Altrettanto fondamentale è stato il contributo fornitomi da Maurizio Pasqualetti, al quale si deve una minuziosa ricerca riguardante la missione Casero. Nell'estate del 2007 ai "tre moschettieri" della ricerca manzocchiana, si aggiunse Domenico Sternativo, che sul blog *Il Loggione* pubblicò alcuni interventi sia di Munzi che miei. Anche a lui va il mio più sentito ringraziamento. E altrettanto grato sono a Pirkko Kanervo, storica dei rapporti tra Italia e Finlandia all'epoca della Guerra d'inverno e a Göran Bruun, custode del ricchissimo archivio documentario del padre Carl-Erik, pilota ed estimatore di Manzocchi, nonché da Juha Tomperi, esperto di storia dell'aviazione finlandese. Non intendo annoiare il lettore con un elenco di nomi di chi a Morbegno, in Italia e in Finlandia mi ha fornito preziose informazioni, ma devo ricordare il debito contratto con Eugenio Gusmaroli. Altre, utilissimi chiarimenti mi sono stati forniti dal tenente colonnello dei Carabinieri Nicola Roberto Lerario, dal libero docente dell'università di Turku, Nicola Guerra e dal cultore di storia militare Allan Kiviaho. Infine un sincero ringraziamento va al collega prof. Antonio Sciacovelli per l'assistenza tecnica nell'impaginatura del volume.

LE FONTI

Le fonti principali riguardanti la vicenda Manzocchi si trovano presso l'Archivio centrale di Stato a Roma, che contiene l'*Archivio Finlandia*, con sottofascicoli e buste. Nel dossier sono comunque conservati anche documenti spuri, cioè non strettamente attinenti alla vicenda. Alla Farnesina si trova l'Archivio storico del Ministero degli Esteri, che conserva il dossier dell'*Ufficio Finlandia*²². L'Archivio storico dell'Esercito invece non dispone di materiale riguardante la *Guerra d'inverno* del 1939-1940²³. Sono però conservati i *Fogli matricolari* degli ufficiali, ma non quelli dei sottufficiali e della truppa²⁴. Più utile per i nostri scopi è l'Archivio Storico dell'Aeronautica, ma su Manzocchi non si trova quasi nulla. Deludenti sono state le ricerche presso l'Archivio del tribunale Militare di Torino, che conserva soltanto un foglio (la decisione di chiudere l'indagine sulla diserzione di Manzocchi a causa del decesso). Ugualmente nella documentazione riguardante il Casellario del Tribunale Speciale non si trova, per gli anni 1940-41, tra i nomi degli antifascisti, quello di Diego Manzocchi²⁵. Pessima la situazione anche per gli archivi coloniali, le cui carte, rileva Giorgio

²¹ Vedi de Anna-Torretta, 2007: 425-438.

²² Il materiale di questo archivio è stato in particolare studiato da Pirkko Kanervo che lo ha utilizzato per la sua tesi di dottorato e da Maurizio Pasqualetti che all'università di Firenze ha discusso una tesi di laurea riguardante i rapporti tra Italia e Finlandia in relazione alla *Guerra d'inverno*.

²³ Su questo conflitto finalmente disponiamo in lingua italiana di uno studio approfondito, che ha il pregio di prendere in considerazione anche le fonti sovietiche (metodologia raramente applicata anche in Finlandia), vedi Longo Adorno, 2010. Un altro utile lavoro in lingua italiana è quello di Hentilä, 2004: 175-188.

²⁴ I *Fogli matricolari* dei graduati e della truppa sono conservati presso l'Archivio di Stato del capoluogo di provincia dove il militare è nato. Per gli ufficiali, il criterio è diverso: alcuni sono mandati al distretto di origine, altri all'archivio dell'ufficio storico delle singole Forze Armate.

²⁵ Notizia fornita a Paolo Torretta dallo storico Mimmo Franzinelli, che di questo tribunale si è occupato nelle sue ricerche (lettera del maggio 2007).

Rochat, sono state in parte disperse o distrutte²⁶. Non hanno avuto esito le ricerche presso gli archivi che contengono i rapporti dei Carabinieri, che, se non vengono distrutti perché ritenuti di scarsa rilevanza, sono versati negli Archivi di Stato e vanno cercati nei carteggi trasmessi dalla locale Prefettura. Queste documentazioni, oramai di rilevanza storica, non sono conservate in toto, ma selezionate. Se "sembrano" importanti vengono tenute, altrimenti sono via via distrutte. In questo modo un'enorme quantità di dati di interesse storiografico va di conseguenza perduta. La lacuna più grave in questa ricerca su Manzocchi è però rappresentata dal mancato ritrovamento di documentazioni che abbiano come riferimento i Servizi segreti. Una parte considerevole di quanto contenuto nell'archivio del S.I.M. fu peraltro distrutta all'indomani dell'8 settembre²⁷. La stessa sorte subirono gli archivi dei Servizi informazione delle tre Forze armate²⁸.

Per quanto riguarda gli archivi finlandesi, nell'Archivio di Stato di Helsinki (KA), si trovano vari fascicoli riguardanti i volontari italiani, ma su Manzocchi c'è poco²⁹. Più ricco di documentazione è l'Archivio storico di guerra (SA). Utile anche quello Comunale, sempre di Helsinki. Anche in Finlandia però non si sono trovati dossier, riguardanti Manzocchi, dei locali Servizi segreti (*Suojelupoliisi, Suopo*) mentre quelli della polizia sono reperibili presso il KA. In questi archivi, sia italiani sia finlandesi, abbiamo potuto constatare la gentilezza e la competenza degli addetti e dei funzionari, che ringraziamo per la collaborazione³⁰. La ricerca comunque continua, è infatti necessario scandagliare meglio gli archivi francesi³¹.

²⁶ Rochat, 1991: 174.

²⁷ Il 9 settembre il suo comandante, generale Giacomo Carboni, ne ordina la distruzione. L'archivio fu dato alle fiamme nelle due sedi di Forte Braschi e di Palazzo Pulcinelli. Una parte del materiale fu nascosta nelle catacombe di San Callisto. Ritrovati i documenti nel 1947, si constatò che erano rimasti gravemente danneggiati dall'umidità (Franzini, 2006: 206). Una parte della documentazione è comunque rintracciabile presso l'Archivio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, che conserva il patrimonio documentario prodotto dal S.I.M. dalla sua fondazione al 1945. La documentazione del S.I.M. (1940-1943) rinvenuta a Venezia dopo la liberazione di Roma è conservata presso l'ACS nella serie "Bollettini e informazioni" dell'Archivio della Segreteria particolare di Mussolini. Questi archivi sono stati accuratamente studiati da Maurizio Pasqualetti, che però, in relazione alla Finlandia, non ha trovato materiale utile. E' però da tenersi presente che una parte della documentazione è stata versata all'ACS, ma esiste anche una parte che non è mai stata resa accessibile, che comprende il registro dei collaboratori del S.I.M. Come Maurizio Pasqualetti ha potuto comunque constatare, il nome di Manzocchi non vi compare, ma questo è naturale, dato che gli informatori usavano un nome in codice.

²⁸ L'archivio del S.I.A. (il Servizio informazioni dell'Aeronautica) fu bruciato all'indomani dell'8 settembre. Quello del Servizio Informazioni Esercito (S.I.E.), sempre subito dopo l'armistizio, fu nascosto nella riva del Tevere, e non è stato più ritrovato. Il 13 settembre del 1943 fu bruciato l'archivio del S.I.S., il Servizio della Marina. Quanto resta è conservato presso l'Archivio Storico della Marina Militare.

²⁹ Nel KA il materiale che ci interessa non è facile da reperire. Non vi sono fascicoli, né, tantomeno, buste. Per fare un esempio: i documenti della polizia (Valpo) sono messi alla rinfusa in scatoloni senza nessun ordine: né di nomi, né di data.

³⁰ In particolare siamo grati al dottor Francesco Palazzi Trivelli dell'Archivio di Stato di Sondrio.

³¹ Per quanto riguarda la Francia, nulla per il momento abbiamo trovato presso l'Archivio del *Deuxième Bureau*, che comunque ha subito molti danni durante la guerra.

LA DEFEZIONE

Diego Edoardo Stefano Manzocchi era nato a Morbegno³², località della bassa Valtellina situata nelle vicinanze dello sbocco della Val Gerola in quella dell'Adda, il 26 dicembre del 1912 da Stefano (morto nel 1925, di professione ingegnere) e da Maria Colombo, deceduta quando Diego ha quattro anni. Stefano si risposerà con Anna Gerosa, una maestra elementare di Morbegno. Sorella maggiore di Diego è Rosa (nata nel 1910-deceduta nel 1950).

Il 7 gennaio del 1931 si arruola volontario in aeronautica con un obbligo di ferma di 18 mesi³³. Il 26 marzo dello stesso anno da Capua passa alla scuola di pilotaggio di Passignano sul Trasimeno; qui consegue il brevetto di pilota militare. Viene promosso sergente pilota il 4 dicembre. Il 26 settembre del 1932 per fine ferma è congedato con attestato di avere tenuto buona condotta e di avere servito con fedeltà e onore³⁴. Il 21 febbraio del 1935 è richiamato alle armi per istruzione e trattenuto presso il 19° stormo di Torino. Il 15 settembre è ricollocato in congedo, ma contestualmente è, col suo consenso, trattenuto in servizio, con decorrenza 16 luglio, in vista di un intervento in Africa Orientale ed è distaccato a Gallarate. E' ora di nuovo in forze al 19° Stormo di Osservazione Aerea³⁵. Agli inizi del 1938 è inviato come sergente pilota nel centro di mobilitazione della Regia Aeronautica di Tripoli, con base a Mellaha, località a dieci chilometri dalla stessa Tripoli, alle dipendenze del 1° Gruppo Aviazione Presidio Coloniale³⁶. Qui Manzocchi è distaccato in un reparto di ricognizione, operando anche a Murzuk nel lontano Fezzan³⁷. Rientrato dalla

³² Giovanni Massimello apre il suo articolo dedicato a Diego Manzocchi descrivendo il circondario di Morbegno, "terra d'antica storia e di buoni vini, ricca di tradizioni montanare e di rurali fatiche" (Massimello, 2007: 40).

³³ Seguo il suo *Foglio matricolare*. E' ovvio che all'interesse per il volo del giovane Diego abbiano contribuito gli entusiasmi suscitati delle trasvolate di Italo Balbo e degli altri aviatori italiani.

³⁴ "Inviato in congedo per fine ferma. Concessa dichiarazione di aver tenuto buona condotta e di aver servito con fedeltà ed onore".

³⁵ L'aviazione giocò un ruolo importante nella guerra d'Etiopia, impiegando circa 450 velivoli. "Si trattava per lo più di aerei da ricognizione e da bombardamento di prestazioni superate per un conflitto europeo, ma con caratteristiche di robustezza e versatilità preziose in un ambiente assai difficile" (Rochat, 1991: 184). Manzocchi, appartenendo alla specialità della ricognizione, era quindi uno dei piloti allertati a partire.

³⁶ Questa città contava all'epoca circa centomila abitanti. La popolazione non era affatto omogenea: ai 30.000 italiani si aggiungevano 47.000 musulmani, 4.000 stranieri e 17.000 ebrei, i quali, sarà bene ricordarlo, nonostante le leggi razziali entrate in vigore nel 1938, non subirono persecuzioni.

³⁷ Conclusasi la conquista della Libia in conseguenza della guerra contro la Turchia, la colonia era rimasta in stato di abbandono. Il controllo italiano si limitava a poche zone, essendo il resto del Paese nelle mani dei ribelli senussi. La "riconquista" fu attuata dal fascismo con i governatori di de Bono (1925-1929) e di Badoglio (1929-1933). Le operazioni militari trovarono in Rodolfo Graziani, in Libia già nel 1921, un capace comandante a partire dal 1930, che però ricorse anche a misure eccessivamente severe nei confronti della popolazione. "La crudeltà di Graziani fu tale da inficiare molto l'immagine di un popolo italiano buono e amichevole verso i popoli che avrebbero dovuto riceverne la civiltà: fra il '30 e il '31 metà degli

Libia, viene assegnato come istruttore nella base *Giuseppe Gabardini* di Cameri, in provincia di Novara³⁸. Il 1 luglio 1939 è trasferito dai ruoli matricolari dell'esercito a quello della Regia Aeronautica.

Il 29 settembre del 1939, alle ore 14.15, senza alcun preavviso e adducendo come scusa un volo di prova, si dirige col suo aereo, un biplano Fiat CR. 20 bis MM (Matricola Militare) 1970, in direzione della Francia.



Il Fiat CR.20

80.000 pastori nomadi della Cirenaica venne trucidata e altri 20.000 furono costretti a rifugiarsi in Egitto; fu un vero genocidio perpetrato non solo militarmente, ma anche attraverso un sistematico sterminio del bestiame che decimò il patrimonio zootecnico, unica fonte di sopravvivenza dei pastori. Graziani non tralasciò neanche di impiccare Omar el Muktar, settantenne capo dei ribelli, una specie di Garibaldi libico" (Guerri, 1984: p. 299). Nel 1932 Graziani fu nominato vicegovernatore della Cirenaica.

³⁸ Cameri è un comune di ca 11.000 abitanti in provincia di Novara e a ca 100 km da Torino, dove ancora oggi opera una base aerea col Reparto Manutenzione Velivoli. Questa era stata costituita già nel 1909; Giuseppe Gabardini vi creò la Aeroplani Gabardini-Officine e scuola di volo-Aerodromo Cameri. La scuola cessò la sua attività nel 1930.



Il Fiat CR. 32 dell'aviazione legionaria in Spagna

Alle 16.30 Manzocchi atterra a Embrun, vicino Gap nel distretto Hautes Alpes. La comunicazione ci è fornita dall'Aiutante Grimaud, che, dopo aver informato telefonicamente il suo comando dell'atterraggio (29 settembre), il giorno 30 redige il seguente rapporto indirizzato a *Monsieur le Général Comandant la 7ème Subdivision aérienne- Lyon* con oggetto "atterrissage avion militaire Italien (scritto a mano e tra parentesi: Incident?): "J'ai l'honneur de rendre compte de ce que: le 29 Septembre 1939 à seize heures trente, à Château roux canton d'Embrun (Hautes-Alpes) un avion, biplan, monoplace, italien, a atterri normalement. L'avion n'a subi aucun dégât. Atterrissage volontaire. De instructions peuvent être adressées à la gendarmerie d'Embrun, bureau téléphonique". Segue la firma del sottufficiale. Questa documentazione era stata richiesta da Paolo Torretta il 17 gennaio 2008, al quale così rispose il responsabile del dipartimento *Gendarmeria del Service historique de la Défense*: "Je l'honneur de porter à votre connaissance que les recherches effectuées dans les archives du département Gendarmerie du Service historique de la Défense ont permis de retrouver un rapport relatif à l'atterrissage d'un avion italien a EMBRUN (05) le 29 septembre 1939 (photocopie ci-jointe). Aucun autre document concernant cet aviateur italien n'a été découvert"³⁹.

³⁹ Firmato da "Le colonel Dominique Renault, Chef du département Gendarmerie Par ordre: Bernard Mouraz, Chef de la section Recherches administratives". Lettera dell'11 marzo 2008 da Vincennes.

Manzocchi verrà interrogato dalla polizia e dai Servizi di sicurezza francesi, restando però libero di muoversi. Come ricaviamo dal documento su citato, il suo arrivo non suscitò particolare interesse. Seguiamo il ben documentato articolo di Giovanni Massimello, che si è servito come fonte riguardo agli avvenimenti in Francia di quanto trovato da Yves Domange "appassionato cultore della storia aeronautica italiana"⁴⁰. Scrive dunque Massimello: "Non si sa cosa esattamente il pilota abbia riferito alle autorità francesi. Si sa, però, che la *Gendarmerie Nationale* di Embrun, nel suo rapporto datato 30 settembre 1939, segnala alle superiori autorità l'atterraggio, alle 16 e trenta del giorno precedente, di un aereo scuola identificato con la matricola militare italiana '1970', in un campo del comune di Châteauroux les Alpes nel cantone di Embrun. L'episodio è classificato come 'incidente'. Fatto sta che il pilota non chiede di rientrare in Italia, dove non farà più ritorno"⁴¹.

Nel frattempo, all'indomani della defezione, il giorno 30 settembre, il comando di Cameri invia un telegramma al Ministero dell'Aeronautica, e per competenza ai vari uffici, informando che le ricerche effettuate sul territorio riguardo all'aereo pilotato dal sergente maggiore istruttore Monzacchi Diego (sic) sono risultate essere infruttuose.

Presso l'ACS troviamo una interessante documentazione della Direzione Generale di Pubblica Sicurezza, Divisione Affari Generali e Riservati⁴², tramite la quale possiamo seguire il progredire delle ricerche fatte in Italia sulla scomparsa del pilota. Il 1° di ottobre alle ore 10.06 il maggiore Ciccu da Cameri invia il seguente telegramma al Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica: "Apparecchio Cr.20 Bis. MM 1970 motore A. 20 MM. 1795 pilotato istruttore serg.magg. pilota Manzocchi Diego partito ieri ore 14.15 per volo prova non ancora rientrato. Proseguono ricerche". Lo stesso giorno il Prefetto di Novara informa il Ministero dell'Interno (Gabinetto e Direzione Generale di P.S.) che "Nel pomeriggio del 30 settembre u.s. il sergente maggiore pilota MANZOCCHI Diego da Morbegno, partì dall'aeroporto di Cameri, pilotando un apparecchio monoposto C.R.20, con iscrizione Cam. 56 senza far ritorno. Avrebbe dovuto fare un brevissimo volo di prova, viceversa, fu visto puntare verso il Monte Rosa. Indagini finora disposte infruttuose; nè si hanno notizie di disgrazia. Disposti accertamenti a Morbegno per estendere indagini anche nella ipotesi che possa avere espatriato". Un aereo, che si presume essere quello di Manzocchi, era stato avvistato alle 15.35 dal posto di osservazione di Exille e Sestriere e una mezz'ora più tardi da quello di Gressoney, ma "foschia non permesso individuare sagoma apparecchio diretto entrambi casi verso frontiera"⁴³. Il 30 settembre si ritiene che si sia trattato di un incidente e non viene avanzata l'ipotesi della defezione⁴⁴, ma il 2 ottobre il

⁴⁰ Massimello, 2007: 42.

⁴¹ Massimello, 2007: 41-42.

⁴² Cat. A1 1940.

⁴³ Telegramma del maggiore Ciccu del 30 settembre al Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica.

⁴⁴ Telegramma del giorno 30 settembre inviato da Cameri al Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica; da Parigi il 2 ottobre l'Addetto aeronautico colonnello Ercole telegrafa:

Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica registra il telegramma del capitano dei Carabinieri Trapani del seguente tenore: "Sergente pilota Manzocchi Aldo [sic] aeroporto Cameri levatosi volo ore 1415 ventinove settembre per provare apparecchio CR 20 non ancora rientrato. Dopo due giorni ricerche previsione disgrazia affacciarsi ipotesi sconfinamento".

Il 10 sempre di ottobre il Prefetto informa "che il sergente maggiore pilota Manzocchi Aldo [sic] è, effettivamente, disceso in Francia con il proprio apparecchio. Si sa solo (questa la notizia pervenuta al Comando di Divisione Aerea) che è disceso sulle Alpi Marittime". A proposito della defezione di Manzocchi dovette però regnare una certa confusione. In un dispaccio del Ministero dell'Aeronautica del 16 novembre 1939, il Capo di Gabinetto, generale di Squadra Aerea E. Ilari, scrive al Comando della 1a Zona Aerea Territoriale che il sergente maggiore Manzocchi "secondo notizie pervenute dall'Addetto Aeronautico a Parigi, ha atterrato il giorno 2 novembre c.a. nel territorio delle Alpi francesi presso Embrun". Quindi, non il 29 settembre, ma più di un mese più tardi! Nella lettera che dal Comando della 1a Zona Aerea territoriale era stata inviata al Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica il 10 novembre, il Comandante, generale di Divisione Renato Mazzucco, fa riferimento come data dell'allontanamento arbitrario da Cameri al 28 settembre, mentre il prefetto di Novara comunica al Ministro dell'Interno (il quale trascrive l'informazione l'11 ottobre) che Manzocchi era partito dall'aeroporto di Cameri, pilotando un apparecchio monoposto C.R. 20, senza far ritorno.

Stando a Ulderico Munzi, Diego rimane per qualche tempo ad Avignone; ha buoni rapporti con la polizia che si accorge che l'italiano è innocuo e lo lascia circolare liberamente, tanto che ha la possibilità di andare a Parigi dove si accoggerà, scrive Munzi, ma sospettiamo che qui usi la sua fertile fantasia, con amara delusione, che Justine, la ragazza francese che aveva conosciuto a Finale Ligure durante una licenza e di cui si era invaghito, e che secondo alcuni causò la defezione di Diego, è sposata⁴⁵. Sempre secondo Munzi, in un *bistrot*

"Ministro aria [francese] informa che nostro apparecchio monoposto ha atterrato nelle Alpi presso Embrun stop. Pilota ed apparecchio salvi stop Ministero ha autorizzato rientro via aria stop".

⁴⁵ Munzi, 2007: 89; 102-107. Munzi fa riferimento alla giovane come *Justine D.* Munzi ha dunque dato credito alla relazione tra Manzocchi e Justine, che invece è certamente il parto della fantasia di Lino Pellegrini, pur non ritenendo che essa sia stata la causa della defezione. La biografia di Manzocchi, come narrata da Munzi, è stata accettata acriticamente da chi in Finlandia si è occupato del volontario italiano, vedi ad esempio Tapio Huttunen, fonte, sempre sulla base del libro di Munzi, del breve articolo comparso nella pagina del quotidiano *Helsingin Sanomat* dedicata all'anniversario dei 70 anni dalla fine della Guerra d'inverno, *Romanssi Rivieralla vei lentäjän talvisotaan (Un romanzo d'amore in Riviera portò il pilota alla Guerra d'inverno)*, in cui si dà credito alla teoria che la diserzione fosse dovuta alla relazione con Justine (Sirén, 2010). Sempre Huttunen ha pubblicato un articolo nel n.1 del 2011 della rivista *Feeniks*, riproponendolo con qualche aggiunta in internet (users.kymp.net/ilmakilta/diego.pdf), divenendo a sua volta rappresentato fonte di riferimento per gli storici finlandesi. Huttunen comunque ammette che di Justine non si sa nulla e che neppure viene menzionata nelle lettere di Manzocchi intercettate dalla polizia italiana. In questo modo le talora fantasiose ricostruzioni di Munzi si sono però diffuse anche in Finlandia. Di Manzocchi se ne è trattato anche nell'*Axis*

della capitale Manzocchi incontra due piloti canadesi che stanno progettando di trasferirsi in Finlandia per arruolarsi come volontari, il tenente John C. McMaster e il sergente John W. Jenkins⁴⁶. Questo colloquio intercorso tra l'italiano e i due canadesi, pur realmente esistenti, è però del tutto fittizio e anacronistico, in quanto la guerra inizia in Finlandia alla fine di novembre, e quindi solo più tardi si costituirà il reparto dei volontari stranieri. A quell'epoca Manzocchi non era più in Francia, dove restò per circa due mesi, ma a Copenaghen, da dove proseguirà per Stoccolma e poi per la Finlandia⁴⁷.

Quella di Manzocchi è a tutti gli effetti, militari e giuridici, una diserzione, con l'aggravante del "furto" di un aereo, che infatti gli verrà addebitato con una valutazione in denaro del valore del velivolo da parte del Tribunale che apre l'inchiesta sull'accaduto⁴⁸. Questo non solo aggravava la posizione del sergente, ma creava un incidente di una certa gravità tra Francia e Italia, in un'epoca in cui i rapporti erano tesi. Nel settembre del 1939 gli ambienti militari italiani sono ben consci che il conflitto, nonostante la politica di attesa dell'Italia, arriverà a coinvolgere le forze armate. Potrebbero essere stati i venti di guerra a spingere Manzocchi a fuggire dalle sue responsabilità di pilota? Lo escludiamo nella maniera più assoluta. La sua carriera testimonia

History Forum di Juha Tompuri (<http://forum.axishistory.com>), un sito di discussione su temi attinenti alla seconda guerra mondiale, che cita de Anna, 2010.

⁴⁶ Munzi, 2007: 107-110.

⁴⁷ I due piloti canadesi sono citati nell'elenco dei volontari stranieri pubblicato da Saarinen, 2002: 105. Costoro fecero parte del reparto LeLv 22. Jenkins era un pilota civile e Mc Master un ufficiale della riserva della RCAF. Ambedue non lasciarono un buon ricordo, infatti Mc Master cappottò col suo *Brewster* sul campo ghiacciato di Hollola il 9 marzo; fingendosi ferito si fece ricoverare nell'ospedale da campo di Lahti. Per errore gli venne concessa una onorificenza al valore (*Vapauden risti*) che poi gli fu revocata nel giugno (Ritaranta, 1996: 15). Jenkins prestò servizio al fronte per pochi giorni, venendo fatto presto rientrare alla base di Parola, evidentemente per palese incompetenza. Sui volontari stranieri nell'aviazione finlandese vedi Ritaranta, 196: 13-19 che ne fornisce l'elenco sulla base di K.W. Janarmo e Matti Salonen, e Saarinen, 2002: 102-112. Costoro furono circa 50, e provenivano dal Belgio, Gran Bretagna, Spagna, Canada, Norvegia, Polonia, Francia, Svezia, Svizzera, Danimarca, Ungheria e Stati Uniti, oltreché dall'Italia. Solo pochi di loro parteciparono ai combattimenti, dato che la maggior parte arrivò in Finlandia negli ultimi giorni di guerra o ad ostilità concluse. Caddero in combattimento o in incidenti otto di loro. Più utile fu l'apporto del personale tecnico straniero, circa 50 volontari, provenienti da otto differenti Paesi.

⁴⁸ Nella seconda metà del marzo 1940 l'Ispettorato Leva e Matricola del Ministero dell'Aeronautica scrive al Gabinetto del Ministro: "Il Tribunale Militare Territoriale di Torino, col foglio N°1603. R.G. in data 15 Marzo 1940, ha segnalato che stà [sic] procedendo a carico del sottufficiale in oggetto, denunciato dal Comando R.° Aeroporto di Novara, per i seguenti reati: a)-diserzione aggravata dal grado e da passaggio all'estero; b) furto qualificato per il valore eccedente le L.20.000; c) espatrio clandestino". Con il dispaccio si comunica che come risulta dall'articolo di Italo Zingarelli apparso sulla *Stampa* il 13 marzo, Manzocchi è deceduto in combattimento, pertanto l'Ispettore colonnello A.A.-L. Rizzo chiede in forma riservata al Gabinetto del Ministro di "voler esperire gli accertamenti del caso presso la Legazione di Finlandia in Roma e darne cortese comunicazione a questo Ispettorato per la sistemazione matricolare del Sottufficiale in questione". Nel Foglio matricolare però alla fine non comparirà la data della morte di Manzocchi, come non compare quella della diserzione. Nel Foglio matricolare intestato a Manzocchi Diego (Sondrio) l'ultima iscrizione è del 1 luglio 1939: "Trasferito dai ruoli matricolari del R.° Esercito al ruolo della R.a Aeronautica per effetto della legge 19 gennaio 1939 N. 3 bis. Parificato li 11.10.1939 XVII".

l'attaccamento all'Arma azzurra e il suo entusiasmo di soldato, oltre al suo innegabile valore e coraggio. Nel 1937, conferma Munzi, avrebbe voluto andare in Spagna a combattere contro il comunismo, dimostrando sia la fedeltà all'ideologia fascista sia il suo spirito bellico⁴⁹. In seguito non risulta che Manzocchi abbia preso pubblicamente o privatamente posizione contro un possibile conflitto che avrebbe visto l'Italia mussoliniana alleata della Germania hitleriana. Questa ipotesi della fuga per timore di restare coinvolto in una guerra venne con forza rifiutata dagli ex commilitoni finlandesi. Carl-Erik Bruun (1920-2001), già pilota dei Fiat G. 50 durante la guerra di Finlandia del 1941-1944⁵⁰, nel suo discorso commemorativo pronunciato al cimitero di Hietaniemi nel cinquantenario della morte di Manzocchi (ma portava fiori ogni anno alla tomba del pilota italiano), definì questa accusa come assolutamente improponibile, considerato che Manzocchi, arruolandosi nell'esercito finlandese, andava appunto a combattere contro il bolscevismo⁵¹.



Carl-Erik Bruun (per gentile concessione di Göran Bruun)

⁴⁹ Munzi, 2007: 66.

⁵⁰ Una sua foto è pubblicata nello *Speciale Fiat G 50 in Finlandia*. Materiale inviato da Massimo Rickler. Sito curato dal Gruppo Amici Velivoli Storici.

⁵¹ Ringrazio il figlio di Carl-Erik, Göran Bruun, per avermi dato copia del discorso tenuto dal padre (lettera del 31 maggio 2007). Bruun aveva descritto Manzocchi come "vivacissimo e piacevole compagno", il quale aveva disertato per venire in Finlandia a combattere nella *Guerra d'inverno*. Come sappiamo, questo non è corretto, anche semplicemente per il fatto che la guerra, quando Manzocchi abbandona l'Italia, non era ancora cominciata. Bruun terminò il suo commosso discorso con queste parole: "resterà per sempre nella memoria del suo Reparto e nella sua storia". In occasione del cinquantenario della morte di Manzocchi, Carl-Erik Bruun pubblicò sul quotidiano di lingua svedese di Helsinki un trafiletto in commemorazione del pilota (*Ett 50-årsminne*, Hufvudstadsbladet, 10.3.1990).

Incontrai alcune volte a Turku Carl-Erik Bruun, persona affabile e dalla memoria di ferro; mi raccontò di Manzocchi, che comunque non aveva conosciuto di persona, non avendo partecipato agli eventi bellici della *Guerra d'inverno*⁵². Bruun ha svolto una importante funzione di testimone nei confronti del volontario italiano⁵³. Sarà opportuno ricordare anche le parole di chi volò con Manzocchi, il tenente Olli Puhakka: "Era uno degli uomini migliori. La sua mediterraneità si rivelava sempre più evidente [...] Nulla riusciva a fermarlo o a deprimerlo, devoto come era al volo o alla battaglia aerea. Il suo amore per la Finlandia e la sua libertà era semplicemente fuori dall'ordinario"⁵⁴.



Olli Puhakka (per gentile concessione di Göran Bruun)

⁵² Bruun mi presentò verso la metà degli anni Ottanta al colonnello Aarne Alitalo, che aveva fatto parte (era allora sottotenente) del LeLv 26 (Gruppo da Caccia 26) cui fu aggregato Manzocchi (è ritratto in una foto insieme ad altri commilitoni scattata nell'estate del 1939; in Stenman, 2013: 13). Purtroppo, a causa delle cattive condizioni di salute dell'ex pilota, non riuscii a raccogliere tutte le informazioni che desideravo.

⁵³ In una lettera inviata il 13 marzo del 2012, il valtellinese Elio Marzano, già funzionario dell'ENIT a Helsinki, mi ricordava l'incontro da lui avuto con Carl-Erik Bruun che gli portò una documentazione su Manzocchi. Gli cantò anche la canzone "e gira gira l'elica, romba il motor, questa è la bella vita dell'aviator" che Diego aveva insegnato ai suoi commilitoni, ed è proprio citando questa canzone che Bruun aveva cominciato il suo discorso in commemorazione di Manzocchi. L'interesse per Manzocchi era nato in Elio Marzano non solo perché era quasi suo "vicino" (Marzano abita tra i vigneti Sassella di Castione Andevenno) ma anche perché di lui gliene parlò negli anni Ottanta una funzionaria dell'ambasciata italiana, Anna Maria Sgobba-Talikka, vedova di un ufficiale finlandese, che in vacanza a Giardini di Naxos, aveva conosciuto una parente di Diego. Fu questa signora a "riscoprire", insieme a Elio Marzano, Renzo Porceddu, Mirko Urbano (che partecipò alla cerimonia in occasione dei 50 anni dalla morte del pilota), Bruno Tavan e Michele Morelli, tutti italiani residenti a Helsinki, la vicenda e di conseguenza la tomba di Manzocchi a Hietaniemi.

⁵⁴ Citato in Karhunen, 1974: 102-103 e da Jaakkonen, 2010: 13, che riprende le differenti ipotesi sulla diserzione di Manzocchi.

Questa stima per Manzocchi è confermata da un altro pilota del suo reparto, Onni Paronen, il quale raccontò al figlio che tra gli stranieri venuti come piloti e meccanici in Finlandia i più amati furono gli italiani⁵⁵. Costoro, si legge nel libro scritto dal figlio di Onni, Heikki Paronen, erano molto abili nell'espletare il loro lavoro⁵⁶. "I meccanici venivano direttamente dal fronte africano ma nonostante ciò si adattarono bene all'inverno finlandese. I piloti erano senza eccezione abili e benvenuti. Gli italiani dimostravano di amare in particolare la sauna fatta con i camerati finlandesi, facendo a gara con loro a chi resisteva di più. Competizioni finite alla pari"⁵⁷. Ahti Saarinen ricorda come anche Diego Manzocchi fosse un saunista accanito. Una volta i commilitoni finlandesi riscaldarono a bella posta la sauna al massimo per provarne la resistenza. Finalmente Diego uscì dalla stanza, per tornarne poco dopo con una sigaretta accesa tra le labbra, infatti, fumatore accanito, non poteva stare molto senza sigarette⁵⁸.

Diego Manzocchi insegnò ai commilitoni a cantare la canzone *Gira gira l'elica*, una specie di inno non ufficiale dell'aviazione, di cui Göran Brun mi ha fornito la copia autografa che era pervenuta al padre Carl-Erik⁵⁹.

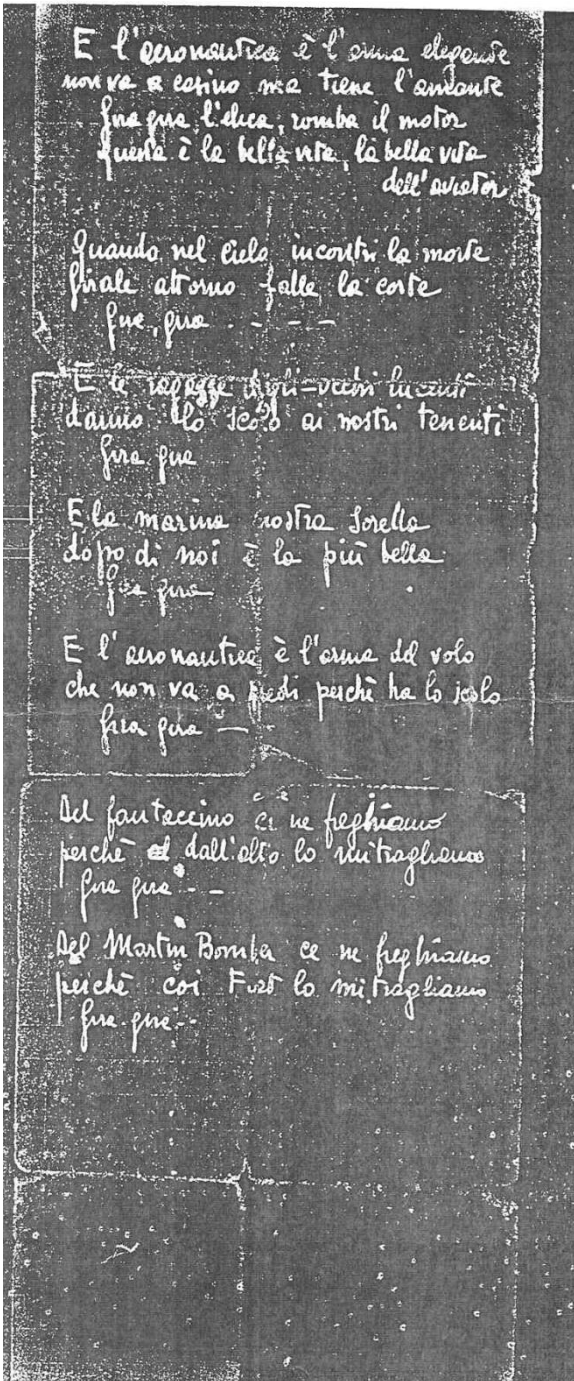
⁵⁵ Paronen, 2009: 41. Tra i piloti volontari i meno apprezzati furono gli ungheresi, dal comportamento arrogante e dalla capacità aviatoria discutibile. Dei meccanici italiani invece non si disse altro che bene, essendo riusciti a mantenere operativi i G. 50 in condizioni climaticamente proibitive. Il capitano Luigi Pelli, per migliorare la comunicazione con i colleghi finlandesi, si mise perfino a studiare la lingua finlandese, che secondo Eino Ritaranta, imparò rapidamente (Ritaranta, 1996: 15).

⁵⁶ Onni Paronen (n.1918) aveva all'epoca il grado di sergente. Fu mandato due volte a Barkarby in Svezia per prendere in consegna i Fiat G.50 arrivati dall'Italia. Ambedue le volte dovette attendere alcuni giorni che i velivoli fossero pronti per il volo (Paronen, 2009: 42-43).

⁵⁷ Paronen, 2009: 41-42. Sulla missione italiana vedi Kanervo, 2007: 275.

⁵⁸ "Hänen piti saada polttaa siellä löylyssä, kova tupakkamies kun oli" (Saarinen, 2002: 165; il materiale qui contenuto è in buona parte ripreso e ampliato in Saarinen, 2005, con arricchimento iconografico). L'episodio, questa volta vero, è ripreso anche da Munzi (2007: 135). Munzi, tornando a lavorare di fantasia, racconta che Diego non mancò di frequentare i bordelli finlandesi. A Kouvola si coprì di onore (e Munzi annota: "almeno così gli parve"). "Le signore disponibili, tra cui molte bionde color miele, emettevano suoni striduli. Lui decise d'interpretarli favorevolmente come elogi alla sua virilità" (Munzi, 2007: 136). Chi abbia informato il giornalista italiano sui suoni emessi dalle bionde finlandesi in determinate circostanze non ci è noto.

⁵⁹ La versione è un po' più "goliardica" rispetto a quella originale. Eccola nella variante manzocchiana: "E l'aeronautica è l'arma elegante/non va a casino ma tiene l'amante/gira gira l'elica, romba il motor/questa è la bella vita, la bella vita dell'aviator/. Quando nel cielo incontri la morte/girale attorno falle la corte/ gira gira.../E le ragazze dagli occhi lucenti/danno lo scolo ai nostri tenenti/ gira gira/E la marina nostra sorella/dopo di noi è la più bella/ gira gira/E l'aeronautica è l'arma del volo/che non va a piedi perchè ha lo scolo/gira gira/Del fantaccino ce ne freghiamo/perchè dall'alto lo mitragliamo/gira gira/Del martin Bomber ce ne freghiamo/perchè coi Fiat lo mitragliamo/gira gira..." Ne esiste la traduzione finlandese, che mi è stata fornita da Jyrki Toivanen. Di questa canzone si trovano in rete molte varianti; era insomma una specie di stornello che poteva essere applicato a differenti situazioni e contesti, si veda ad esempio quella che ne fece il Battaglione Barbarigo della R.S.I., il cui ritornello invece canta "E gira gira l'elica/in fondo al mar,/questa è la vita a terra,/la vita in buca del marinar!".



Secondo altri invece il testo sarebbe stato trascritto dal tenente colonnello Giuseppe Casero, comandante la missione tecnica italiana in Finlandia⁶⁰. La canzone ebbe molta fortuna in ambiente aviatorio, infatti quando venne in Finlandia la Pattuglia acrobatica italiana, durante il ricevimento offerto in ambasciata, un pilota finlandese chiese a Renzo Porceddu, funzionario della legazione italiana, di trascrivergli le prime strofe della canzone in "versione Manzocchi", e cioè in particolare la prima, che recita: "E' l'aviazione l'arma elegante non vain casino poiché ha l'amante"⁶¹. Voleva evidentemente fare una sorpresa ai colleghi aviatori italiani.

FUGA D'AMORE

L'ipotesi che per anni ha avuto più successo, tanto da essere stata considerata l'unica che potesse giustificare il gesto di Diego, è la fuga per amore, avvalorata originariamente anche da alcuni suoi parenti di Morbegno⁶². Ad essa, tra gli altri⁶³, ha dato credito il costituzionalista Andrea Manzella, che ritiene Diego "perdutamente innamorato di una ragazza di Marsiglia". Il pilota avrebbe disertato "intuendo che qualcosa stava cambiando nella loro storia". Infatti, continua Manzella, Diego era venuto al corrente che l'amata aveva "ormai un altro nel suo cuore". Molto più sbrigativa, e tutto sommato ineccepibile, la spiegazione data da Gherardo Bozzetti: "un bel giorno, per ragioni sue, se ne va in Francia"⁶⁴.

⁶⁰ Bussi, 2007: 33.

⁶¹ Lettera di Renzo Porceddu del 14.7.2007.

⁶² Così Giovanni Zecca, figlio di Rosa Ambrosetti, quindi biscugino di Diego, dichiarò a Lino Pellegrini: "Qui in Italia, Diego si era innamorato di una bella francese. Rubacuori com'era disertò appunto per raggiungerla in Francia, dove però venne a sapere che la sua fiamma era sposata. Questo, senza cadere in pettegolezzi, è quanto si dice da noi" (Pellegrini, 1992: p. 3).

⁶³ Si veda ad esempio l'articolo di Maria Cristina Pesce, *Diego Manzocchi. Il pilota che rubò un aereo al Duce, La provincia di Sondrio*, 14.4.2007: 6-7, secondo cui Manzocchi "si dilegua oltre confine alla ricerca di una donna misteriosa conosciuta durante l'estate sulle spiagge della riviera ligure". Alla fuga per amore, che lo porta addirittura in Finlandia, ha dato credito anche Franco Benetti (in *Ala Tricolore*, maggio-giugno 1999: 6; citato da Lembo, 1999b: 37).

⁶⁴ Bozzetti, 1979: 101.

Si affermò dunque per un certo tempo la teoria che Diego avesse lasciato l'Italia perché innamorato della francesina conosciuta sulla spiaggia di Finale Ligure. Per riunirsi a lei, ruberà un aereo e atterrerà in Francia dopo un volo non privo di pericoli. Quando cominciai ad interessarmi a Manzocchi, e cioè nel 1995, dopo uno scambio epistolare con uno dei parenti di Diego, Giovanni Zecca, persona gentilissima, che per anni si è battuto per salvaguardare il buon nome di Diego, anch'io condivisi l'ipotesi della fuga sentimentale⁶⁵. È evidente che il movente passionale sembrava apparire alla famiglia Manzocchi come meno infamante di una diserzione per altri motivi; in fondo all'uomo italiano si perdonano queste debolezze.

L'ipotesi della fuga per amore però non regge, innanzi tutto perché a Diego le donne piacevano certamente, ma non è credibile che le andasse a cercare oltre confine a rischio di qualche anno di galera e di conseguenze amministrative molto gravi⁶⁶. Il Giudice istruttore del Tribunale militare territoriale di Torino aveva infatti imputato a Manzocchi tre reati: la diserzione, l'espatrio clandestino e il furto. Quest'ultimo riguardava il velivolo di cui si era impossessato "sottraendolo all'A.M. con danno superiore a L. 20.000"⁶⁷.

Manzocchi era indubbiamente un bel giovane, definito da vari autori come alto, di capelli scuri, con una incipiente stempiatura e baffetti alla Clarke Gable. Secondo un documento dell'Aeronautica era invece basso di statura (1,61), di corporatura snella, colorito roseo, e con capelli e occhi castani (non azzurri come scrive Munzi⁶⁸), come puntigliosamente precisa una comunicazione inviata dal Ministero dell'Interno il 19 novembre del 1939 dopo la sua scomparsa dall'Italia. Non ci è stato conservato un epistolario con la bella Justine che dimostri come nel cuore del valtellinese andasse maturando un simile proposito. A Morbegno aveva del resto una fidanzata, mi ha confermato Eugenio Gusmaroli⁶⁹, figlio di una cugina di Diego, una brava ragazza di nome

⁶⁵ Giovanni Zecca è l'informatore a Morbegno di Lino Pellegrini, al quale racconta che Diego "rimase orfano di madre quando aveva appena tre anni, poi suo padre si risposò, ma una matrigna non equivale a una madre, poi se ne andò prestissimo anche il padre. Donde un carattere irrequieto. In seconda liceo, Diego interruppe gli studi. E si arruolò in Aeronautica" (citato in Pellegrini, 1992c: 3).

⁶⁶ La guerra con la Francia non era ancora iniziata, quindi Manzocchi, pur avendo l'aggravante del possibile spionaggio a favore del nemico, non rischiava la fucilazione. Questa venne invece comminata a Aurelio Coccozza, disertore dall'esercito nel 1937, frequentatore in Francia dei fuorusciti, fucilato in quanto disertore e spia il 22 dicembre del 1940 a Forte Bravetta.

⁶⁷ Si veda l'Ordinanza n. 344 del detto Tribunale del 18 maggio 1940 in cui si dichiarava il non doversi procedere per la morte dell'accusato Diego Manzocchi. La somma addebitata come "furto" è tutto sommato modesta, infatti negli anni Trenta si comprava un'automobile Fiat 514 con 18.000 lire.

⁶⁸ Munzi, 2007: 44.

⁶⁹ Eugenio Gusmaroli è una persona eccezionale. Come mi scrive Maurizio Pasqualetti che lo intervistò, "la cosa meno strana che ha fatto nella sua vita è l'investigatore privato. Strano sì, ma grande appassionato di storia e custode della memoria di famiglia e del suo paese" (lettera del 21.5.2007). Me lo vidi arrivare a casa l'estate del 2007. Vivo a Turku, in Finlandia e per arrivarci Eugenio aveva dovuto risalire l'intera Europa del Nord col suo camper, con la sola compagnia del suo cagnolino. Non sa l'inglese, e come fosse riuscito ad arrivare fino a casa mia mi sembrò un mistero. Poi mi spiegò che, appena imboccata la strada che porta al centro

Graziana (o Grazia) Marchettini, come Gusmaroli raccontò già a Lino Pellegrini⁷⁰. L'ipotesi della diserzione per amore insomma non regge, non solo perché a Diego le donne non mancavano⁷¹, ma soprattutto perché per andare a trovare la sua bella non c'era certo bisogno di rubare un aereo⁷². Tra l'altro, si potrebbe dire ironicamente, non atterra per far colpo su di lei nel prato di fronte casa sua ma a centinaia di chilometri di distanza.

Una interessante variante alla storia d'amore per Justine è stata prospettata da Giovanni Massimello. "In effetti, a casa di una cugina a Morbegno furono ritrovate lettere e fotografie di Hederg Schmitged⁷³, nata in Polonia ma abitante a Charlottenlund in Danimarca", è la donna che Munzi chiama col nome di *Sonja*, "nata in Polonia nel 1894 e cittadina danese residente a Charlottenlund"⁷⁴.

La scelta della Francia come meta della fuga sarebbe quindi stata legata soltanto alla relativa vicinanza rispetto a Cameri: il viaggio di Diego, una volta uscito dall'Italia, avrebbe dovuto proseguire per oltre mille chilometri verso nord. Massimello conclude affermando che da fonti di origine familiare "sembra che il sogno d'amore si sia infranto rapidamente. Pare infatti che la giovane si fosse nel frattempo regolarmente maritata"⁷⁵. E qui è evidente una commistione tra la (presunta) storia della francese Justine e quella della pure presunta danese Sonja. Trovandosi Diego già in Danimarca, la strada per la Finlandia è aperta. Infatti, scrive Massimello, "precluso il rientro e frustrata l'aspirazione a coronare il suo sogno d'amore, a Diego non rimane che cercare di mettere a frutto, possibilmente per una buona causa, le sue competenze professionali"⁷⁶.

di Turku si era fermato ed aveva chiesto ad una ragazza dove era l'università. La giovane finlandese non solo parlava l'italiano, ma era stata mia allieva e quindi gli indicò dove abito!

⁷⁰ Gusmaroli ricordava come Diego, per impressionare la ragazza, facesse ardite picchiate col suo aereo sul campanile di Morbegno (Pellegrini, 1992a: 3).

⁷¹ Un po' troppo enfaticamente la giornalista Maria Cristina Pesce lo definisce "Bello come Clark Gable, spericolato in aria come con le donne". E precisa: "Baffetto da sparviero, sguardo intrigante, il cappello sulle ventitré e il foulard di seta al collo. Diego Manzocchi sembra un divo di Hollywood degli anni'40 nelle foto conservate dai suoi parenti di Morbegno" (Pesce, 2007: 7). Anche Francesca Rolando, nella sua breve recensione a Munzi comparsa su *Panorama* fa riferimento all' "impavido sergente Diego Manzocchi, conosciuto come il Clark Gable della Valtellina" (sic!). Secondo il recensore di Munzi nel sito <http://aerei-italiani.blogspot.com> Munzi troverà la morte "dopo audaci e furiosi combattimenti" (26.3.2007). Al coro di recensioni entusiastiche non fa eco quella comparsa su *Tuttolibri* il 31 marzo 2007 a firma di Lucio Calpurnio Bestia, il quale nota come il libro poteva essere benissimo limitato a trenta pagine, contenendo descrizioni del tutto superflue.

⁷² La teoria della fuga per amore di Justine non è ritenuta essere attendibile da Tapio Huttunen, il quale giustamente rileva che non esistono lettere o altra documentazione che confermino questa relazione.

⁷³ Si tratta della stessa Sonja menzionata da Massimello in precedenza come *Schneitger*.

⁷⁴ Munzi, 2007: 47; a pag. 68 è precisato che era nata il 28 agosto 1894.

⁷⁵ Massimello, 2007: 42.

⁷⁶ Massimello, 2007: 43.

L'ipotesi della fuga per amore di Sonja non ci sembra realistica. A parte il fatto che questa Sonja resta completamente avvolta nel mistero come donna fatale, nonostante quanto ne abbia scritto Munzi che non ha l'abitudine di citare in maniera affidabile le sue fonti, perché mai Diego per andare a trovarla doveva disertare con un aereo?⁷⁷ Così facendo non solo aggravava notevolmente la sua posizione, ma rischiava anche di essere arrestato o trattenuto in Francia proprio come pilota di un aereo da guerra italiano entrato clandestinamente. E' logico pensare, se voleva veramente raggiungere l'amata in Danimarca, che passasse in Francia per via di terra, e poi da lì proseguisse con documenti veri o falsi in Danimarca. Molto più semplice.

ANTIFASCISMO

L'ipotesi sostenuta da Ulderico Munzi nella sua biografia romanzata è che Manzocchi disertò in conseguenza di una scelta ideologica, e cioè, in sostanza, per antifascismo, ma questo non lo salvò dal giudizio postumo, anche in tempi di Repubblica, di essere un disertore, tanto che Munzi, presentando il suo libro a Morbegno, ebbe a dire che "Manzocchi è l'unico antifascista a non essere onorato in Italia"⁷⁸. La tesi non è nuova, infatti fu già prospettata da una parente di Diego, Giuliana Manzocchi, al giornalista Lino Pellegrini nel 1992: "La signora Giuliana Manzocchi, anche lei cugina di Diego, mi dice chiaramente: *Disertò per antifascismo*"⁷⁹. A questo proposito è però necessario ricordare, e dobbiamo tenere presente la storia del fuoruscitismo italiano, che di solito queste "diserzioni", comunque raramente di militari in servizio, avvenivano dopo una militanza documentata e documentabile di antifascismo⁸⁰. Questa attestazione, precedente al settembre 1939, non esiste per Diego Manzocchi, personaggio totalmente sconosciuto all'OVRA, perlomeno stando ai documenti che della polizia fascista ci sono pervenuti.

⁷⁷ Munzi fa andare Sonja addirittura a Morbegno: "Lei che era venuta in macchina a Morbegno, un viaggio lunghissimo dalla Danimarca e gli [a Manzocchi] aveva prestato perfino dei soldi". A Morbegno avviene la rottura tra Diego, innamorato di Justine, e Sonja (Munzi, 2007: 42; vedi anche 92-94).

⁷⁸ Gallo, 2007: 14. Arrigo Giovanni Zecca ha annunciato l'incontro con Munzi e al tempo stesso recensito il suo libro su *vaol.it. Il giornale on-line della Vltellina e Valchiavenna* (Zecca: 2007), attribuendogli "una minuziosa e documentata ricerca" e un "taglio piacevolmente narrativo".

⁷⁹ Pellegrini, 1992a: 3.

⁸⁰ Il fascismo cominciò a controllare, tramite la cosiddetta *Ceka*, l'attività svolta dai gruppi anarchici, socialisti e comunisti in Francia già dall'autunno del 1923, anche in conseguenza del fatto che alcuni emigrati, sostenitori del nuovo governo, erano stati uccisi da antifascisti. E' stato calcolato che, entro il 1926, quando Mussolini finì di cancellare i partiti politici dalla vita pubblica, un milione circa di italiani abbiano preso la via dell'esilio per motivi politici, privilegiando la Francia. A questo fuoruscitismo ideologico si aggiunse quello che è stato definito il *fuoruscitismo spurio*, costituito da fascisti delusi, emissari di Mussolini sotto mentite spoglie, informatori e provocatori. Una vera e propria azione di spionaggio venne organizzata da Mussolini a partire dal 1926-1927. La base principale era Nizza, presso il consolato italiano. Come scrive Franco Fucci, "Alla fine del 1927, dunque, lo spionaggio fascista all'estero è una specie di polipo dai molteplici tentacoli: si vale degli 'uomini di mano' come Dumini, delle sedi diplomatico-consolari, delle istituzioni ufficiali tipo Compagnia Italiana del Turismo, dell'organizzazione dei fasci all'estero e infine di una rete vastissima e capillare di informatori prezzolati" (Fucci, 1985: 15 e segg; la citazione è a p. 36).

Lo stesso Munzi afferma che Manzocchi desiderò partecipare alla guerra di Spagna, ovviamente nei ranghi dell'aviazione mussoliniana, a sua volta mandata in appoggio a quella franchista, tanto è vero, annota sempre Munzi, che Diego "Volava per uccidere o essere ucciso. Era un *novio de la muerte*...come dicevano i piloti dell'Aviazione Legionaria che avevano lottato contro il comunismo nelle Guerra di Spagna"⁸¹.

A parte il fatto che Manzocchi in Spagna non volò mai, e di conseguenza non uccideva né rischiava di essere ucciso essendo pilota di un aereo da osservazione, la sua iscrizione nel 1934 al PNF ne fa un fascista a tutti gli effetti, almeno fino al 1938, quando andò in Libia. Un suo repentino cambiamento di opinione dopo l'esperienza libica non trova comunque testimonianza convincente. E' vero che nei documenti posteriori alla diserzione il comandante e gli ufficiali di Cameri faranno vaghi accenni a questa ostilità ideologica, ma questi possono essere una giustificazione a un gesto per loro altrimenti incomprensibile. Costoro metteranno piuttosto l'accento sulla spigolosità del carattere del valtellinese. In un rapporto informativo il Comandante del Reparto Allievi della Scuola di Pilotaggio di Cameri, il Tenente Pilota Silvio Brighenti, informa i superiori che i sentimenti politici del Manzocchi non erano esattamente noti, ma che nelle discussioni a tavola con i colleghi assumeva posizioni che si discostavano nettamente dal pensiero fascista. Questo però, aggiungiamo noi, non era affatto non comune, infatti molti furono, anche tra gli intellettuali, i "fascisti critici".

Dall'esprimere però a voce sentimenti critici nei confronti del Regime, cosa che fecero in molti, citiamo i famosi casi di Indro Montanelli e di Curzio Malaparte, all'antifascismo talmente attivo da far compiere un vero e proprio crimine, ce ne corre. Non sarà qui necessario ricordare che nell'immediato anteguerra la fronda fu vivace proprio all'interno del fascismo, senza peraltro che questa possa essere definita resistenza al fascismo medesimo.

Possiamo però supporre che i mugugni e le insofferenze di Manzocchi fossero stati influenzati dalla frequentazione con Italo Balbo in Libia⁸². Lino Pellegrini

⁸¹ Munzi, 2007: 146. *El novio de la muerte* non è un canzone dell'aviazione franchista ma della Legione straniera spagnola e viene cantata in occasione della *Salida del Cristo de la buena muerte* ancora oggi. Come giustamente nota un sito italiano che prende in considerazione quanto scritto da Paolo Torretta in merito a un presunto e non reale antifascismo di Manzocchi, un antifascista non chiede di partire volontario per partecipare alla guerra franchista! (<http://materialismostorico.blogspot.com> ; 6.4.2013). A dire il vero però non abbiamo alcuna testimonianza che Manzocchi abbia effettivamente fatto richiesta di partire come volontario in Spagna.

⁸² Balbo, prima di diventare governatore, come sottosegretario all'aviazione aveva rinnovato, a partire dal 1927, le forze aeree coloniali in Tripolitania e Cirenaica (Pedriali, 2008: 39-46). Non abbiamo testimonianze che Manzocchi, un semplice sottufficiale, fosse entrato in contatto diretto con Balbo, ma costui era noto per la semplicità con cui trattava i sottoposti. Così scrive Giordano Bruno Guerri: "Al palazzo del governatore non mancavano mai gli ospiti, in una lunga tavolata di amici, collaboratori e visitatori. Il pranzo era il momento magico di Balbo, che teneva banco con battute salaci, barzellette e feroci giudizi sul regime, i gerarchi, Mussolini, che facevano accapponare la pelle agli ospiti: tutti sapevano, compreso Balbo, che fra i

nel 1992 aveva addirittura scritto sulla *Provincia* che Manzocchi segue l'esempio dei veri fascisti⁸³. Infatti quando scoppia la guerra "E' il momento in cui i fascisti *puri* se ne infischiano dell'accordo Von Ribbentrop-Molotov...i *puri* parteggiano per il piccolo paese...", e cioè per quella Finlandia osteggiata da Hitler nel 1939. Insomma, per Pellegrini, Manzocchi fu fascista puro tra i puri.

Per attestare la tesi dell'antifascismo militante di Manzocchi avremmo dunque bisogno di prove concrete, che nel mondo dell'antifascismo non sono mai mancate, rappresentando una patente di merito, patente distribuita ampiamente e con una certa generosità soprattutto nel dopoguerra.

Il problema fondamentale resta la mancanza di testimonianze di un reale ed attivo antifascismo non solo *prima* della defezione, ma anche *dopo*. E' importante ricordare che il "furto" dell'aereo non viene utilizzato in alcun modo in senso propagandisticamente antifascista da Manzocchi o dai fuorusciti italiani con i quali era logico sarebbe dovuto entrare in contatto in Francia⁸⁴; né la sua defezione viene utilizzata in senso anti-italiano da parte dei francesi.

Munzi ritiene che la conversione all'antifascismo sia avvenuta tra il 1938 e il 1939 quando Manzocchi prestava servizio in Libia⁸⁵. A quest'epoca la colonia era stata già pacificata, e quando Balbo vi giunse come governatore la ribellione era stata completamente domata da almeno due anni. Il quadrumviro "certo si trovava a scontare il peso di quanto era avvenuto sino ad allora né poteva aspettarsi grande simpatia dai libici superstiti. Fece chiudere subito i cinque campi di concentramento (niente di nazista, erano più campi di lavoro) instaurati da Graziani e incoraggiò in ogni modo il ritorno dei profughi dall'Egitto e dalla Tunisia, promettendo anche premi in bestiame e

camerieri si nascondevano spie dell'Ovra" (Guerri, 1984: 303). Guerri cita il commento lasciato da von Papen, che partecipò ad una delle sfarzose feste date da Balbo, che in questo modo amava impressionare gli ospiti e i notabili locali: "Nei mille e più invitati si notavano le maggiori autorità della Colonia in brillante uniforme, come pure ufficiali della R. Aeronautica, marina ed esercito, tutte le personalità insignite dalle massime onorificenze, e un gruppo numerosissimo di funzionari secondari e professionisti della Colonia" (citato da Guerri, 1984:310). Tra questi poteva ben esserci Manzocchi. La prodigalità di Balbo ebbe eco in Italia, dove cominciò ad essergli affibbiato il titolo di *Sciupone l'Africano*.

⁸³ Lino Pellegrini, in visita a Helsinki venne informato su Manzocchi da un funzionario dell'ambasciata italiana, Marcello Postiglione: "dapprima rimango sbalordito", scrive il giornalista, "poi mi precipito verso la periferia della capitale finlandese, al grande cimitero di Hietaniemi", dove era sepolto il pilota italiano (Pellegrini, 1992: 3: Pellegrini indica erroneamente nel 1913 l'anno di nascita di Manzocchi).

⁸⁴ E' questo un periodo di intensa attività per lo spionaggio in Francia. Scrive Franco Fucci: "a cavallo tra la fine del 1939 e l'inizio del 1940, quando ancora non si sa che cosa intenda fare Mussolini, se entrare o no nel conflitto, sarà l'organizzazione informativa di Bocchini [capo della polizia] a fornire quadri esatti, in tempi diversi, dell'opinione pubblica a proposito del drammatico dilemma" (Fucci, 1985: 62).

⁸⁵ Gli anni della pacificazione forzata erano passati. Il generale Graziani aveva stroncato la ribellione di Omar al-Mukhtar con ogni mezzo, servendosi anche dell'aviazione. Così scrive un cronista dell'epoca: "La nostra organizzazione militare, e il concorso dell'aviazione, che nella guerra desertica si è dimostrata di somma utilità e i cui preziosi servigi resi avrebbero bisogno di un accurato e particolare studio, contengono tutti i tentativi ribelli" (Sandri, 1935: 153).

cibo a chi tornasse”⁸⁶. La situazione quindi in Libia, quando vi arrivò Manzocchi, non era più così drammatica come negli anni della repressione e l’atteggiamento della popolazione araba stava cambiando grazie alla politica di collaborazione instaurata dal governatore Balbo.

Secondo Munzi, furono però i colloqui (del tutto ipotetici) avuti con indigeni tuareg testimoni di gassificazioni fatte dagli italiani⁸⁷ a spingere Manzocchi

⁸⁶ Guerri, 1984: 299.

⁸⁷ Su queste gassificazioni Munzi non fornisce più precise informazioni. Rochat scrive che in Libia “L’aviazione impiegò anche aggressivi chimici (fosgene e iprite), ma saltuariamente perché l’ambiente desertico ne riduceva fortemente l’efficacia” (Rochat, 1991: 194, in nota). Del Boca cita gli episodi del 1928 di Mogàrba er Raedat, quando il fosgene venne impiegato contro una tribù ribelle della Sirtica e quello del 31 luglio 1930 quando fu bombardata con l’iprite l’oasi di Taizerbo (Del Boca, 1991: 238). Era stato Pietro Badoglio a sollecitare l’uso dei gas, avendo affermato che “per Omar el Muchtar occorrono due cose: primo, ottimo servizio informazioni, secondo, una buona sorpresa con aviazione e bombe iprite”. Dell’uso di gas in Libia si è ampiamente occupato Eric Salerno nel terzo capitolo del suo libro sulle atrocità compiute dagli italiani in Libia (Salerno, 1979). Salerno critica fortemente Vincenzo Lioy, che nel 1964 aveva pubblicato un libro sulle operazioni dell’Aeronautica in Libia e in Eritrea, senza soffermarsi sufficientemente sull’uso dei gas. Munzi aveva necessità di inserire un elemento drammatico nella supposta “conversione” di Manzocchi all’antifascismo e quindi ricorre ad una pagina buia della storia militare italiana, che però, in quanto tale, venne scritta soprattutto in occasione della guerra d’Etiopia e non in Libia; lo stesso Del Boca afferma che in Libia “il ricorso all’impiego dei gas è abbastanza limitato sia per la frequenza degli attacchi che per il quantitativo di aggressivi usati” (Del Boca, 1991: 238). Dal novembre 1929 alle ultime azioni del maggio 1930 l’aviazione di Cirenaica effettuò 1605 ore di volo bellico impiegando 43.500 tonnellate di bombe; quante però fossero di iprite non è dato sapere (www.aginform.org/salerno.html). Mentre in Libia il ricorso ai gas fu circoscritto, in Eritrea furono invece lanciate quasi 300 tonnellate di bombe all’iprite, principalmente dall’aeronautica, e in Somalia 44 tonnellate di iprite e fosgene, generalmente sulle retrovie abissine (Rochat, 1991: 185 e 196, in nota). L’aviazione svolse in Etiopia nel 1935-1936 un ruolo decisivo nell’impiego dell’iprite C500T (Del Boca, 1996). Bisogna tenere presente che l’uso di armi chimiche e batteriologiche era proibito da una convenzione internazionale firmata a Ginevra il 17 giugno del 1925. “L’impiego delle armi chimiche era previsto dalla dottrina militare dell’epoca, ma comunque sottoposte a limitazioni sia politiche [...] sia pratiche[...]” (Rochat, 1991: 195, in nota). Le operazioni militari per l’eliminazione della ribellione della Tripolitania vennero condotte tra la fine del 1921 e l’inizio del 1930, quindi terminarono molto prima dell’arrivo di Manzocchi, che ovviamente ad esse non prese parte. In queste spedizioni militari aveva rivestito un ruolo importante l’aviazione, in particolare la ricognizione (la specialità cui apparteneva Manzocchi), utilissima nel controllo dei movimenti delle tribù seminomadi. Rochat ricorda che in Libia l’aviazione coloniale “poteva contare su poche decine di apparecchi di limitate prestazioni (soprattutto Caproni da bombardamento e Sva da ricognizione della prima guerra mondiale, poi Ro. 1 da ricognizione più moderni), posti in grado di operare in un ambiente difficile dalla straordinaria capacità di meccanici e piloti” (Rochat, 1991: 177-178). Se volessimo credere a un ripensamento causato in Manzocchi dalla cognizione di crimini di guerra, dovremmo aggiungere che nell’estate del 1930 in Libia vennero deportati circa 90.000 seminomadi e tutto il loro bestiame fu sterminato in modo da privare i partigiani di Omar al-Mukhtàr di appoggio e rifornimenti. Nei primi mesi dell’anno successivo venne eretto un reticolato di 270 km lungo il confine con l’Egitto, sorvegliato da presidi fissi e mobili. Nell’autunno del 1931 Omar al-Mukhtàr fu catturato e impiccato. Nacquero numerosi campi di raccolta, piuttosto simili a campi di concentramento. La deportazione era stata voluta da Badoglio. Nel 1935 il R. Corpo di truppe coloniali della Libia fu riorganizzato. Contava 5300 italiani e 13.000 ascari libici, molti dei quali verranno inviati, nonostante l’opposizione di Balbo, a combattere in Abissinia, dove si distinsero in modo particolare (Rochat, 1991: 181). Munzi, in conclusione, avrebbe potuto far riferimento alla politica della terra bruciata praticata in Libia

verso l'antifascismo⁸⁸. Munzi però si contraddice quando scrive: "Un giorno del 1938, *prima di rientrare in Italia dalla Libia*, aveva pensato di fare domanda per partecipare alla Guerra di Spagna"⁸⁹. Al suo antifascismo non crede Antonio Pannullo che, recensendo, peraltro molto positivamente, il libro di Munzi, parla di Manzocchi come di uno *strano fascista* e avvalora la tesi della diserzione per amore⁹⁰.

Abbiamo, è vero, attestazioni riguardanti il suo antifascismo fatte da parte di autorità italiane, ma sono *a posteriori*, e per tale motivo opinabili perché servono a giustificare un atto altrimenti incomprensibile, oppure potrebbero essere state rilasciate con lo scopo di coprire ben altra realtà, come vedremo in seguito. Il comandante della base di Cameri, il tenente colonnello Francesco Brach-Papa, dichiarò che i sentimenti politici di Manzocchi "non erano direttamente noti: attraverso le discussioni con colleghi le sue idee risultavano tarate ma mancano dati precisi per giudicarli tali". Il che in altre parole vuol dire, "se volete farlo passare per antifascista, fate voi, a noi non risulta, magari era un po' brontolone". A proposito di questo ufficiale, devo aggiungere che in

a partire dagli inizi degli anni venti, piuttosto che al lancio di gas.

⁸⁸ Secondo Munzi, nell'aprile del 1937, a Ganat in Libia, Manzocchi fu costretto ad un atterraggio di fortuna. Qui incontrò un tuareg che parlava italiano, il quale lo accusa di voler lanciare il gas sulla sua gente, al che Manzocchi resta sorpreso non sapendo di questo uso fatto dall'aviazione italiana (Munzi, 2007: 59-64). Quanto gli aveva detto il libico resterà impresso nella memoria di Manzocchi, "e spesso, con il pensiero, tornava alla notte nel deserto di Ganat quando il tuareg era entrato nella sua vita lasciandovi un'impronta inquietante" (Munzi, 2007: 69). Per saperne di più sull'uso dei gas, Manzocchi si reca nel suk di el-Muscir, siamo nell'estate del 1937, e raccoglie la testimonianza di un libico che aveva combattuto con Omar al-Mukhtar contro gli italiani (Munzi, 2007: 71-72). L'antifascismo di Diego ne risulta ulteriormente rafforzato. Ovviamente l'intero episodio è stato inventato da Munzi per giustificare in qualche modo la nascita del sentimento antifascista nel pilota. "Sentiva che in lui si era introdotto il seme della repulsione per il fascismo. Erano spuntate le prime foglie di un'autocritica" (Munzi, 2007: 77). Questo presunto senso critico di Manzocchi contrasta quindi con l'immagine che della situazione libica veniva presentata dal Regime. Così scrive un biografo di Rodolfo Graziani, responsabile della repressione: "Pozzi e giardini, ambulatori e scuole, tribunali sciaritici e moschee, sono sorti ove era la steppa e il beduino, ora, lavora, guadagna e vive molto più dignitosamente di quanto non avvenisse prima" (Sandri, 1935: 53-54). Lo stesso Balbo, governatore della Libia, se non proprio amato, era rispettato dagli indigeni. Guerri ricorda che in un paio di occasioni la sua macchina rimase insabbiata nel deserto (viaggiava senza scorta) e venne aiutato a trarsi d'impiccio da alcuni nomadi, uno dei quali lo aveva riconosciuto. "In colonia, i libici potevano frequentare gli stessi alberghi e concessione suprema- gli stessi postriboli degli italiani, purché ne avessero le possibilità economiche" (Guerri, 1984: 339). Sulla politica italiana di colonizzazione vedi Del Boca, *I crimini del colonialismo fascista*, in Del Boca, 1991: 232-255. Per un esame della stessa problematica vista dall'ottica libica è utile Habib Wadaa Al-Hesnawi, *Note sulla politica coloniale italiana verso gli arabi libici (1911-1943)* in Del Boca, 1991: 31-48. Guido Rochat ci ricorda che per quanto riguarda la Libia, "la memorialistica specifica è esigua, gli archivi coloniali sono frammentari, censurati e di non facile accesso, tanto che soltanto Angelo Del Boca e il sottoscritto li hanno affrontati" (Rochat, 1991: 176-177).

⁸⁹ Munzi, 2007: 149. Il corsivo è mio.

⁹⁰ Pannullo, 2007: 13. L'articolo è comunque piuttosto carente sul piano storiografico. Ad esempio nella guerra d'inverno la Finlandia non riconquistò "la sua amata libertà", visto che non l'aveva mai perduta, né tra le SS italiane ci furono volontari finlandesi. Manzocchi inoltre non aveva il grado di sottotenente dell'aviazione italiana. Non andò da Avignone a Stoccolma per tornarsene in Francia e non morì sul ghiaccio del lago Haukka (Haukkajärvi).

una conversazione telefonica Eugenio Gusmaroli mi disse che un vicino di casa di Diego, un certo Ravelli, affermò che Diego non poteva essere un disertore perché partì dall'Italia con il permesso del suo colonnello, il quale avrebbe detto: "vai, qui sistemiamo tutto noi"⁹¹.

Nulla quindi che possa indicare un atteggiamento ideologico di opposizione al regime, al massimo una forma di polemico dissenso; certo, di fascisti critici, a partire appunto da quanti appartenevano nell'aviazione alla cerchia di Italo Balbo, ce ne furono molti, ma nessuno abbandonò il Paese in maniera così eclatante. Per di più, i parenti di Manzocchi con cui ho avuto contatti non mi hanno confermato l'ipotesi di un Manzocchi antifascista. Munzi chiama però in causa il ramo antifascista della famiglia, a cominciare da Angelo Manzocchi, autorevole rappresentante nel movimento partigiano valtellinese, che sarà sindaco comunista di Morbegno nel dopoguerra⁹². A detta di Eugenio Gusmaroli, Diego era invece piuttosto legato al ramo fascista, o filo-fascista, della famiglia, rappresentato soprattutto dall'avvocato Enrico Zecca "un personaggio di spicco del fascismo di Morbegno" (era stato podestà della città), che lo aiuterà ad entrare in aeronautica⁹³. Diego non fu la sola "testa calda" della famiglia, infatti mi è stato riferito che un suo cugino, Giordano Manzocchi, militò nella Legione straniera, partecipando alla battaglia di Dien Bien Phu, di cui fu uno dei pochi sopravvissuti. Si congedò da sottufficiale col grado di maresciallo.

Il 6 giugno del 2007 Ulderico Munzi fu intervistato da Alan Elkann per un programma della rete *La7*; alla domanda perché Manzocchi avesse disertato con un aereo, rispose che lo fece per compiere un *beau geste*, essendo un avventuriero. Munzi ovviamente usa per Diego il termine "avventuriero" in quasi fosse un Saint Exupéry di casa nostra⁹⁴. E aggiunge: "Vide nella Finlandia un piccolo Davide che doveva difendersi da un Golia rosso. Ne fu attratto, forse anche per denaro, ma più probabilmente per spirito di avventura e per opporsi a quello che vedeva come un odioso atto di cesarismo comunista"⁹⁵. Il riferimento ad un ingaggio mercenario in Finlandia è del tutto fuor di luogo.

Una considerazione che nasce spontanea è che se Manzocchi avesse veramente voluto dare una dimostrazione eclatante di antifascismo rubando un aereo al Duce, una volta compiuto il *beau geste*, gli avrebbe dato pubblicità, proprio per ridicolizzare Mussolini, al quale aveva soffiato un aereo sotto il naso. Sarebbe stato un buon colpo propagandistico, che meritava di essere ulteriormente amplificato tramite il fuoruscitismo italiano in Francia. Invece

⁹¹ Conversazione telefonica del 24.5.2007.

⁹² Angelo Manzocchi era proprietario dell'albergo Morbegno, costruito dal padre di Diego, Stefano, ora sede della Banca Popolare di Sondrio.

⁹³ Vedi anche Munzi, 2007: 47. Diego non andava molto d'accordo con la matrigna, mentre era molto legato alla cugina Rosa Ambrosetti, moglie dell'avvocato Enrico Zecca.

⁹⁴ Anche Enrico Mannucci, che recensisce il libro di Munzi sul *Corriere della Sera*, usa questo termine per definire Manzocchi, "uno strano italiano, pilota d'aereo, avventuriero e ribelle, innamorato di donne e bella vita ma, soprattutto, del volo" (Mannucci, 2007).

⁹⁵ Munzi, 2007: XVI.

nulla, Diego non prende contatto con nessuno, e sulla stampa francese non appare menzione della clamorosa fuga, quindi possiamo scartare anche l'ipotesi del narcisismo come quella del doppio gioco a favore dei francesi. Manzocchi invece il suo gesto lo tenne nascosto, e altrettanto fecero le autorità francesi, il che è certamente strano. Perché non utilizzare politicamente questo "furto" ai danni di Mussolini? E' logico quindi ipotizzare una connivenza, più o meno tacita, delle autorità transalpine. Se lo scopo della missione di Manzocchi era di infiltrarsi tra i fuorusciti, si potrebbe ritenere che questo tornasse utile anche alla polizia francese, infatti "fin dai mesi precedenti lo scoppio della guerra, cioè nella primavera-estate del 1939, in Francia i comunisti erano oggetto di una vera persecuzione"⁹⁶.

In una lettera, lo storico Massimo Longo Adorno⁹⁷, mi scrive che Manzocchi può aver compiuto un gesto che definisce "dannunziano". Questo, dato il carattere del personaggio è possibile, ma d'Annunzio compiva questi gesti, ad esempio il volo su Vienna, per motivi propagandistici, dando cioè ad essi larga pubblicità. Cosa che invece Manzocchi non fa. In altre parole, manca la scena pubblica per questo suo "dannunzianesimo", nonché la sua motivazione.

Giovanni Massimello, che a mio giudizio scrive l'articolo più equilibrato comparso in Italia sul tema Manzocchi, mette giustamente in rilievo che Diego conosceva bene gli obblighi che comportava la disciplina militare. Certe intemperanze, o certe evoluzioni fatte su Morbegno, di cui hanno parlato i parenti, vanno messe nel conto di una esuberanza giovanile, non di una manifesta indisciplina, aggiungiamo. Diego, continua Massimello, "Non è una recluta inesperta: conosce bene la vita militare e la connessa disciplina. Il Fatto che fosse stato assegnato quale istruttore alla scuola di pilotaggio di Cameri fa dedurre che, oltre che un eccellente pilota, fosse anche un militare equilibrato e maturo, non certo uno scapestrato con un discutibile *curriculum* disciplinare". E continua: "A Cameri ha sede un'importante Scuola di Pilotaggio di 2° periodo, il cui scopo primario è quello di far conseguire il Brevetto Militare ai piloti civili con Brevetto di 1° e 2° grado, iscritti nella riserva aeronautica. Dal 1937, poi, la Scuola ha esteso le proprie competenze all'istruzione di ufficiali e sottufficiali allievi piloti militari in servizio di prima nomina. Compiti delicati" - conclude Massimello- "cui non verrebbero certamente dedicate persone di

⁹⁶ Fucci, 1985: 281. Nell'autunno del 1938 la rete informativa della polizia politica fascista subì un duro colpo a causa di una "talpa" e viene praticamente smantellata. La polizia francese procede a numerosi arresti di agenti italiani. Questo potrebbe avere spinto a reclutarne di nuovi. E' proprio nel 1939 che alla tradizionale missione di spionaggio politico si aggiunge per l'Italia quella dello spionaggio militare: "Press'a poco in quel periodo si sviluppa uno strumento spionistico che opera fra Nizza e Ginevra. Ad esso è affidato un duplice compito: quello tradizionale (tenere d'occhio le attività degli antifascisti) e quello nuovo collegato con lo stato di guerra in cui si trova l'Europa e in cui presto si troverà anche l'Italia: lo spionaggio militare" (Fucci, 1985: 288). A questo importante asse spionistico Nizza-Ginevra fa riferimento il capo dell'OVRA, Guido Leto.

⁹⁷ Massimo Longo Adorno si è occupato in maniera puntuale e documentata della cosiddetta *Guerra d'inverno* (Longo Adorno, 2010; Longo Adorno, 2014: 62-65). Utile anche il pure ben documentato Fatutta-Covelli, 1989: 86-97.

scarso affidamento”⁹⁸. A questo aggiungiamo quanto mi ha scritto un altro esperto di storia aeronautica, Gianandrea Bussi: “A Cameri vi era solo una Scuola e Manzocchi, non versato alla vita militare come emerge dai documenti conservati presso l’Archivio predetto⁹⁹, viene in uno di essi definito come ‘istruttore di pilotaggio di massimo rendimento, ottenendo dagli allievi risultati veramente notevoli, pilota abile e appassionato, in possesso di ottime qualità di volo”¹⁰⁰. E “pilota estremamente abile” viene definito anche da Eino Ritarantane nell’elenco dei volontari italiani che operarono in Finlandia¹⁰¹

Dunque, a giudizio di Massimello, Manzocchi non defezionò per un colpo di testa. E neppure per antifascismo: “Manzocchi non è neppure un convinto antifascista, costretto fino ad allora a nascondere-con ottima riuscita- la sua fede”. Quindi neanche Massimello crede a un Manzocchi cripto antifascista. “Se davvero lo fosse stato e avesse desiderato portare un concreto contributo alla lotta contro il regime, si sarebbe poi subito messo in contatto con i numerosi espatriati italiani presenti in quel periodo in Francia. Cosa di cui non si ha alcuna notizia”.

Massimello non sa dare, neppure lui, una risposta all’interrogativo “perché Manzocchi diserta”? che a suo giudizio resta inesplicabile. E’ però possibile, aggiunge, che abbia agito una sua infatuazione per una donna, che però non è la francese Justine, ma la danese Sonja Hederg Schmitged¹⁰², e questo stando non solo al racconto di qualche parente, ma anche alla lettera che lo stesso Manzocchi le scrisse a Copenaghen, di cui parleremo tra breve.

Quella che a nostro parere potrebbe essere la prova definitiva dell’inconsistenza dell’asserito antifascismo di Manzocchi è contenuta in un articolo comparso nel 1941, ma successivamente all’attacco tedesco alla Russia del giugno, evento che libera i giornalisti italiani dall’impegno della “discrezione” nei confronti dell’URSS imposta da Alessandro Pavolini. Si tratta di uno scritto comparso sulla rivista quindicinale del Ministero dell’Aeronautica, *L’Ala d’Italia*, pubblicazione che ha come sottotitolo un impegnativo e fascistissimo “Nata per volontà di Mussolini nel 1919”. Nell’articolo, a firma di L.M.¹⁰³, si esalta la lotta della Finlandia, nuovamente chiamata a battersi

⁹⁸ Massimello, 207: p. 42.

⁹⁹ Bussi si riferisce all’Archivio Ufficio Storico AM (fondo Scuole, memorie Scuola di Cameri).

¹⁰⁰ Lettera dell’8 luglio 2007.

¹⁰¹ Ritaranta, 1996: 233.

¹⁰² *Schneitger* in Massimello. Questa ci sembra una forma cognominale più probabile di quella *Schmitged* riportata da Munzi.

¹⁰³ Secondo Massimello si tratterebbe di un corrispondente di guerra in Finlandia, ma non troviamo tra i giornalisti italiani che furono accreditati durante la *Guerra d’inverno* nessuno cui possano corrispondere queste iniziali, almeno che, ma non lo crediamo, con esse ci si voglia riferire a Luciano Mascia, che era il rappresentante diplomatico italiano a Mosca (su di lui vedi Kanervo, 2007: 191-192; 212; 244; 322-323; 332). L’elenco dei corrispondenti italiani è stato pubblicato da Julkunen, 1975: 361. Il nome di un L.M. non si trova neppure tra i 60 giornalisti, scrittori e studiosi italiani che visitarono la Finlandia tra il 1927 e l’estate del 1939 su accordo del Ministero degli esteri italiano, pubblicato da Pirkko Kanervo (Kanervo, 2007: 415). Naturalmente il corrispondente di guerra che scrive della *Guerra d’inverno* riveste uno status

contro l'Unione Sovietica (è la cosiddetta *Guerra di continuazione*). In questo contesto si menziona l'eroica impresa di Diego Manzocchi. L'articolista inizia il passo che lo riguarda ricordando come il Duce avesse permesso "che alcuni combattenti italiani partecipassero alla lotta contro il bolscevismo"¹⁰⁴. E così continua: "Alcuni di questi soldati prestarono servizio nell'arma aerea finlandese e fra questi va ricordato il sergente Diego Manzocchi, che, dopo vittoriosa lotta, sacrificò la vita per la nostra Patria e per gli alti ideali d'Europa. Il suo sacrificio vivrà perenne nella memoria degli aviatori finnici. Seppe combattere con supremo sprezzo del pericolo da vero soldato italiano. In lui si rifletteva lo spirito combattivo e l'animo saldo dei piloti nostri".

Si poteva scrivere questo su una rivista orgogliosamente fascista a proposito di un antifascista disertore? Non stava trapelando, al di là delle versioni ufficiali, un'altra, più vera verità? E' un caso che questa riabilitazione, perché tale essa è in realtà, appaia su una rivista ufficiale dell'Aviazione italiana? Non potrebbe essere un omaggio di quel Casero, di quei Fougier e Urbani che sapevano bene quale fosse stato il vero motivo della "diserzione" di Diego Manzocchi?

Non sappiamo se da parte sua Mussolini ebbe subito notizia della defezione. Fu però informato della morte di Manzocchi con una comunicazione del 17 marzo 1940 inviata dalla sua Segreteria particolare dove come oggetto si legge: *Circa sergente pilota Diego Manzocchi caduto combattendo nel cielo di Finlandia il giorno 10 corr.* Se fosse stato un disertore antifascista, si sarebbe espresso in questo modo Nicolò de Cesare, attento segretario particolare del Duce? Mussolini aveva probabilmente incontrato Manzocchi, seppur di sfuggita, in occasione della visita che il Duce fece a Cameri il 18 maggio del 1939 ai reparti della base; a Cameri inaugurò il Villaggio Aeronautico intitolato a Giovanni Magistrini. Ma al massimo tra i due ci fu una stretta di mano.

RICOGNIZIONE

Nel telegramma inviato dal capitano dei Carabinieri Trapani al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica il 2 ottobre del 1939, cioè all'indomani della defezione di Manzocchi, leggiamo: "Sergente maggiore pilota¹⁰⁵ Manzocchi Aldo [sic]

diverso da quello che avrà quando l'Italia entrerà nella seconda guerra mondiale. Durante il conflitto, venne costituito un nucleo di corrispondenti, come spiega Curzio Malaparte che fu in Finlandia nel 1941, "che era alle dipendenze dell'Ufficio P. dello Stato Maggiore ed era composto di scrittori e giornalisti, i quali vestivano l'uniforme dell'Esercito, ciascuno col proprio grado, ed erano sottoposti alla stessa disciplina militare cui erano soggetti gli ufficiali delle unità combattenti" (Malaparte, 1973: XXVII).

¹⁰⁴ Il brano è citato in Massimello, 2007: 45. Come sappiamo, non corrisponde al vero che Mussolini avesse ufficialmente permesso l'arrivo in Finlandia di volontari.

¹⁰⁵ Per quanto riguarda il grado, nel Foglio matricolare non è indicata una promozione a sergente maggiore. Il 26 novembre 1935 è "dichiarato allenato per l'anno 1935 [...] Tale in servizio di carriera col grado di sergente pilota nel centro di mobilitazione della R. Aeronautica di Tripoli (Mellaha)". E' vero però che nel Foglio esiste un "buco" di due anni, difficilmente spiegabile. Nella comunicazione inviata dalla Prefettura di Sondrio il 9 novembre 1939 si parla del *sergente aviare Manzocchi Diego*. Lo stesso grado è indicato in una comunicazione del Ministero degli interni del 19 novembre. In un'altra, partita dalla Segreteria particolare del

aeroporto Cameri levatosi volo ore 14.15 ventinove settembre per provare apparecchio CR 20 non ancora rientrato. Dopo due giorni ricerche previsione disgrazia affacciasi ipotesi sconfinamento". Ugualmente nelle *Memorie storiche della Scuola di Pilotaggio-I Periodo di Cameri*, si legge "Il 29 Settembre 1939 un sottufficiale pilota ha atterrato con apparecchio Cr. 20 in territorio estero senza fare più ritorno"¹⁰⁶. Non si parla quindi di diserzione, anche se questa comincia ad affacciarsi sotto la prudente definizione di *sconfinamento*. Questo potrebbe essere casuale o voluto. Nel secondo caso si tratterebbe di una ricognizione aerea mal riuscita sulla strategicamente importante area al confine tra Italia e Francia. Manzocchi in Libia aveva fatto parte di questa specialità, la più vicina allo spionaggio in ambiente aeronautico. In Libia operavano sottosezioni dei cinque Servizi segreti italiani, che agivano spesso al di fuori del controllo del Centro¹⁰⁷.

In Libia la ricognizione aveva lo scopo di controllare il territorio, le tribù indigene erano state sottomesse da poco, e di fotografare le installazioni militari francesi nella parte dell'Algeria confinante con la Libia. All'ipotesi della ricognizione sulle linee francesi oltr'Alpe si oppone però il tipo di aereo impiegato, il Fiat CR. 20 bis, un caccia obsoleto usato a Cameri come addestratore del secondo ciclo, non dotato di apparecchiature fotografiche¹⁰⁸, e soprattutto l'incongruenza che Manzocchi vola fino quasi ai limiti dell'autonomia del suo velivolo, come sarebbe tornato alla base? Quindi questa ipotesi è decisamente da scartarsi.

Nel 1939 Manzocchi è stato trasferito dalla Libia a Cameri, dove ufficialmente fa l'istruttore, ma poteva essere in realtà destinato ad altro, più delicato incarico¹⁰⁹. Il suo distacco nei confronti dei colleghi e la sua indisponenza nei

Duce, l'oggetto riporta: "Circa sergente pilota Diego Manzocchi". Lo stesso grado, seppur nella dizione *ex sergente*, è indicato in un *Appunto per il Duce* mandato al generale Aldo Urbani, Capo Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica, ma il medesimo Urbani scrive nel marzo all'Ispettorato Leva e Matricola di Orvieto che in Finlandia è morto il *sergente maggiore* Manzocchi (la notizia gli giunse il 28 marzo). Con la stessa qualifica è riportato quindi da quell'Ufficio quando comunica al Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica l'azione intrapresa dal Tribunale Militare Territoriale di Torino nei confronti di Manzocchi, di cui si conosce il decesso avvenuto in Finlandia. A Cameri figura come *sergente maggiore*, vedi il telegramma del Ministero dell'Aeronautica del 30 settembre 1939 in cui si comunica che sono state interrotte le ricerche del velivolo "scomparso". Nel rapporto inviato il 6 dicembre 1939 dal tenente colonnello Francesco Brach-Papa si usa pure la dizione *sergente maggiore*. Insomma, una bella confusione!

¹⁰⁶ Memorie Storiche, 1939: 7.

¹⁰⁷ Bauer, 1972: 60.

¹⁰⁸ Il Fiat CR. 20, progettato da Celestino Rosatelli, è in origine un biplano da caccia entrato in uso alla fine degli anni Venti (il primo volo ebbe luogo nel 1926) ed impiegato per uso bellico in Libia e nella guerra d'Etiopia, al quale era particolarmente adatto grazie alla sua fusoliera quasi interamente metallica. La variante CR. 20 bis del 1930, prodotta in circa 235 esemplari, usata da Manzocchi, si distingueva dalla precedente per il carrello a ruote indipendenti. Aveva una velocità max. di ca 250 km/h ed una autonomia di 2h e 30 min, in sostanza di ca 650 km. Negli anni Trenta fu impiegato come addestratore.

¹⁰⁹ Come ricorda Mimmo Franzinelli, non era raro che ad abili piloti venissero affidate missioni particolarmente delicate, come ad esempio fu nel caso del maggiore Publio Magini, che alla fine

confronti degli ufficiali, testimoniata dai suoi superiori nei rapporti che seguirono la diserzione, in particolare dal tenente colonnello Francesco Brach-Papa, potrebbe dimostrare, da un punto di vista psicologico, la sua appartenenza a una specialità diversa da quella dei colleghi, cioè l'informazione, colleghi ai quali non si sentiva di essere equiparato. A Cameri potrebbe dunque essere stato incaricato di fare ricognizioni sulle linee francesi. Se osserviamo la direzione da lui presa nel suo volo di "fuga", ci accorgiamo che Manzocchi non sceglie la linea più diretta da Novara verso ovest, che lo avrebbe portato nei dintorni di Lione, ma piega verso sud-ovest, sorvolando proprio l'area che sarà il teatro dell'attacco italiano nell'estate del 1940¹¹⁰. L'ipotesi in questo caso è che, o per un guasto meccanico o perché stava finendo il carburante (per non destare sospetti forse non aveva fatto riempire il serbatoio, trattandosi di un volo di prova) è costretto ad un atterraggio di fortuna, che avviene in territorio francese. Per coprirsi (rivelare il vero scopo della missione sarebbe stato pericoloso per lui e dannoso per l'Italia, non ancora in guerra con la Francia) inventa la storia della diserzione.

SPIONAGGIO

Una terza ipotesi riguardo alla defezione di Manzocchi è che costui non passò in Francia per amore o per affermare il suo antifascismo, ma in relazione ad una missione di carattere estremamente delicato, sulla cui esatta natura non possiamo pronunciarcene in maniera definitiva, in quanto non sono stati trovati negli archivi i documenti che la comprovino.

Ecco come Mimmo Franzinelli definisce chi opera nello spionaggio: "L'identikit della spia contempla i seguenti requisiti: a) vita irregolare e propensione cosmopolita; b) giovane età e libertà da legami familiari; c) conoscenza di più lingue; d) approccio ottimista e convinzione di farla franca"¹¹¹. Indubbiamente Manzocchi apparteneva ad ognuna di queste categorie. La sua missione poteva a sua volta rientrare in una delle seguenti, sempre indicate da Franzinelli: "In tempo di guerra i Servizi segreti puntano essenzialmente al raggiungimento di

dell'agosto del 1943, insieme a Giovanbattista Vassallo, fu incaricato dallo stato maggiore di Badoglio di pilotare in località segrete della Sicilia e dell'Africa settentrionale gli aerei con i delegati inviati per le trattative di pace con gli Alleati. "Missioni riservatissime, i tedeschi non devono averne minimo sentore" (Franzinelli, 2006: 163-164). Nel 1942 Magini avrebbe dovuto pilotare un bombardiere destinato a colpire Manhattan, ma il progetto venne abbandonato, probabilmente su iniziativa di Mussolini. Paolo Torretta ha contattato il figlio di Publio, Leonardo Magini, il quale ha raccontato che il piano era stato ideato dal colonnello Giuseppe Casero, che troveremo in Finlandia con la missione militare italiana (lettera di Paolo Torretta del 24.5.2007).

¹¹⁰ Le truppe italiane si mossero sul fronte francese in due principali direttrici di attacco: la IV armata col Corpo d'armata alpino (con le divisioni di Alpini Tridentina e Taurinense, unitamente alla Trieste) avrebbe dovuto puntare su Briançon per eliminare le divisioni francesi attestatesi nell'area del Piccolo S. Bernardo. A sud di questa, il 1° Corpo d'armata doveva dirigersi su Modane, mentre il 4° Corpo d'armata aveva come obiettivo Briançon. Il 2° Corpo d'armata si sarebbe spinto oltre il Colle della Maddalena, verso Larche e il 3° Corpo d'armata (parte della I Armata) verso sud, fino a Mentone. La I armata avrebbe dunque dovuto operare tra il Colle della Maddalena e il mare, puntando sul Nizzardo e la Provenza.

¹¹¹ Franzinelli, 2006: 4.

tre obiettivi: a) la raccolta di notizie aventi rilievo militare, politico, economico; b) la diffusione di informazioni false, onde fuorviare il nemico e confonderne i piani; c) il sabotaggio di infrastrutture militari e civili"¹¹². Il primo punto si potrebbe adattare anche ad un eventuale incarico affidato a Manzocchi in Francia e addirittura anche in Finlandia¹¹³. Paolo Torretta ha infatti ipotizzato in un suo articolo che Manzocchi, dopo aver compiuto la sua missione in Francia, si spostò in Finlandia, sempre come agente segreto, con il compito di seguire l'evolversi della situazione militare in quel Paese¹¹⁴.

Franzinelli ricorda che "nel 1935-36, il *Deuxième Bureau*, viene a conoscenza della rete italiana all'estero, per il tradimento del commissario Tertulliano Borri, in servizio presso la Divisione polizia politica"¹¹⁵. Costui vendette ai francesi gli elenchi degli agenti italiani che operavano in Francia e Spagna¹¹⁶. Esisteva quindi una oggettiva necessità di disporre di nuovi agenti da parte italiana. Il *Deuxième Bureau* negli anni Trenta aveva peraltro ottenuto preziose informazioni sulla dislocazione delle truppe italiane e sul loro armamento, comprate da cittadini italiani¹¹⁷. "Per tutti gli anni Trenta la principale fucina di spie ai danni dell'Italia è il *Deuxième Bureau*, con un'intensità crescente mano a mano che la situazione europea precipita verso la guerra. Nella primavera 1940 i francesi, intuito che a breve Mussolini assalirà alle spalle il loro Paese, sottoposto all'offensiva dell'armata tedesca, intensificano l'invio di agenti nella penisola, con ritmi addirittura frenetici, nell'intento di utilizzare il poco tempo utile prima della chiusura delle frontiere per raccogliere notizie sul movimento di naviglio nei porti del Tirreno. Il principale centro di reclutamento è Marsiglia"¹¹⁸. L'Italia seppe rendere la pariglia e al momento dell'entrata in guerra riuscì a sgominare la rete informativa francese¹¹⁹.

¹¹² Franzinelli, 2006: 17.

¹¹³ In questo caso, Manzocchi pareggerebbe il conto con il finlandese Holgar Tarvonen (nato nel 1910 a Tammissaari) che operava sotto il nome di Alessandro Kurtna che nel 1941 a Roma utilizzava una emittente radiofonica clandestina a vantaggio dello spionaggio sovietico (Franzinelli, 2006: 51; 58 e 233). Sempre a proposito di agenti nordici, nel giugno del 1940 il controspionaggio arrestò la svedese Inga Persson che aveva usato il suo fascino muliebre per procurarsi dai marinai informazioni sulla flotta di Napoli. Fu condannata a 30 anni di carcere; la stessa pena fu comminata alla sua connazionale Gilberte Wingård, pure per spionaggio militare (Franzinelli, 2006: 91-92).

¹¹⁴ Torretta, 2010a.

¹¹⁵ Il *Deuxième Bureau* era il Servizio informativo operante all'interno delle forze armate francesi. Nel 1937 venne istituito il *Servizio speciale per il Controllo territoriale*, che si occupava di controspionaggio interno e della repressione dell'attività sovversiva. Nella seconda metà degli anni Trenta il *Deuxième Bureau* aveva costituito una efficace rete spionistica in Italia (vedi Gardner, 1967). Secondo Munzi fu il colonnello Paul Paillole, responsabile del Servizio a delegare l'agente che interroga il disertore Manzocchi (Munzi, 2007: 84).

¹¹⁶ Franzinelli, 2006: 13.

¹¹⁷ Franzinelli, 2006: 14.

¹¹⁸ Franzinelli, 2006: 83. A Marsiglia operano anche gli emissari dei servizi riservati italiani, spesso si trattava di doppiogiochisti che erano stati infiltrati nelle organizzazioni antifasciste (Franzinelli 1999: 148-149).

¹¹⁹ Franzinelli, 2006: 31.

Manzocchi potrebbe essere stato incaricato di raccogliere informazioni sullo stato delle difese francesi nel settore che appunto sarà poi nell'estate dello stesso anno teatro dell'attacco italiano. Presentandosi come disertore avrebbe potuto godere di maggiore credibilità e si sarebbe potuto muovere più facilmente. In pratica sarebbe diventato un agente doppio.

Questo porta a supporre una defezione per ragioni di stato. L'ipotesi è che Manzocchi agisca per conto del S.I.M., lo spionaggio militare, o, ma è meno credibile, per l'OVRA e in questo caso si sarebbe trattato di spionaggio politico nei confronti del fuoruscitismo italiano¹²⁰. Un suo arruolamento nelle file del S.I.M. potrebbe avere avuto luogo già in Libia, dove nell'ambito dell'aeronautica operava uno dei più famosi dei suoi agenti segreti, il tenente colonnello dei Carabinieri Ugo Luca¹²¹. Su di lui resta molto poco negli archivi italiani; Mimmo Franzinelli lo definisce "abbottonatissimo"¹²². "Tra i personaggi più influenti nel campo delle operazioni internazionali spicca la figura di Ugo Luca, veterano nel campo delle operazioni coperte, attivo sin dalla grande guerra nei Servizi speciali e specialista del Medio Oriente. Buon conoscitore

¹²⁰ L'OVRA era nata sotto il nome di *Ispettorato speciale* alla fine del 1927 ad opera del capo della polizia, Arturo Bocchini, che volle creare un organismo dedito esclusivamente alla lotta contro gli avversari del fascismo. Fu Mussolini, verso la fine del 1930, a proporre il misterioso acronimo di OVRA. Il reclutamento dei sottufficiali era normalmente limitato ai funzionari di P.S., quindi non è credibile che Manzocchi fosse stato arruolato. E' però vero, ricorda Fucci che "tutti gli organismi polizieschi e militari dello Stato avevano l'obbligo di mettersi a disposizione di questi superpoliziotti ogni qualvolta essi lo richiedevano" (Fucci 1985op. cit.: p. 131). Il caso di infiltrazione nell'ambito dell'antifascismo italiano in Francia non è affatto raro. Franco Fucci ricorda quello dell'ing. Giobbe Giopp, arrestato dall'OVRA e poi mandato come informatore a Parigi. Il più famoso ed efficiente di questi infiltrati in Francia sarà Luca Osteria (Fucci, 1985: 164; 212 e passim). La funzione dell'OVRA cambia con l'inizio del conflitto, quando "è chiamata a difendere la patria che sta per essere coinvolta nel conflitto" (Fucci, 1985: 174-175). Dal 1938 al luglio del 1943 l'OVRA fu sotto la direzione di Guido Leto.

¹²¹ Il S.I.M. era stato istituito nel 1925. Nel gennaio 1934 venne ristrutturato sotto il comando del colonnello Mario Roatta, rimasto in carica fino al settembre 1936. Dal 1937 all'agosto del 1939 il responsabile fu il colonnello Donato Tripiccone. Dal settembre del 1939 al luglio 1940 fu comandato dal generale Giacomo Carboni. Notevole alla vigilia del conflitto era il numero dei suoi effettivi: 300 ufficiali, 1.200 sottufficiali e graduati specializzati e 9.000 agenti operanti in Italia e all'estero (Bauer, 1972: 60-61).

¹²² Lettera di Mimmo Franzinelli a Paolo Torretta del 9.7.2007. Ugo Luca (1892-1967) apparteneva alla nobile famiglia dei Luca di Windegg (Pinotti, 2011: 93; venne ammesso nel Sovrano Ordine di Malta come Cavaliere di Grazia e Devozione). Nel 1932 fu distaccato presso il Comando Carabinieri del ministero dell'aeronautica. Fu a Tripoli nel 1934. Nel 1939 tornò al ministero dell'aeronautica. Nel giugno del 1940 assunse la direzione dei Servizi di sicurezza e di polizia militare dello stesso ministro. Fu attivo nella Resistenza romana; nel 1945 comandò la Legione di Bolzano e nel 1949 quella del Lazio. Nel 1950, diventato l'anno precedente il responsabile del Comando forze di repressione del banditismo in Sicilia, fu coinvolto nelle ancora oscure vicende che portarono alla morte di Salvatore Giuliano (Ruta, 2002: 91; 115; 119-123). Terminata la missione in Sicilia passò a comandare la IV Brigata nel Lazio e nel 1945 la Divisione *Ogaden* e poi la *Podgora*. Nel 1956 lasciò il servizio attivo per raggiunti limiti di età. Fu decorato di cinque medaglie d'argento (la prima nel 1917), due di bronzo, una Croce di Guerra al V.M. e cinque croci al merito di guerra; ebbe tre promozioni per merito di guerra (per le motivazioni di queste onorificenze al valore vedi Pagano, 1969: 11-16). Fu ferito tre volte in conflitto a fuoco. Nel 1962, come indipendente, venne eletto sindaco di Feltre nelle liste democristiane.

della lingua turca, negli anni Venti e Trenta lavora a lungo in Anatolia, a Rodi e in Libia”.

LÄMPIMÄ TUNNUSTUKSEN SANOJA SUOMELLE.

Ministeri kreivi Bonarelli: "En tule koskaan unohtamaan sitä aikaa, jonka sain olla Suomessa."

Eroava Italian tšekäläinen lähettiläs, harras maamme ystävä, kertoo täällä saamistaan vaikutelmistaan.

Ministeri, kreivi Bonarelli.

Italian tšekäläinen lähettiläs, ministeri, kreivi Vittorio Emanuele Bonarelli, joka on aina suhtautunut suurella ymmärtävyyksellä pieneen maahanamme, matkustaa maastamme lauantaina Tukholman lentokoneella, päämääränsä...

Il conte Vittorio Emanuele Bonarelli di Castelbompiano (da P. Kanervo, Italia ja Suomen talvisota)

Il riferimento fatto da Franzinelli alla presenza in Libia di Luca è interessante, perché qui sarebbe appunto potuto iniziare un rapporto di collaborazione con Manzocchi. Così continua Franzinelli: "Durante la guerra civile spagnola dirige il Servizio informativo del corpo d'intervento fascista. Nel 1939 è assegnato al comando dei Carabinieri presso il ministero dell'Aeronautica, in veste di capo della Sezione controinformativa; l'entrata in guerra dell'Italia ne estende le funzioni in misura notevolissima"¹²³. Ugo Luca al tempo della diserzione di Manzocchi comandava dunque il Servizio informazioni del ministero dell'Aeronautica. Il 9 aprile del 1940 *dall'Ufficio Servizio Informazioni Aeronautiche*¹²⁴ egli inoltra al Ministero dell'interno, *Direzione generale della P.S.*, il telegramma inviato dalla R. Legazione di Helsinki a firma Bonarelli "comunicante il decesso del sottufficiale in oggetto". Il foglio porta la dizione *Riservato* e a mano viene aggiunto (non sappiamo da chi) *diserta*. Probabilmente si tratta della risposta al quesito posto dal Ministro plenipotenziario, conte Vittorio Emanuele Bonarelli di Castelbompiano¹²⁵ il 15 marzo, quando scrive che avrebbe gradito "qualche chiarimento per mia norma di condotta circa precedenti scomparso sui quali dicesi che esisterebbe qualche sospetto".

Evidentemente, il conte Bonarelli, che Montanelli nei suoi scritti "finlandesi"

¹²³ Franzinelli, 2006: 63.

¹²⁴ Questo ufficio non è da confondersi con il Servizio Informazioni Aeronautica (S.I.A.) istituito nel luglio del 1940, comandato dal generale Virgilio Scagliotto, che si occupava autonomamente di controspionaggio. L'esercito di terra disponeva del Servizio Informazioni Esercito (S.I.E.) creato il 1 novembre del 1941, che ebbe vita breve venendo integrato nel S.I.M. il 18 agosto del 1943. Anche la Marina aveva un suo Servizio, il S.I.S., che dal giugno 1930 agisce in armonia con quello della Marina germanica. L'ammiraglio Alberto Lais ne fu il comandante nel periodo che ci interessa, dall'ottobre 1938 al gennaio 1940.

¹²⁵ Bonarelli era stato accreditato in Finlandia alla fine del maggio 1939, succedendo ad Armando Koch. In precedenza aveva svolto incarichi diplomatici a Sofia, Madrid, Istanbul e Bruxelles.

ritiene essere molto ben informato, non sapeva dei trascorsi di Manzocchi, oppure, più probabilmente, preferiva tacerli. "Mi risulta che predetto giunto qui circa un mese fa ed arruolatosi come pilota avrebbe dato prova di indubbio ardimento. Egli non aveva preso alcun contatto con questa Regia Legazione". Questo comportamento risulta anche a chi ascolta le comunicazioni telefoniche con casa Manzocchi, infatti in un *Appunto per il Duce* inviato dal Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica, non datato, ma ovviamente del marzo o dell'aprile 1940, si legge che "Gli atti di valore cui fa cenno l'intercettazione telefonica sono confermati da altra fonte", e cioè la Legazione d'Italia a Helsinki.

Potrebbe dunque essere stato proprio Ugo Luca, al corrente della missione del pilota, se non addirittura il suo organizzatore, a coprire Manzocchi? Giampaolo Pansa riporta il racconto di un ex pilota dell'aeronautica, Pierugo Gobbato, accusato nel febbraio del 1942 di "complotto militare" per aver parlato male del fascismo con alcuni commilitoni di Pistoia, il quale confessa al giornalista che lo intervista: "Chi ci ha salvato è stato un ufficiale dei carabinieri: il colonnello Ugo Luca"¹²⁶. E' vero che l'episodio avviene a guerra iniziata, ma se Manzocchi avesse veramente espresso sentimenti antifascisti nell'ambito del proprio reparto sarebbe sicuramente anche lui incorso in severe misure disciplinari, cosa che invece non avviene.

E' stato ipotizzato possibile che Manzocchi abbia continuato la sua missione di informatore una volta giunto in Finlandia, dove l'Italia stava svolgendo un intenso lavoro di tipo diplomatico-militare. Questa tesi di Manzocchi agente segreto fascista mandato in Finlandia è stata prospettata dal giornalista Paolo Torretta. In questo caso però sarebbe poco credibile l'estraneità di Manzocchi alla Legazione di Helsinki, con la quale avrebbe dovuto avere necessariamente rapporti. Estraneità testimoniata da Bonarelli nei suoi dispacci a Roma. Contatti con Manzocchi poteva invece averli avuti Domenico Greci, il referente dei Servizi segreti presso l'ambasciata di Helsinki¹²⁷.

¹²⁶ Pansa, 2005: 51.

¹²⁷ Domenico Greci tra il 1927 e l'autunno del settembre 1939 visitò la Finlandia almeno nove volte come corrispondente dell'Agenzia Stefani e del *Giornale d'Italia*, organo semi-ufficiale del fascismo. Fu il referente in Finlandia del P.N.F. Si fermò a Vaasa ben quattro volte, il che fa pensare che qui prendesse contatto con i circoli del filo-fascismo finlandese particolarmente presenti in quella città. In un memorandum del Ministero degli esteri finlandese dell'ottobre 1940 che riguarda il progetto di invitare in Finlandia dieci rappresentanti del giornalismo mondiale nella primavera del 1941 viene citato anche Greci, in quanto addetto alle relazioni con la stampa della Legazione d'Italia. Greci sembra occupare a Helsinki una posizione di rilievo nell'ambito della comunità italiana, rivestendo la carica di segretario del locale Fascio (Kanervo, 2007: 65-66; Rizzi, 2016: 99-100; 255). Durante la Guerra d'inverno svolse le funzioni di Cancelliere o Segretario della Legazione italiana di Helsinki. Era con tutta probabilità il referente dei Servizi segreti italiani in quell'ambiente. Secondo Marcello Postiglione, un funzionario dell'ambasciata, ora in pensione, da me contattato nel giugno del 2007, Greci si occupava della cifratura. Fu Greci, stando a quanto mi ha detto Renzo Porceddu (memoria "storica" dell'Ambasciata di Helsinki) che convinse Bonarelli a mandare Michele Morelli in sua rappresentanza alla cerimonia funebre tenutasi a Helsinki (conversazione telefonica del 25.5.2007). Greci comprò una bella villa sulla Riviera ligure. Pare si fosse arricchito giocando a poker in Finlandia e con traffici in tempo di guerra. Anche la moglie, Piera Greci, fu una fervente fascista e a Helsinki si dedicò ad insegnare l'italiano (Rizzi, 2016: 283 e 294).

L'aereo di Manzacchi venne riconsegnato dalle autorità francesi all'Italia il 5 novembre 1939. Gesto logico, in quanto Manzacchi era a tutti gli effetti giuridici un disertore, quindi l'aereo non era soggetto a sequestro o internamento. Per ritirarlo, era stato incaricato un ufficiale dell'aviazione, il tenente Franco Gatti del 3° Stormo Caccia¹²⁸, partito da Milano il 28 ottobre. E' veramente strana la leggerezza francese; a Gatti viene permesso di svolgere, lui sì, una vera e propria azione di spionaggio quando andrà a recuperare l'aereo in Francia e lo riporterà in Italia sorvolando le linee francesi¹²⁹. Infatti nel dettagliato rapporto che stende sulla sua missione al suo ritorno¹³⁰, riporta molte e circostanziate informazioni sulle fortificazioni, disposizione e entità delle truppe francesi a ridosso del nostro fronte. Ricordiamo che l'Italia inizierà la guerra alla Francia il 10 giugno del 1940. Questo ha fatto supporre a Paolo Torretta in un articolo pubblicato su un tabloid finlandese, che la "fuga" di Manzacchi fosse stata organizzata proprio a scopo di spionaggio¹³¹. Così mi scrisse nel luglio del 2007 Paolo Torretta: "Gatti non è un semplice pilota; è, soprattutto, un attento osservatore dei sistemi difensivi e offensivi di qualsiasi tipo (terrestri, navali, aerei) di cui dispone la Francia nella fascia sud. Si potrebbe sostenere, senza possibilità di smentita, che Gatti aveva vaste conoscenze in diversi campi e che mette a frutto facendo un'operazione spionistica con una credibile copertura: era incaricato del recupero di un aereo di un disertore italiano atterrato sul suolo francese. Caso strano, l'atterraggio avviene proprio dove è centrale il sistema difensivo francese sul fronte italiano. Siccome l'aereo viene recuperato in tempi stretti, è difficile sostenere che sia stato mandato un pilota qualsiasi che –per fortuna- si rivela anche un buon osservatore. Direi che è tutto l'opposto; tipi come il ten. Gatti non dovevano essere numerosi tra gli ufficiali della Regia Aeronautica e dunque anche questo particolare fa pensare che tutta l'operazione sia stata organizzata molto prima della diserzione vista la complessità della ricerca degli elementi adatti, dello studio della zona in cui atterrare, delle coperture per Manzacchi ecc. Credo che sia necessario partire da una questione fondamentale. I piani di guerra contro la Francia sono pronti; la rete spionistica militare sul suolo francese è stata

¹²⁸ L'ufficiale si firma in questo modo, ma in alcune delle comunicazioni che lo riguardano il nome compare invece come *Mario*.

¹²⁹ Si veda il telegramma del 7 novembre inviato dal generale Porro a Gabaereo Roma, che informa dell'arrivo a Cameri dell'aereo alle ore 12 in punto. La partenza era stata rinviata a causa delle cattive condizioni atmosferiche, come comunicato con telegramma da Parigi del 4 novembre.

¹³⁰ Questo rapporto viene trasmesso il 28 novembre 1939 al Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica, relazione, si specifica, riguardante la "missione compiuta in Francia per ritiro noto apparecchio Cr.20".

¹³¹ Torretta, 2010b. Torretta ritiene dunque possibile che Manzacchi abbia continuato la sua operazione di spionaggio in Finlandia. La sua affermazione che vi operassero a quell'epoca otto agenti segreti italiani non è però documentata. Il loro numero era molto minore. L'articolo, comparso su un popolare tabloid, è corredato delle foto di Manzacchi in Libia e accanto al suo CR. 20 bis. La didascalia "Läntäjä-ässä. Manzacchi toimi Suomessa italialaisten lentueessa" ("Asso dell'aviazione. Manzacchi operò in Finlandia nello stormo degli italiani") non è corretta, non essendo esistito un reparto di piloti italiani. Inoltre Manzacchi non può essere definito "asso" non avendo conseguito alcun abbattimento.

smantellata. Urge avere informazioni. Il compito dei servizi segreti è, anche, di studiare qualsiasi operazione (anche 'bruciando' qualche agente o altre persone, militari o civili che siano) tesa alla ricerca di informazioni militari su una potenza straniera, soprattutto se confinante e prossima ad un'invasione".

L'ipotesi di Torretta è condivisa da Christopher Venegoni, il quale, senza citarlo in dettaglio, menziona un documento dell'*Ufficio Finlandia* in cui si dispone che, se scoperti, i militari italiani mandati in Scandinavia, si sarebbero dovuti qualificare come disertori¹³². In sostanza: la diserzione diventa tale o per ingannare i francesi e permettere una accurata ricognizione sulle loro difese, come farà il tenente Gatti, o per giustificare una missione fallita di altro genere, nel nostro caso quella affidata a Manzocchi per conto di Balbo/Ciano tramite il colonnello Luca.

E' da aggiungersi che della équipe di Gatti faceva parte anche Dante Gaggio, che poi troveremo in Finlandia con la missione Casero¹³³. Era uno dei migliori meccanici dell'aviazione militare o aveva anche esperienza o compiti di spionaggio? E come mai il telegramma inviato dal Ministero dell'Aeronautica all'addetto aeronautico a Parigi per indicare semplicemente l'ora e il giorno di partenza del tenente Gatti e dei due tecnici che lo accompagnano viene cifrato pur essendo questa data di arrivo perfettamente a conoscenza delle autorità francesi?¹³⁴

MISSIONE SEGRETA

La nostra ipotesi sulla defezione è che essa debba essere messa in relazione a

¹³² Venegoni, 2014.

¹³³ Queste due missioni non sono specificatamente indicate nel suo Foglio matricolare, dove d'abitudine si riportavano anche le campagne di guerra e le azioni di merito. Gaggio in Spagna aveva guadagnato una Croce al Valor Militare. Del resto neppure nel Foglio matricolare di Giuseppe Casero, il responsabile della missione italiana in Finlandia, questa si trova menzionata. In data 11 giugno 1940 è però annotato "Trasferito all'Aeroporto di Pisa, a disposizione dell'Ecc. il Ministro degli Esteri", e il 14 dello stesso mese: "Confermato nella Posizione di fuori quadro". Nel Libretto di volo di Casero per l'anno 1940 sono indicati i voli effettuati nel gennaio e febbraio a Guidonia, non in Svezia o Finlandia dove, probabilmente, non volò. Nelle *Note caratteristiche* per il periodo 1 settembre 1939/8 agosto 1940, compilato dal Capo di Gabinetto del Ministro, generale Aldo Urbani, alla voce *Carica o mansione speciale dell'ufficiale* si legge: "a disposizione del Ministero Affari esteri (Sottosegretariato per gli Affari Albanesi)", quindi anche qui nessuna menzione della missione nei Paesi nordici. Al termine del rapporto Urbani però scrive: "Quale Ufficiale Superiore addetto al Ministero degli Affari Esteri, ha svolto tale incarico in modo esemplare mettendo in luce particolari ed ottime doti di serietà, tatto e profonda conoscenza professionale". Queste *Note* indicano per le *Qualità intellettuali e cultura* "Intelligenza sveglia-memoria ottima-pronto intuito molta capacità di ragionamento-spiccato buon senso". Per le *Qualità morali e di carattere*, oltre a "Elevatissimi sentimenti morali", si indica tra l'altro una "vivissima passione per la carriera aeronautica", ma di seguito troviamo un incredibile (e comico) svarione di chi stese il documento, e cioè un "Irresponsabile [sic] in servizio e fuori servizio" e non un "irreprensibile".

¹³⁴ Da Parigi l'Addetto aeronautico il 23 ottobre aveva inviato un telegramma pure cifrato al Ministero per chiedere quando Gatti sarebbe arrivato a Marignane, era infatti necessario conoscere ora et giorno esatto che detto personale transiterà Ventimiglia perchè ufficiale francese possa incontrarli et agevolarli loro passaggio attraverso zona armata".

un incarico da svolgersi, o già svolto, per conto di quei fascisti "critici" che avevano interesse a mantenere l'Italia fuori dal conflitto non volendo un intervento bellico a fianco della Germania nazionalsocialista. Si tratterebbe essenzialmente degli ambienti che facevano capo soprattutto a Italo Balbo, governatore della Libia (1934-28.6.1940)¹³⁵. L'avversione alla politica di Mussolini fu motivata in Balbo anche dal risentimento per essere stato messo ai margini. L'averlo relegato in Libia significava infatti toglierlo di mezzo. Non ebbe parte nella guerra d'Etiopia, che diede gloria ai suoi concorrenti e la sua reazione alla notizia della nomina di Graziani a viceré d'Etiopia la dice lunga sui suoi sentimenti¹³⁶. Balbo fu il più accanito avversario dell'alleanza italo-tedesca. "La sua avversione per la Germania è totale", ha scritto Arrigo Petacco. "Io i tedeschi non li discuto: li odio", dichiara agli amici fedeli senza paura che le sue parole vengano riferite a Mussolini¹³⁷.

Balbo si era circondato di collaboratori fidatissimi. Il console tedesco a Napoli, Hermann Immelen, che aveva a lungo parlato col maresciallo, scrisse a Berlino: "Interessante la composizione del seguito di Balbo. E' interamente costituito da persone a lui devote, che occupano tutti i posti più importanti e tra loro nove *atlantici*, che si trovano costantemente al suo fianco". Il diplomatico tedesco cita il comm. G. Govoni, un amico di giovinezza di Balbo, per molti anni corrispondente da Londra della *Gazzetta del Popolo* "ed è ancora attivo a Londra con un incarico 'letterario'. Mi sembra che quest'uomo sia l'agente di Balbo in Inghilterra e non v'è dubbio che conosce bene le sue idee"¹³⁸.

C'erano poi gli alti ufficiali, molti dei quali muovevano le stesse critiche nei confronti di Mussolini, soprattutto perché contrari ad una alleanza con Hitler. A questo circolo di oppositori all'intesa con la Germania appartenevano tra gli altri i generali dell'aviazione Giuseppe Valle¹³⁹, Aldo Urbani¹⁴⁰ e Rino Corso

¹³⁵ Dopo la sua morte gli succederà il maresciallo Rodolfo Graziani.

¹³⁶ Guerri racconta che Balbo e i suoi collaboratori stavano ascoltando una trasmissione della radio italiana. L'annunciatore disse che su proposta del Duce, Vittorio Emanuele aveva nominato Graziani viceré d'Etiopia. Balbo si buttò sulla radio sparandogli un poderoso calcio (Guerri, 1984: 319).

¹³⁷ Petacco, 1997: 50.

¹³⁸ Citato da Guerri, 1984: 317.

¹³⁹ Il generale Giuseppe Valle (1886-1975) era sottosegretario all'aviazione e capo di stato maggiore dell'aeronautica all'epoca della diserzione di Manzacchi (era stato nominato capo di stato maggiore il 22 marzo 1934 e resterà in carica fino al 10 novembre 1939; come sottosegretario era stato il responsabile del Ministero dal 16 novembre 1933 al 31 ottobre 1939). Il 1 novembre del 1939, su suggerimento di Ciano, venne sostituito in queste cariche dal generale Francesco Pricolo (1891-1980). Secondo De Felice, a Mussolini stava particolarmente a cuore eliminare dalla compagine governativa proprio Valle, oltre al generale Pariani (De Felice, 1981: 702). Questo probabilmente in conseguenza della sua opposizione a un ingresso dell'Italia in guerra. In una riunione dei capi di stato maggiore delle forze armate nel settembre del 1939 infatti disse apertamente a Mussolini che l'aviazione non era pronta per un conflitto. Il generale Pricolo appartenne pure all'ala critica dell'esercito, tanto che il 15 novembre del 1941 fu sollevato dall'incarico di sottosegretario dell'aeronautica e capo di stato maggiore dell'aviazione per i suoi contrasti con il maresciallo Cavallero e i tedeschi. In particolare fu Rommel a premere per la sua sostituzione.

Fougier¹⁴¹, legati a Balbo come trasvolatori atlantici o tramite l'esperienza libica. Abbiamo già citato il tenente colonnello Luca e dobbiamo ricordare anche il tenente colonnello Giuseppe Casero (n. 18.3.1903)¹⁴², i quali tutti compaiono nel dossier Manzocchi di cui disponiamo. In Libia, Italo Balbo aveva portato con sé i fedelissimi dell'aeronautica, come il generale Cagna, il generale Fougier e il generale Briganti¹⁴³. Comandava i carabinieri un ufficiale ebreo, concittadino di Balbo, mentre la responsabilità delle truppe di terra era affidata al generale Nasi, da poco iscrittosi al PNF, quindi fascista piuttosto tiepido¹⁴⁴. E, cosa di cui bisogna assolutamente tener conto, a Balbo era legato anche il Servizio informazioni. Così scrive Giordano Bruno Guerri nella sua biografia di Balbo: "ottenne anche che il servizio segreto, il SIM, fosse alle sue dirette dipendenze in colonia, e questo creò non pochi scompensi, per mancanza di coordinamento, durante la guerra in Africa settentrionale"¹⁴⁵.

Il maresciallo non era estraneo ad operazioni molto delicate svolte sul piano dei rapporti con l'estero. Dopo il 1931, quando in Spagna venne rovesciata la monarchia e instaurata una repubblica controllata dai partiti di sinistra, aveva fornito armi e munizioni ad alcuni generali dell'esercito spagnolo che avevano

¹⁴⁰ Aldo Urbani aveva comandato l'aviazione in Libia tra il 1936 e il luglio del 1937; era stato poi sottocapo di stato maggiore dell'Africa settentrionale e infine comandante del settore ovest dell'aeronautica in Libia nel 1939. Fu capo di Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica dal dicembre 1939 all'8 settembre del 1943.

¹⁴¹ Rino Corso Fougier (1894-1963) comandò l'aviazione in Libia tra il 1935 e il 1937. Dal novembre 1941 al luglio 1943 fu sottosegretario dell'Aeronautica e capo di stato maggiore dell'aviazione.

¹⁴² Casero era "Molto vicino al ministro degli esteri Ciano, che lo aveva sostituito in Etiopia al comando della 15a e con cui aveva formato 'equipaggio fisso' durante quella campagna; dal novembre 1941 al luglio 1943 fu capo di gabinetto del ministero dell'Aeronautica" (Bussi, 2007: 41). Pirkko Kanervo conferma che Casero era "uno degli uomini di Ciano" (Kanervo, 2007: 275). Ciano del resto nel suo Diario, in data 15 novembre 1941, menzionando il cambio avvenuto ai vertici dello stato maggiore dell'aviazione con l'avvento del generale Fougier che sostituiva Pricolo, aggiunge: "Avrà come Capo Gabinetto Casero-il mio vecchio, fedele Casero" (Ciano, 1990: 557). Casero, ci conferma Indro Montanelli, era particolarmente critico nei confronti dell'ingresso dell'Italia in guerra. Terminata la missione in Finlandia, il colonnello si trova con Montanelli a cena dall'ambasciatore Fransoni a Stoccolma. "Eravamo tra amici e subito si parlò, con grande schiettezza, delle previsioni di guerra e di pace del nostro paese. Casero disse: 'Abbiamo mille apparecchi scassati. L'esercito non ha nulla, nemmeno le scarpe. Nel '14 eravamo in una situazione più brillante'" (Montanelli, 1982: 147). Quando il generale Pricolo dovette scegliere nel gennaio del 1940 l'ufficiale di collegamento da mandare in Finlandia, nominò il tenente colonnello Giuseppe Casero su proposta del ministero degli esteri, cioè di Galeazzo Ciano (Bussi, 2007: 32). Casero sarà congedato in Finlandia il 1 maggio 1940. Il rapporto privilegiato tra Ciano e alcuni ufficiali dell'aviazione nacque in occasione della Guerra d'Etiopia, quando Galeazzo, che fu decorato di due medaglie d'argento al valore, fu aggregato alla 15a squadriglia chiamata *La Disperata* (Festorazzi, 2007: 43; 46).

¹⁴³ Non tutti gli alti gradi erano però amici di Balbo. Alla fine del 1937 Mussolini nominò il generale della Milizia Attilio Teruzzi sottosegretario al ministero dell'Africa Italiana, che passerà a guidare come ministro delle Colonie dal 1939 al 1943. Teruzzi diventerà da ministro avversario di Balbo. Teruzzi aveva peraltro una buona conoscenza della Libia avendo ricoperto la carica di governatore della Cirenaica dal 1926 al 1928.

¹⁴⁴ Guerri, 1984: 302.

¹⁴⁵ Guerri, 1984: 311-312, sulla scorta delle memorie del generale Quirino Armellini, *Diario di guerra*, Garzanti, Milano 1946.

in programma un golpe, ma la rivolta del generale Sanjuro fallì il 10 agosto del 1932. Per evitare un incidente di grave portata fu fatto credere che l'iniziativa era stata soltanto di Balbo, mentre è molto probabile che il carico d'armi sia partito col beneplacito di Mussolini. Nel 1933 aveva accolto in Italia alcuni rappresentanti dell'opposizione monarchica spagnola. Nel marzo del 1934, era da poco stato nominato governatore, firmò un impegno da parte italiana a fornire armi e appoggio finanziario e politico a chi stava organizzando l'*alzamiento*. Una copia del documento arrivò nelle mani dei repubblicani a guerra civile iniziata e ad essa fu data ampia pubblicità, in quanto confermava le manovre sotterranee di Balbo a favore dei franchisti¹⁴⁶.

Balbo conservò però un atteggiamento critico nei confronti dell'intervento italiano in Spagna, e soprattutto in Africa Orientale. In questo caso non nascose ciò che pensava e quanto dichiarò a Hermann Immelen lasciò l'interlocutore sconcertato per la franchezza delle opinioni espresse, contrarie alla politica del Regime, come il console rapportò puntualmente a Berlino¹⁴⁷. D'altra parte gli errori compiuti durante la Seconda guerra mondiale in Africa settentrionale (e, bisogna aggiungere, in Etiopia ed Eritrea) dai vertici militari (Badoglio e Balbo) ha fatto sospettare una "volontà di sabotare lo sforzo bellico dell'Italia in funzione anti-Mussolini"¹⁴⁸. Come è noto, Balbo era contrario all'entrata nel conflitto a fianco di Hitler, e addirittura è stato ipotizzato che avesse cercato contatti con l'Inghilterra per staccare la Libia dall'Italia nell'evenienza che l'Italia avesse dichiarato guerra. Un atteggiamento condiviso da Ciano¹⁴⁹. E ciò, secondo alcuni, gli sarebbe addirittura costato la vita quando il suo aereo venne abbattuto per "errore"¹⁵⁰.

¹⁴⁶ Guerri, 1984: 315.

¹⁴⁷ Stralci del rapporto sono in Guerri, 1984: 315-319.

¹⁴⁸ Baroni, 1989: 103.

¹⁴⁹ Iniziato il conflitto il 10 giugno del 1940, Ciano così concluderà la sua annotazione della giornata: "Sono triste, molto triste. L'avventura comincia. Che Dio assista l'Italia" (Ciano, 1990: 442). Balbo da parte sua si comporterà in modo leale, anche se lascia sorpresi la sua impreparazione sul piano strategico, infatti fino al 25 giugno non disponeva di un piano di attacco all'Egitto. Alla carica di governatore della Libia aggiungeva quella di comandante in capo delle truppe qui stanziate. Si trattava di una forza tutt'altro che trascurabile, addirittura largamente superiore a quanto potevano in quei giorni mettere in campo gli inglesi in Egitto e i francesi in Tunisia. Una rapida offensiva gli avrebbe certamente permesso di raggiungere senza difficoltà Alessandria, ma ogni iniziativa in questo senso venne bloccata dal capo di stato maggiore, il maresciallo Pietro Badoglio, il quale gli telegrafò: "Preciso che colpi di mano oltre il confine non (dico non) devono essere attuati". Così amaramente commenta Piero Baroni: "E gli inglesi occuparono, in sette giorni, tutte le posizioni di confine italiane" (Baroni, 1989: 91). Badoglio peraltro conosceva bene quella regione, essendo stato governatore della Tripolitania e della Cirenaica dal gennaio 1929 al febbraio 1934. Il giudizio sulla conduzione delle operazioni militari da parte di Balbo resta in ogni caso negativo. Concordiamo con quanto espresso da Piero Baroni: "L'opera sociale di Balbo fu enorme. Altrettanto non si può dire della parte militare della sua attività" (Baroni, 1989: 98). Discutibile anche il ruolo svolto dal S.I.M., che fornì al successore di Balbo, il maresciallo Graziani, informazioni non corrispondenti al vero a proposito della reale consistenza delle truppe inglesi, esagerandone il numero (Baroni, 1989: 144-145), cosa che sospinse ancora di più Graziani a rinchiudersi sulla difensiva, con le tragiche conseguenze che conosciamo.

¹⁵⁰ "L' 'incidente' non manca di suscitare perplessità e sospetti soprattutto fra coloro che conoscevano la posizione del governatore della Libia nei confronti del regime. Le voci che sia

Balbo, da governatore della Libia, era diventato un ospite ricercato dalla stampa estera (era già molto noto per via delle sue imprese aeronautiche). In particolare la stampa francese e inglese sembrava esserne entusiasta. Non ci sono prove documentarie, ma è possibile che Balbo, a guerra iniziata, contattando l'allora console francese a Tunisi, Jean Claude Winklair, abbia pensato ad una pace separata per la Libia. Tra il 16 e il 17 di giugno avvicinò i francesi tramite il rappresentante diplomatico americano a Tunisi, il quale a sua volta si rivolse a Winklair, che ricopriva la carica di console francese a Tunisi. Il diplomatico statunitense gli disse di essere stato contattato da un intermediario di Balbo in merito a una proposta da trasmettere ai propri governi. Clamorosamente, il governatore della Libia offriva la pace separata della colonia¹⁵¹. Balbo dunque si serviva per le sue operazioni segrete di emissari¹⁵²; Manzocchi, il quale era stato in Libia, fu uno di questi? Oppure non poteva svolgere la funzione, e questo è più probabile, considerato che si trattava soltanto di un sottufficiale, di un corriere, figura essenziale nell'ambito dello spionaggio?

Ma dobbiamo fare un passo indietro. Il 23 agosto del 1939 era stato stipulato il patto di non aggressione tra la Germania e l'Unione Sovietica¹⁵³. Questa inaspettata iniziativa diplomatica fu per la gran parte dei fascisti non solo incomprensibile, ma rivelatrice dell'inaffidabilità dell' "alleato" tedesco. Il Regime era impegnato in una campagna antibolscevica (si era appena conclusa la Guerra di Spagna, tutta impostata su questo tema propagandistico) e ora l'Italia vedeva il suo partner scendere a patti con l'odiato Stalin. Mussolini non volle però creare problemi al Führer e ordinò alla stampa di "minimizzare" l'evento, e questo spiega il basso profilo che il governo assunse nei confronti della Finlandia aggredita dall'URSS nel novembre del 1939.

stato abbattuto per ordine di Roma si intensificano, tanto che la polizia non fa in tempo a raccoglierle tutte" (Petacco, 1997: 51). La moglie di Balbo, la contessa Florio, riferisce il prefetto Temistocle Testa al capo della polizia Arturo Bocchini, si lascia andare ad affermazioni compromettenti. Riteneva infatti che il marito fosse stato eliminato per il suo atteggiamento contrario alla guerra (Petacco, 1997: ibidem).

¹⁵¹ Guerri, 1984: 377.

¹⁵² A conferma che i contatti venivano tenuti tramite intermediari possiamo citare De Felice, che riporta il testo di una lettera inviata il 12 luglio del 1937 da Dino Grandi a Galeazzo Ciano, in cui si tratta di rapporti avuti con Chamberlain tramite un patriota maltese, l'avvocato Adriano Dingli, consulente legale dell'Ambasciata d'Italia a Londra, retta da Grandi (De Felice, 1981: 907-910). Grandi, che era stato silurato nel luglio del 1932 come ministro degli esteri (carica cui era stato nominato nel 1929), manterrà coerentemente un atteggiamento di ostilità nei confronti della Germania nazionalsocialista e di filo-anglicismo. Da Londra fece attivamente la fronda fino al suo richiamo in Italia nel giugno 1939. Un altro importante gerarca si aggiunge così al cosiddetto partito dei pacifisti, che contava sostanziose simpatie nell'ambito dell'alta borghesia, tradizionalmente anglofila. Anche il re, notoriamente, non nutriva simpatie per Hitler e già nel giugno del 1937 "aveva fatto blande pressioni sul capo di governo perché moderasse la sua germanofilia" (Carocci, 1975: 136). Probabilmente non era estraneo al filo-anglicismo di Balbo il suo essere massone; fu infatti già negli anni Venti "oratore" della loggia ferrarese (Petacco, 1997: 43).

¹⁵³ Ad esso fu aggiunto un protocollo segreto, che escludeva la Germania da Estonia, Lettonia e dalla Polonia orientale (su questo trattato vedi Salvatorelli, 1972: 742-744).

Guerri attribuisce a Balbo un violento articolo anti-sovietico apparso sul *Corriere padano* l'8 ottobre 1939, ma firmato da altri, dove si leggeva: "Siamo nati anticomunisti e tali vogliamo restare. Ai bolscevichi né un grammo di stima né un'oncia di simpatia. Per noi essi sono, e saranno, tragici buffoni, mistificatori di professione, modelli di grossolana bestialità, mostri viventi al servizio della più folle e infame impresa di soperchieria, di crudeltà e di degradazione umana, che la storia universale ricordi"¹⁵⁴. Giordano Bruno Guerri ben interpreta il significato di questo articolo: "L'attacco ha uno scopo preciso: dimostrare la necessità di staccarsi dalla Germania, visto che il Patto d'acciaio trascina con sé anche l'altra insopportabile alleanza"¹⁵⁵. Fermo restando la posizione di assoluta ostilità nei confronti del bolscevismo, la posizione di Balbo è dunque chiara: non bisogna lasciar trascinare l'Italia nel conflitto; l'alleanza con la Germania avrebbe avuto a suo giudizio conseguenze disastrose per il fascismo e l'Italia. E in questo ebbe indubbiamente ragione.

Nello Quilici, che aveva firmato il citato articolo del *Corriere padano*, venne severamente richiamato dal Minculpop¹⁵⁶. Senza esito. Il 10 ottobre sullo stesso giornale compare, sempre su ispirazione di Balbo, e non solo di Balbo, un nuovo articolo. Questa volta si dice apertamente che l'alleanza russo-tedesca mette in pericolo la civiltà occidentale, di conseguenza occorrono "nuovi schieramenti". Il giornale viene sequestrato e Quilici convocato dal prefetto, al quale candidamente spiega che l'attacco antisovietico gli era stato suggerito dal ministro degli esteri Galeazzo Ciano¹⁵⁷, il quale, agli inizi del settembre 1939 "fece sapere agli inglesi che l'Italia non sarebbe mai entrata in guerra e nel maggio seguente mise in allarme olandesi e belgi sull'imminente attacco tedesco"¹⁵⁸. L'alleanza tra la Germania e l'Unione Sovietica aveva confermato l'opinione di Ciano sulla perversità del Führer, come è ben evidenziato da questo passo del suo Diario in data 26 settembre¹⁵⁹: "E' l'anti-Roma, è l'anticattolicesimo, è la barbarie che torna e contro la quale è nostra funzione storica erigerci con ogni arma e con ogni mezzo. Ma ne avremo ancora la possibilità o la partita non è già tragicamente decisa?"

In un certo senso, il cerchio si chiude. I due potenti rappresentanti del Regime, uno ministro, Ciano, e l'altro governatore, Balbo, ambedue dotati di un entourage composto di militari, uomini della finanza e della cultura, sono dunque i principali assertori del distacco dalle iniziative tedesche (e non saranno i soli, trovando larga eco proprio nelle forze armate, dove l'avversione

¹⁵⁴ Citato da Guerri, 1984: 368.

¹⁵⁵ Guerri, 1984: ibidem. Gelido il commento di Balbo sull'alleanza con la Germania: "il Patto d'Acciaio è una storica fesseria" (Innocenti, 1992: 80)..

¹⁵⁶ Arrigo Petacco definisce Quilici, direttore del *Corriere Padano* dal 1925, "un giornalista di valore" e "consigliere culturale" di Balbo (Petacco, 1997: 45). La fine di Quilici fu tragica. Aveva infatti accompagnato Balbo nel suo volo fatale del 28 giugno 1940. L'aereo su cui viaggiavano fu abbattuto dalla contraerea dell'incrociatore San Giorgio ancorato a Tobruk. L'aereo di Balbo si era avvicinato alla base militare purtroppo poco dopo un'incursione nemica. Si trattò quindi di un tragico errore.

¹⁵⁷ Guerri, 1984: 368-369.

¹⁵⁸ Guerri, 1984: 371.

¹⁵⁹ Ciano, 1990: 352.

nei confronti dell'alleato giungerà addirittura al sabotaggio, ad esempio nella marina, basti ricordare quanto asserito a questo proposito da Antonino Trizzino¹⁶⁰). In particolare, Balbo arrivò a supporre, se non proprio a progettare, una eliminazione politica di Mussolini, forte dell'appoggio anglo-francese. "Balbo sente molto il fascino della Gran Bretagna e degli Stati Uniti, dove è popolarissimo [...] Ed è sugli anglosassoni che punta anche per cercare di convincere Mussolini alla neutralità"¹⁶¹. Giordano Bruno Guerri conclude con una considerazione che potrebbe essere la chiave di volta dell' "operazione Manzocchi" come era stata concepita da Balbo (insieme a Ciano?¹⁶²): "Nell'ultima seduta del Gran Consiglio cui partecipò, il 7 dicembre 1939, propose pari pari un cambiamento di alleanza, suggerendo che l'Italia avrebbe potuto anche abbandonare la Germania e schierarsi con Francia e Gran Bretagna"¹⁶³.

Manzocchi può avere insomma rappresentato un *trait d'union* con la Francia e/o l'Inghilterra, venendo incaricato di una particolare missione o di un particolare compito di corriere, per assolvere i quali potrebbe avere avuto contatti con un agente francese, quella fantomatica Justine, Mata Hari travestita da "fiamma" del focoso aviatore, oppure con quella Sonja su cui dovremo tornare. Del resto, per tenere i contatti a livello di proposte o trattative estremamente delicate, Balbo aveva bisogno di agenti di fiducia. Guerri può fornircene una conferma quando scrive: "non avendo militari statunitensi a disposizione, Balbo mandava 'messaggi' in America attraverso i giornalisti, come il celebre inviato speciale Hubert Renjro Knickerbocker, o K.H.V. Wiegand, che lo incontrò il 23 dicembre 1939"¹⁶⁴. Queste lettere vennero intercettate dai Servizi segreti italiani, e ciò conferma che anche Balbo era sotto controllo. Nel febbraio del 1940 Balbo fece una crociera aerea che lo portò in Somalia, Etiopia ed Egitto. Qui si ebbe un abboccamento con rappresentanti del governo inglese. Così conclude Guerri: "In questo periodo Balbo tenta tutte le strade, anche le più stravaganti, per impedire il conflitto, mentre con uguale orgasma cerca di preparare la guerra [...]"¹⁶⁵. E forse proprio la "stravaganza" della fuga di Manzocchi con un aereo rientra in questa logica.

Un altro personaggio di primo piano coinvolto alla vigilia della guerra nella strategia anti-tedesca è il ministro degli esteri, Galeazzo Ciano, conte di Cortellazzo e Buccari (1903-1944). La sua conversione alla necessità di restare fuori dal conflitto è abbastanza tardiva rispetto a quella di Balbo, risalendo ai

¹⁶⁰Trizzino, 1952.

¹⁶¹ Guerri, 1984: 369.

¹⁶² Balbo per molto tempo fu detestato da Ciano, come si legge in più passi del Diario del genero di Mussolini, "ma i due, poi, insieme con Grandi, si avvicineranno a pochi mesi dalla guerra, quando anche il 'delfino' del Duce diventerà antitedesco. 'Fammi un fischio-gli dirà Balbo-e vengo subito da te'" (Innocenti, 1992: 79).

¹⁶³ Guerri, 1984: 369, sulla base di Giacomo Acerbo, *Fra due plotoni di esecuzione*, Bologna 1968: 442.

¹⁶⁴ Guerri, 1984: 370.

¹⁶⁵ Guerri, 1984: 372.

giorni precedenti gli incontri con Hitler e von Ribbentrop tra l'11 e il 13 agosto 1939 a Salisburgo e Berchtesgaden. Il 10 agosto Ciano aveva scritto nel suo diario: "Il Duce è più che mai convinto della necessità di ritardare il conflitto. Ha redatto di suo pugno uno schema di comunicato sul convegno di Salisburgo che conclude con l'accenno a negoziati internazionali per risolvere le questioni che turbano tanto pericolosamente la vita europea. Prima di lasciarmi raccomanda ancora ch'io faccia presente ai tedeschi che bisogna evitare il conflitto con la Polonia, poiché è ormai impossibile localizzarlo e una guerra generale sarebbe per tutti disastrosa. Mai come oggi il Duce ha parlato con calore e senza riserve della necessità della pace. La penso al cento per cento come lui e questa convinzione mi porterà a raddoppiare i miei sforzi. Ma dubito dei risultati"¹⁶⁶.

Quando Ciano tornò da Berchtesgaden vide confermata la sua opinione che fosse necessario sganciarsi dalla Germania e avvicinarsi alle potenze occidentali¹⁶⁷. Si unì quindi definitivamente senza più le titubanze che avevano contraddistinto la sua gestione del ministero degli esteri, a Balbo, Grandi e Bottai¹⁶⁸.

Hitler e von Ribbentrop assicurarono Mussolini che l'eventuale attacco alla Polonia, cui a loro giudizio la Germania veniva costretta, non avrebbe portato alla deflagrazione di un conflitto su scala europea, cosa che invece apparve subito chiara a Ciano. "I colloqui di Salisburgo e di Berchtesgaden segnarono la fine delle illusioni di Mussolini e di Ciano e con esse il fallimento di tutta la loro politica. Il regime e con esso l'Italia si vennero a trovare di fronte ad una scelta quale mai Mussolini aveva dovuto affrontare e che quasi certamente si sarebbe potuta rivelare decisiva per entrambi". E' questo il punto di non ritorno per il genero di Mussolini, oramai votato alla fronda: "Ciano, che, oltretutto, si era sentito profondamente ferito dal modo freddo e scostante con cui von Ribbentrop lo aveva trattato, così diverso da quello a cui era abituato, tornò a Roma deciso di fare tutto il possibile per tenere l'Italia fuori dell'ormai imminente conflitto"¹⁶⁹. Così infatti scrive nel suo diario il 13 agosto: "Torno a Roma disgustato della Germania, dei suoi Capi, del loro modo di agire. Ci hanno ingannato e mentito. E oggi stanno per tirarci in un'avventura che non abbiamo voluta e che può compromettere il Regime e il Paese"¹⁷⁰. Ciano non nascondeva peraltro la sua avversione per la Germania e la sua simpatia per la Francia, tanto che la moglie Edda ebbe a dire in una intervista a Nicola Caracciolo: "Galeazzo era affascinato dai francesi e dalla Francia".

Ciano di conseguenza comincerà a tessere la sua rete di contatti, intrighi, missioni segrete con lo stesso scopo che aveva Balbo, tenere l'Italia fuori dal conflitto e allentare i vincoli con l'alleato germanico a favore di Francia e

¹⁶⁶ Ciano, 1990: 326.

¹⁶⁷ Salvatorelli, 1972: 748.

¹⁶⁸ Condividevano l'anti-germanismo di Ciano anche Giuseppe Bastianini, sottosegretario agli Esteri, e Bernardo Attolico, ambasciatore a Berlino (Carocci, 1975: 140).

¹⁶⁹ De Felice, 1981: 650.

¹⁷⁰ Ciano, 1990: 327.

Inghilterra. "Specie per Ciano, il problema più importante diventava ormai quello dei rapporti con l'Inghilterra. Questi, apparentemente, nell'ultima decade di agosto si mantennero su un piano molto buono, certo paradossalmente migliore di quello dei rapporti con l'alleata Germania"¹⁷¹. Ciano arriverà ad agire addirittura contro gli interessi tedeschi. Il 28 novembre, sempre del 1939, scrive nel diario: "Nel settore internazionale niente di nuovo tranne l'accentuata tensione tra Russia e Finlandia, il che fa prevedere un attacco a breve scadenza. Qual è l'atteggiamento della Germania? Una cosa è certa, ed è che dà armi alla Finlandia. *Non ho mancato di trovare il modo per renderne i russi opportunamente edotti*"¹⁷². Il 30 novembre, giorno d'inizio della *Guerra d'inverno*, l'annotazione è lapidaria e senza commenti: "La Russia ha attaccato la Finlandia".

La Finlandia giocherà un ruolo importante nella posizione che l'Italia assume nei confronti della Germania. Il 7 dicembre il Gran Consiglio aveva deluso le speranze da molti nutrite che dalla non belligeranza si passasse alla neutralità conclamata. "Il fatto però che contemporaneamente il PNF e tutta la stampa insistessero sul carattere intransigentemente antibolscevico del fascismo e che le simpatie del regime per la Finlandia aggredita dall'URSS arrivassero al punto di manifestarsi non solo attraverso l'atteggiamento unanime della stampa ma, addirittura, lasciando che si svolgessero in varie città manifestazioni studentesche e consentendo l'arruolamento di volontari disposti ad andare a combattere in difesa della Finlandia aveva tenuto in una parte degli italiani ancora viva la speranza che Mussolini stesse preparando il terreno per sganciarsi dalla Germania"¹⁷³.

C'era però anche chi frenava su questo interesse filo-finlandese. Alessandro Pavolini in alcuni suoi rapporti ai giornalisti invitò a moderare l'entusiasmo a favore della Finlandia, e questo per opportunità politica non volendo irritare la Germania e non volendo creare il precedente che l'attacco portato a un Paese terzo fosse di per sé condannabile¹⁷⁴. La *Guerra d'inverno*, se provocò problemi diplomatici con la Germania, ne provocherà di ancora più gravi con l'Unione

¹⁷¹ De Felice, 1981: 665.

¹⁷² Ciano, 1990: 368. Il corsivo è mio. Non sappiamo a quali aiuti si riferisse Ciano. In realtà la Germania rifiutò alla Finlandia una fornitura di *Junkers 87 Stuka* e del caccia *Messerschmidt 109* e di altri armamenti (Pajari, 1971: 109). Questo agevolò la vendita alla Finlandia da parte dell'Italia del G. 50, l'unico aereo da caccia moderno prontamente ottenibile.

¹⁷³ De Felice, 1981: 715.

¹⁷⁴ Così Pavolini scrive ai direttori di giornale il 7 dicembre del 1939: "Il nostro atteggiamento è evidente: simpatia. Però, questa lotta lontana da noi, non può continuare ad essere, se prolungherà, un motivo fondamentale del notiziario estero dei giornali. Anche per questo riguardo, equilibrio e misura, tenendo anche conto che taluni atteggiamenti si sono prestati a tendenziose speculazioni, non solo all'estero, ma anche all'interno, e precisamente nel campo cattolico, dove si è manifestata la tendenza, a proposito del caso della Finlandia, a condannare in blocco tutti i casi di occupazione di altri paesi, ed implicitamente imprese come quelle di Etiopia e di Albania: una tendenza, questa, che siamo risoluti a stroncare" (citato da De Felice, 1981: 715, in nota). Su Pavolini e il suo atteggiamento nei confronti della Finlandia vedi de Anna, 1998: 5-28; Pavolini s'aveva visitato la Finlandia nel 1934, di cui lasciò un positivo ricordo in un bel libro di viaggio.

Sovietica per via dell'aiuto militare italiano che stava per essere fornito, tanto da far nascere una vera e propria crisi diplomatica tra Roma e Mosca con sospensione dei rifornimenti russi di nafta e ritiro dei rispettivi ambasciatori¹⁷⁵. Indubbiamente la vicenda finlandese spinge Ciano a riflettere sul futuro dell'alleanza italo-tedesca. Il 16 dicembre interviene alla Camera. E' un discorso fortemente antitedesco, con cui denuncia la "truffa" del *Patto d'acciaio*. Quello che è stato definito il "partito della pace" non ha più timore di esprimere le proprie opinioni. "Il 'delfino' fa da pesce pilota, sembra voler giocare un gioco pesante, pericoloso"¹⁷⁶. E infatti, nel 1944 ne pagherà le amare conseguenze.

Non poteva Manzocchi essere una pedina in questa scacchiera che necessitava di persone che "rendessero edotti" interlocutori altrimenti difficilmente avvicinabili per i normali canali? Ma in questo caso come potrebbe essere diventato parte di questo complesso gioco, che probabilmente investiva anche il generale Weygand in Francia, lui, che comunque restava un semplice sottufficiale?¹⁷⁷ E' possibile che, ritornato in Italia dalla Libia dove era stato "arruolato" tra i fedelissimi di Balbo e stazionato a Cameri, data la vicinanza alla Francia, sia stato avvicinato da un emissario del maresciallo che gli affida una delicata missione come corriere, forse proprio destinata a Weygand? E' peraltro sintomatico che i francesi, compreso il *Deuxième Bureau*, quando Manzocchi defeziona in Francia lo trattino con molto riguardo e lo lasciano circolare liberamente. Il *Deuxième Bureau* sembra essere addirittura connivente, e questo confermerebbe che Manzocchi stesse effettivamente "lavorando" con i francesi per conto di Italo Balbo o chi per lui. E' certamente strano che non si sia trovata una documentazione su Manzocchi presso gli archivi del *Deuxième Bureau de l'armée de l'air*¹⁷⁸. Inoltre, nella Relazione che il tenente Franco Gatti, incaricato di recuperare il velivolo che Manzocchi aveva portato in Francia, si ammette la reticenza dei francesi riguardo all'italiano: "Del pilota non ho potuto saper nulla perchè quando cercavo di portare la conversazione sull'argomento cambiavano subito discorso. -Visto ciò non ho insistito"¹⁷⁹.

¹⁷⁵ De Felice, 1981: 732.

¹⁷⁶ Innocenti, 1992: 22.

¹⁷⁷ Il 27 dicembre 1939 Balbo ricevette una visita del generale Maxime Weygand, comandante dell'armata del Levante (nel maggio dell'anno seguente sarà nominato comandante supremo dell'esercito francese). A Weygand, scrive Guerri, "fece alcune indiscrezioni sui programmi aeronautici tedeschi, mantenendo poi con lui una corrispondenza nella quale si diceva speranzoso che Francia e Italia avrebbero potuto combattere insieme" (Guerri, 1984: 370).

¹⁷⁸ Dal Service Historique de la Defense, Departement de l'armée de l'air, Agnès Beylot rispondeva in questi termini a una richiesta avanzata da Paolo Torretta a proposito di Diego Manzocchi: "j'ai l'honneur de vous informer que les archives du 2ème bureau de l'armée de l'air ne recèlent aucun dossier concernant l'arrivée de ce militaire en France, le 30 septembre 1939. Il n'a pas été trouvé d'interrogatoire de ce pilote, ni d'expertise de l'appareil qui permit son ralliement menés après cette date". La responsabile dell'archivio aggiunge però che una parte consistente degli archivi dello stato maggiore dell'aviazione francese subirono gravi distruzioni in seguito all'attacco tedesco del maggio-giugno 1940 (lettera del 19.2.2008).

¹⁷⁹ Dalla Relazione inviata il 28 novembre 1940 al Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica. Un coinvolgimento del Servizio segreto francese è evidente, infatti Gatti scrive che "Tutti e tre, specialisti ed io, abbiamo avuto l'impressione di essere sorvegliati". Con Gatti erano stati

Del resto in questo scenario che stiamo ricomponendo, proprio chi è legato all'aviazione sembra giocare un ruolo del tutto particolare. Il 1 settembre l'ambasciatore Guariglia informa Roma che il ministro dell'Aeronautica francese gli aveva fatto sapere che Daladier "è assolutamente deciso a restaurare l'amicizia italo-francese 'con tutte le conseguenze che ne derivano'¹⁸⁰.

Se si era trattato di una missione segreta, è chiaro che essa andava coperta una volta che Manzocchi fosse entrato in Francia. La cosa più semplice era di farlo passare come antifascista. L'antifascismo giustificava la diserzione, e di conseguenza se ne facilitava l'inserimento come agente doppio. La stessa motivazione serviva anche, se necessario, a squalificare Manzocchi nel caso del fallimento della sua missione, compiuta, lo ripetiamo, per stabilire un contatto con i francesi da parte di Balbo o altri della sua cerchia. Se non fosse riuscita, la defezione di Manzocchi sarebbe stata "giustificata" come l'atto di un antifascista. In altre parole, la documentazione presentata dai Carabinieri, dalla Prefettura e in parte dall'Aeronautica sull'antifascismo di Manzocchi non contrasta con l'ipotesi di un incarico "coperto", anzi è ad esso funzionale. E' peraltro sintomatico che la defezione di Manzocchi non abbia suscitato scalpore né provocò subito l'interesse della competenti autorità militari e di polizia, tanto da farci supporre che agli inizi essa sia stata messa a tacere. Questo è confermato dalla "Denuncia Sergente Maggiore Pilota Manzocchi Diego" che il Comando della 1a Zona Aerea Territoriale invia in via riservata al Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica il 10 novembre 1939, in cui il generale di Divisione Renato Mazzucco così giustifica la mancanza di una immediata denuncia di diserzione: "Mentre si fa presente che non fu dato subito corso alla denuncia perchè mancavano precise comunicazioni ufficiali affermanti in maniera irrefutabile la natura dell'operato del MANZOCCHI, si pregherebbe codesto Gabinetto a voler fornire gli elementi sopra richiesti affinché la pratica di denuncia per diserzione possa definirsi nel minor tempo possibile. Qualora codesto Gabinetto ritenesse di dare alla pratica uno sviluppo particolare si prega fornire le istruzioni che saranno ritenute opportune". Una innegabile ambiguità che lascia aperte differenti soluzioni del caso Manzocchi.

Sintetizziamo a questo punto la nostra ipotesi: in Italia alcuni ambienti militari sono al corrente della vera natura della missione di Manzocchi e subito mettono in atto la copertura della diserzione per antifascismo, già concordata in previsione di un simile incidente. Questo spiegherebbe i rapporti chiaramente imbarazzati delle autorità militari e dei Carabinieri, nonché la mancanza di un vero e proprio dossier sulla diserzione presso il Tribunale militare di Torino.

Il filo che lega Manzocchi a questa operazione concepita dai circoli del fascismo

mandati un motorista e un montatore, il maresciallo Teresio Chè e, come abbiamo visto, il sergente maggiore Dante Gaggio.

¹⁸⁰ De Felice, 1981: 667.

critico parte dunque probabilmente da Italo Balbo, con o senza la connivenza di Galeazzo Ciano. L'uomo chiave potrebbe essere stato il colonnello Ugo Luca, che pure sappiamo appartenere alla cerchia dei fascisti che non volevano l'ingresso in guerra a fianco della Germania di Hitler, tanto è vero che dopo l'8 settembre passerà alla Resistenza, operando a Roma contro i tedeschi¹⁸¹. Anche colui che era stato il capo del S.I.M. dal settembre 1939 al luglio 1940, il generale Giacomo Carboni, "nel medesimo periodo mantiene contatti cordiali con gli addetti militari delle ambasciate inglese, statunitense e francese, dai quali riceve proposte di concessioni all'Italia in caso di neutralità (proposte che Carboni inoltra al duce tramite Ciano)"¹⁸².

Dunque, in questa strategia cui lo stesso Mussolini non fu estraneo, noti sono i suoi contatti con Churchill alla vigilia del conflitto, che tendeva a verificare la possibilità o di una neutralità italiana, o di un accordo sotto banco con l'Inghilterra e la Francia, potrebbe rientrare la missione affidata a Manzocchi di portare in Francia documenti o proposte estremamente sensibili da parte di Balbo¹⁸³. Mussolini potrebbe esserne stato addirittura a conoscenza e non la impedì. Si trattava per Mussolini di giocare su due tavoli, da una parte confermare la fedeltà all'alleato germanico, e dall'altra di tenere un canale aperto con Francia e Inghilterra, un contatto però non mantenuto da lui direttamente (i Servizi segreti tedeschi erano molto vigili), ma da Balbo, notoriamente suo antagonista. Se Balbo avesse avuto successo, il contatto sarebbe potuto tornare utile in futuro, se falliva, Mussolini non ne avrebbe portato la responsabilità.

A mio parere Manzocchi cadde in questo gioco delle parti, e rimase impigliato in una rete la cui portata lui stesso non dovette capire, e di cui rimase vittima. Fu infatti costretto a rifugiarsi in Francia in tutta fretta, evidentemente perché i suoi contatti erano stati scoperti da quella parte del controspionaggio che non dipendeva dagli anti-mussoliniani, o dall'OVRA, oppure vi andò per un'ultima missione, ma la prima ipotesi ci sembra la più probabile. In Francia è "bruciato". Le lettere che scrive a Sonja e alla madre, come vedremo, ce lo confermano. Viene di conseguenza lasciato tranquillamente circolare dal *Deuxième Bureau*. E' vero però che non ci sono notizie precise sui suoi spostamenti in Francia nei quasi quattro mesi che precedono il suo arrivo in Scandinavia, e questo è di per sé indicativo della circospezione con cui si muove o è fatto muovere. Manzocchi comunque non ha più motivo di restare in

¹⁸¹ Dopo l'8 settembre operò come responsabile del nucleo informativo del Fronte Militare Clandestino del colonnello Giuseppe Cordero Lanza di Montezemolo.

¹⁸² Franzinelli, 2006: 211. Come è noto, Carboni l'8 settembre comanda il corpo d'armata motorizzato dislocato vicino Roma. Carboni, invece di difendere la capitale, l'abbandona mettendosi in abiti borghesi e portando con sé la cassa del Servizio informazioni. Un altro personaggio di cui bisognerebbe tener conto in questo contesto è il tenente colonnello dei Carabinieri Santo Emanuele (n. 1893). Dal 1934 al 1940 fu vicecapo della Terza Sezione del S.I.M., che si occupava di neutralizzare gli esuli politici. A lui risale tra l'altro la responsabilità dell'organizzazione dell'assassinio dei fratelli Carlo e Nello Rosselli attuato nel 1937 su disposizione di Ciano e in collaborazione con i fascisti francesi della *Cagoule*.

¹⁸³ Questa funzione di corriere o "postino", come la chiama Franzinelli, non era affatto inusuale per gli aviatori, che potevano agire per conto dei Servizi segreti (Franzinelli, 2006: 168).

Francia. Legge della guerra in Finlandia. Si apre per lui un nuovo capitolo. Potrà tornare a volare, addirittura come pilota della caccia. Il suo sogno da sempre.

PERCHÉ UN AEREO?

Tre sono le domande fondamentali nella vicenda Manzocchi. La prima è: perché diserta? La decisione di lasciare l'Italia in un modo talmente compromettente presuppone motivi estremamente gravi. Non è di conseguenza credibile che si tratti di un improvviso colpo di testa; il personaggio non era avvezzo a tanto, anche se indubbiamente aveva un carattere piuttosto vivace, come hanno raccontato i parenti. Né i suoi superiori di Cameri hanno fatto menzione di tradimenti, o di grave indisciplina, o ammanchi nella cassa del reparto, che potrebbero averlo spinto al drammatico gesto. I contrasti che ha con i superiori e i colleghi sono assolutamente comuni in ogni struttura militare. I commenti fatti dai suoi superiori dopo la defezione appaiono essere indubbiamente imbarazzati per il semplice motivo che essi stessi non sanno dare una giustificazione convincente per un gesto talmente eclatante.

Escludiamo dunque un colpo di testa, pur considerando il vivace carattere attribuito dai parenti a Diego. Se costui avesse avuto dei forti contrasti con i superiori e i colleghi, tali da spingerlo appunto ad abbandonare la base con un ultimo gesto di sfida, di questa ostilità o di questa incompatibilità dovremmo avere testimonianza quando furono condotte le indagini, ma di esse non troviamo traccia nei verbali, pur documentandosi una certa difficoltà di carattere in Manzocchi.

E' del resto ovvio che Diego si rendeva ben conto di che cosa stesse facendo, e cioè abbandonare l'amata passione per il volo, non poter più tornare nel proprio Paese, vivere una vita da esule, trovarsi all'estero in ristrettezze economiche. Insomma, un gesto come il suo richiede, per essere compiuto, una fortissima motivazione, e non può essere stato compiuto sotto un semplice impulso. Solo un incarico attribuito per conto di un interesse superiore della Nazione, o che lui credeva essere tale, con la garanzia di essere ricompensato a missione compiuta, si presta a dare una risposta soddisfacente. Dobbiamo infatti scartare la motivazione ideologica, non essendo Manzocchi un comunista, o socialista, o anarchico convinto. E' peraltro ovvio che se la sua defezione era stata preparata per compiere una missione, o era la conseguenza di un servizio reso come corriere, il ritorno in patria e di conseguenza il reinserimento nei ranghi doveva essergli stato assicurato quando i tempi fossero stati maturi. Quando atterra in Francia ovviamente non ha alcuna intenzione di finire poi in Finlandia, dove non c'era nessuna guerra, quindi la soluzione di presentarsi come volontario è un evidente ripiego fatto per riparare ad una situazione nuova ed impreveduta che si era creata, e cioè lo sganciamento da chi lo aveva inizialmente ingaggiato.

Se quella dell'antifascismo è una semplice copertura fatta a posteriori dalle

autorità italiane, ne consegue che anche il "furto" dell'aereo poteva servire a rendere più plausibile questa giustificazione del passaggio in Francia. L'aereo cioè sarebbe servito per rendere credibile la defezione per motivi ideologici. E' però evidente che in questo modo si "bruciava" l' "agente" Manzocchi, il quale non avrebbe potuto fare ritorno in Italia. In sostanza, Manzocchi è in Italia in contatto, probabilmente come corriere, con un determinato gruppo di persone, per conto delle quali agisce. Non aveva però alcuna necessità di "rubare" un aereo, gli agenti dei servizi stranieri con cui era stato messo in rapporto poteva incontrarli, come nel caso di Justine e Sonja, se quello che si racconta di loro è vero, in patria, oppure in Francia. Perché dunque il "furto" dell'aereo? L'unica spiegazione logica è che a Cameri successe qualcosa che obbligò Manzocchi a partirsene in tutta fretta, oppure gli fu ordinato di farlo. Una volta arrivato in Francia non può che defezionare, magari giustificandosi come antifascista. I servizi francesi sono al corrente della sua missione, e comunque sanno chi è, e questo spiega la evidente copertura di cui godrà dopo l'atterraggio.

La seconda domanda è: perché evade proprio il 29 settembre? E' necessario un breve riepilogo: nell'ottobre del 1936 nasce l'Asse Roma-Berlino. Il 25 novembre dello stesso anno la Germania e il Giappone stipulano il *Patto Anticomintern*. Il 13 marzo del 1938 l'Austria viene annessa al Reich. Scoppia la crisi dei Sudeti. Il conflitto viene evitato con la conferenza di Monaco del 29-30 settembre 1938 tra Hitler, Mussolini, Chamberlain e Daladier. Il 15 marzo del 1939 la Germania occupa la Cecoslovacchia. L'Italia il 7-8 aprile del 1939 annette l'Albania. Il 26 marzo erano falliti i colloqui per Danzica. La Gran Bretagna e la Francia si rendono garanti dell'indipendenza della Polonia, Romania e Grecia. Il 26 aprile la Germania invalida il trattato di non aggressione con la Polonia stipulato nel 1934. Il 22 maggio Italia e Germania stringono il *Patto d'acciaio*, con cui il Re e Imperatore e il Cancelliere tedesco "ritengono giunto il momento di confermare con un Patto solenne gli stretti legami di amicizia e di solidarietà che esistono tra l'Italia fascista e la Germania nazionalsocialista"¹⁸⁴. In Italia, chi non vede con favore l'alleanza con la Germania ha ora buoni motivi per credere che l'Italia si sia oramai indissolubilmente legata al carro tedesco, che corre pericolosamente verso la guerra.

Alla metà di aprile sia la Gran Bretagna che la Germania prendono contatto con Mosca. Il 23 agosto il Terzo Reich e l'URSS stipulano a Mosca un patto decennale di non aggressione, in base al quale a Stalin viene lasciata mano libera nei confronti dei Paesi baltici, della Finlandia e della Polonia orientale. Quella occidentale viene invece assegnata alla sfera di influenza tedesca. Due giorni dopo, il 25 agosto, la Gran Bretagna stringe con la Polonia un accordo di carattere militare. Il 30 dello stesso mese la Polonia mobilita le sue truppe. Il 1 settembre del 1939 la Germania attacca la Polonia alle ore 04.45. Il 3 settembre Gran Bretagna e Francia dichiarano guerra alla Germania. Un giorno prima l'Italia aveva proclamato la sua *non belligeranza*, in deroga peraltro all'art. 3 del *Patto d'acciaio* che recitava: "Se, malgrado i desideri e le speranze

¹⁸⁴ Il testo del Patto è in De Felice, 1981: 918-919.

delle Parti Contraenti, dovesse accadere che una di Esse venisse trascinata in complicazioni belliche con un'altra o con altre Potenze, l'altra Parte Contraente si porrà immediatamente come Alleato al suo fianco e la sosterrà con tutte le sue forze militari per terra, per mare e nell'aria".

La posizione di Mussolini era di conseguenza tutt'altro che facile, infatti in questo articolo non si parla di intervento a fianco di un alleato *aggredito*, ma di un alleato *trascinato* in guerra, il che poteva anche voler dire che era stato costretto ad iniziare il conflitto, pur non essendo stato aggredito. E questa era indubbiamente l'interpretazione che la Germania dava all'accordo. La possibilità di leggere come si voleva il trattato non sfuggì a Mussolini. Per lui la non belligeranza, ha scritto Bruno Gatta, è "la crisi del dubbio, tra il sentimento fascista, nazionale, tra il suo orgoglio che lo spingono all'intervento nella nuova guerra europea, e la ragione politica che lo trattiene"¹⁸⁵.

Il settembre del 1939 è quindi un mese cruciale. Inizia la seconda guerra mondiale e l'Italia per il momento se ne chiama fuori. Mussolini, come ampiamente dimostrato da Renzo De Felice, esita¹⁸⁶. De Felice divide il lasso di tempo che precede immediatamente l'ingresso dell'Italia nel conflitto (10 giugno 1940), in tre periodi: "il primo sino agli incontri di Ciano con von Ribbentrop e Hitler dell'11-13 agosto, il secondo sino al 25 agosto, quando Mussolini informò Hitler che per il momento l'Italia non sarebbe scesa in guerra, e, infine, il terzo sino al 3 settembre, alla dichiarazione di guerra alla Germania da parte dell'Inghilterra e della Francia, e, quindi, al fallimento dei tentativi di mediazione di Mussolini"¹⁸⁷. Il periodo che potrebbe avere influenzato la missione di Manzocchi sarebbe piuttosto il secondo, durante il quale Mussolini cerca di mediare per evitare lo scoppio delle ostilità, e da parte loro gli oppositori interni al fascismo cercano un'alternativa all'alleanza con la Germania.

Mussolini non vuole entrare in guerra con un esercito che aveva combattuto nel giro di cinque anni due guerre e con una economia non ancora convertita allo sforzo bellico. E' insomma perfettamente cosciente dell'impreparazione italiana. Per De Felice è evidente quanto il Duce tenesse "anche dopo la firma dell'alleanza, a ribadire la sua volontà di evitare ad ogni costo un conflitto europeo prima di tre-quattro anni"¹⁸⁸.

Nel settembre del 1939 quindi c'è chi temporeggia (Mussolini), chi vorrebbe un ingresso a fianco della Germania (Starace, Farinacci, Buffarini Guidi, Alfieri, ma sono una minoranza) e chi rifiuta l'ingresso in guerra con l'alleato tedesco (Balbo, Ciano, Grandi, Bottai e buona parte dei più importanti gerarchi del

¹⁸⁵ Gatta, 1988: 256.

¹⁸⁶ De Felice, 1981: 626 e segg.

¹⁸⁷ De Felice, 1981: 636-637.

¹⁸⁸ De Felice, 1981: 639. Tra il 6 e il 7 agosto del 1939 nacque l'idea di un incontro Ciano-Ribbentrop che servisse a fare il punto sulla situazione e a preparare un eventuale summit tra il Duce e il Führer. Stando al Diario di Ciano, Mussolini accolse con molto favore l'iniziativa del genero. "Una guerra adesso sarebbe una follia", gli disse il 9 agosto (De Felice, 1981: 649).

Regime, oltre ai vertici militari). In questo mese si intrecciano contatti diplomatici palesi e segreti. E' dunque in questo contesto che Manzocchi potrebbe essere stato attivato per la missione cui abbiamo accennato, che doveva riguardare appunto in senso lato, per lo specifico non possiamo sapere, il problema dell'alleanza con la Germania, un problema la cui soluzione stava a cuore non soltanto a Balbo e ai suoi amici, ma anche allo stesso Mussolini. In un certo senso quindi Manzocchi poteva avere le spalle coperte da Balbo e Ciano, ma anche, occultamente, dallo stesso Mussolini, che stava conducendo un difficile gioco su due diversi tavoli.

La sua fuga del 29 settembre è quindi chiaramente dovuta a un qualcosa che è successo o sta per succedere e che lo investe direttamente. Non c'entrano belle francesine o rigurgiti di antifascismo. Manzocchi sa che la non belligeranza non significa necessariamente neutralità. E' quindi perfettamente cosciente, da militare qual è, che il conflitto potrà coinvolgere l'Italia. Perché andarsene proprio ora? per paura della guerra? Manzocchi non era il tipo da temere la guerra, anzi, l'aveva cercata offrendosi di andare a combattere in Spagna proprio per i fascisti e poi la cercherà in Finlandia. Un gesto di protesta nei confronti del regime? Non avrebbe senso, visto che Mussolini non è ancora entrato in guerra a fianco di Hitler, né Manzocchi in Francia prese pubblicamente posizione contro il Duce. Insomma non c'è altra spiegazione logica per la defezione alla fine del settembre 1939 se non la necessità di agire in relazione a quanto dietro le quinte della politica stava succedendo, un qualcosa cui egli stesso è chiamato a partecipare in prima persona. Se avesse disertato, poniamo, in dicembre o nel gennaio del 1940, a guerra di Finlandia iniziata, il suo "colpo di testa" avrebbe avuto un senso. Manzocchi, già in crisi di coscienza col fascismo, legge della lotta della Finlandia per la libertà e decide di partire per arruolarsi. E' plausibile. Ma nel settembre 1939 la guerra in Finlandia non c'è.

Provare un rapporto realmente intercorso tra Manzocchi e Balbo è cosa però ardua. Manzocchi è un semplice sergente che, non avendo compiuto nulla di notevole in Libia, non lascia tracce documentarie. La nostra supposizione di un rapporto di conoscenza si basa semplicemente su un assunto teorico. Dobbiamo aggiungere che Guido Rochat, autore di una biografia di Balbo¹⁸⁹, alla domanda postagli da Paolo Torretta: ha mai incontrato nei documenti che ha consultato il nome del pilota italiano? ha risposto negativamente. Secondo l'autorevole storico è però ovvio che Balbo conoscesse Manzocchi, dato lo scarso numero di piloti che operavano in Libia al suo tempo. Rochat resta dubbioso anche in merito agli asseriti (da altri) contatti di Balbo con l'Inghilterra con lo scopo di evitare il conflitto. A proposito di tutto ciò è però naturale ribattere che questo tipo di contatti, sia a livello "spionistico" con Manzocchi per "ingaggiarlo", sia a livello politico con una Potenza che si avviava a diventare nemica, non lasciano facilmente tracciadocumentaria. Tutto avviene con la massima discrezione e sarebbe inconcepibile trasmettere ordini o preparare iniziative così delicati in forma documentabile.

¹⁸⁹ Rochat, 2004.

Rochat, sempre nella corrispondenza intercorsa con Paolo Torretta, escludeva che la diserzione di Manzocchi potesse essere stata organizzata da Balbo, il quale nel settembre del 1939 era ovviamente in Libia. Questo, aggiunge Rochat, per due motivi: il generale Valle subentrò a Balbo come capo dell'aviazione militare italiana quando Balbo divenne governatore della Libia. Valle apparteneva al suo entourage ma, da quel momento, prese le distanze dal maresciallo. E' inoltre ovvio, continua Rochat, che Balbo, nel settembre del 1939, non esercitava più influenza sul Servizio informazioni dell'aviazione militare, ma la conservava invece in Libia. Sempre a giudizio di Rochat, senza il controllo totale del Servizio risulta impossibile, o quasi, per Balbo organizzare un'operazione così complessa come la falsa diserzione.

A queste fondate obiezioni, possiamo rispondere che ad un certo punto, e cioè dopo il 13 agosto 1939, quando Ciano torna deluso da Salisburgo e Berchtesgaden, il gruppo dei "pacifisti", come è stato impropriamente chiamato visto che di guerre in un passato recente ne avevano sostenute, ed entusiasticamente, comincia ad agire in Italia, e quindi se non fu Balbo da Tripoli ad ingaggiare Manzocchi, possono averlo fatto altri, sempre con lo scopo cui tendeva Balbo, al quale ora miravano anche Ciano e gli altri gerarchi e generali "pacifisti". In conclusione, abbiamo ipotizzato che sia stato Balbo ad ingaggiare Manzocchi e a mandarlo in missione in Francia, ma potrebbe essere stato anche qualcun altro, forse proprio dell'ambiente militare legato a Ciano, anche nel settore aviatorio (forse quel colonnello Casero, "uomo di Ciano" che guarda caso verrà poi mandato in Finlandia?), e quindi la sostanza della diserzione non cambia. In realtà però, parlare di "diserzione" è fuorviante, perché questa, come abbiamo detto, potrebbe essere stata causata proprio da una esigenza di necessità improvvisa. E cioè: Manzocchi ha un compito da compiere, recapitare in Francia dei documenti o una proposta, formulata in uno dei tanti modi familiari allo spionaggio. Viene scoperto, o teme di esserlo, e si allontana il più rapidamente possibile "rubando" l'aereo. Per coprire l'intera faccenda viene fatta circolare la voce che è stato un gesto di opposizione al Duce.

E questo ci porta alla terza domanda, cui è ancora più difficile rispondere. Perché prese un aereo per passare in Francia dalla base di Cameri? Se non troviamo una risposta logica e convincente a questo interrogativo non troveremo neppure la chiave che ci apra il mistero della defezione. Pur escludendo un passaggio in Francia col semplice mezzo del treno (un militare non può a suo piacimento lasciare il territorio metropolitano) non sarebbe stato più semplice passare il confine seguendo gli itinerari classici degli agenti segreti e degli antifascisti che portavano a Marsiglia¹⁹⁰, oppure dei contrabbandieri della sua valle che permettevano il passaggio in Svizzera? Oppure utilizzare la "finestra" del Passo Paradiso di Ventimiglia, che serviva

¹⁹⁰ L'espatrio clandestino via mare viene attuato ad esempio da Filippo Turati nel dicembre del 1928. Partì su un motoscafo da un porto della costa alla periferia di Savona e il giorno successivo sbarcò a Calvi in Corsica (Fucci, 1985: 184).

alle spie francesi per entrare in Italia? Oppure semplicemente chiedere una licenza e arrivare in Francia legalmente col passaporto per poi defezionare, visto che la frontiera è ancora aperta? A queste domande non hanno saputo rispondere in maniera convincente quanti fino ad ora si sono occupati della vicenda Manzocchi.

Diego, servendosi di un aereo per passare in Francia, compie un volo non privo di pericoli, correndo il rischio di essere intercettato dalla caccia italiana o abbattuto dalla contraerea francese. “La distanza che intende percorrere è, in linea d’aria, di circa duecento chilometri in direzione sud-ovest¹⁹¹. Il piano, con ogni probabilità, prevede di superare le Alpi a sud del Monviso, per non dover volare a quote troppo elevate ed affrontare problemi di carenza d’ossigeno e di temperature troppo basse. E’ inoltre pensabile che il pilota decida di tenere una rotta piuttosto meridionale per non sorvolare gli aeroporti torinesi di Caselle e di Mirafiori, nell’ipotesi che il suo allontanamento sia stato tempestivamente segnalato ai comandi locali, mettendo in allarme le basi prossime al confine italo-francese [...] Secondo logica quindi, il pilota si è diretto verso Saluzzo, ha sorvolato la Val Varaita ed ha quindi superato il crinale alpino ad una quota attorno ai 3.000 metri¹⁹². Semplificando: Manzocchi, il cui aereo aveva una autonomia alquanto limitata, 2h e 30 di volo (in pratica circa 600 km), punta diritto da Novara su Saluzzo, con una rotta sud-sud-ovest. Da Saluzzo, quasi parallelamente verso ovest, si dirige su Embrun. Era però giunto al limite dell’autonomia del suo velivolo. La rotta seguita da Diego lo portava dunque direttamente sopra le linee di difesa francese nelle Alpi occidentali, scenario strategico molto delicato nell’autunno del 1939. Manzocchi vola insomma per circa 500 km, di cui almeno 130 in Italia, ma non atterra nel più vicino aeroporto francese, che è la base militare di Bourget du Lac a 12 km da Chambéry, in Savoia. E’ ovvio che non si può trattare di un volo di ricognizione, dato che Manzocchi si spinge al limite dell’autonomia del suo velivolo e non ha più carburante per tornare, e questo esclude l’ipotesi di una missione di ricognizione fotografica in Francia. Considerato tutto questo, ne risulta che Manzocchi non può aver pensato ad una semplice diserzione (avrebbe scelto la base militare più vicina) né che stava compiendo un volo di ricognizione o spionaggio fotografico. Manzocchi *doveva* raggiungere Embrun, in quanto quello era il capolinea della sua missione, e lì era atteso dai francesi, o meglio, da chi era in contatto con i committenti italiani del sergente italiano.

Ma soprattutto dobbiamo chiederci: perché aggravare la propria posizione di disertore “rubando” un aereo? Abbiamo già visto che se la motivazione era il gesto eclatante, politico o narcisistico non importa, questo come tale non venne utilizzato una volta arrivato in Francia. La spiegazione che Manzocchi intendesse fornire ai francesi un aereo militare, ventilata da alcuni¹⁹³, pure non regge, infatti

¹⁹¹ Poiché la velocità di crociera del Fiat CR. 20 bis era di circa 200 km/h, Manzocchi calcolava di coprire la distanza in un’ora, tempo sufficiente per sottrarsi alla eventuale reazione italiana.

¹⁹² Massimello, 2007: 41. La cartina dell’itinerario seguito da Manzocchi è alla p. 42.

¹⁹³ Nel suo articolo su *Repubblica* Andrea Manzella lo definisce un “aereo da caccia di ultimo modello” (!)

il Fiat CR. 20 bis era obsoleto come caccia e in uso, quindi ben noto, già dagli inizi degli anni Trenta non solo in Italia ma anche in Paesi esteri. E' comunque vero che il velivolo di Manzocchi venne studiato con attenzione dagli agenti d'Oltralpe. Nella Relazione di servizio del 10 novembre 1940, il tenente pilota Franco Gatti, che era partito per la Francia il 28 ottobre, incaricato di riportare in Italia l'aereo di Manzocchi dall'aeroporto di Marignane, riferisce che il CR. 20 era stato smontato, rimontato e addirittura riparato dai francesi¹⁹⁴. Che cosa cercava il *Deuxième Bureau*? Macchine fotografiche per la ricognizione o qualcosa di meno "tecnologico", come carte o documenti? E come mai tanta gentilezza da parte dei francesi, attestata dal tenente Gatti nei suoi confronti, tanto che "il generale mi ha stretto la mano dicendosi 'felice di conoscermi e di potermi incaricare di portare un affettuoso saluto all'Italia ed ai miei Superiori'"? Di quale "affettuoso saluto" si trattava? Non solo, ma all'atto della partenza numerosi furono i brindisi fatti dagli ufficiali francesi con la speranza che la solidarietà tra Francia e Italia portasse a un cambiamento di alleanze "perchè l'Asse Roma-Berlino non può più reggere, avendo la Germania firmato un trattato con la Russia bolscevica, accozzaglia di gente in mala fede, ecc. ecc."

La spiegazione più semplice per il "furto" resta quella della "necessità". Abbiamo visto come Manzocchi potrebbe essere stato arruolato in Libia nell'*entourage* del maresciallo Balbo. Diventa un elemento di fiducia e, quando arriva il momento, gli viene affidata la delicatissima missione di portare in Francia una proposta di Balbo. Questo però di per sé non spiega il "furto" dell'aereo. Evidentemente nei giorni immediatamente precedenti il 29 settembre, o il giorno stesso, succede qualcosa che obbliga Manzocchi ad allontanarsi il più celermente possibile. L'aereo è sulla pista, basta fare il pieno di benzina e partire con la scusa di un controllo del velivolo. In sostanza, non è necessario pensare che Manzocchi stesse portando un messaggio in Francia, ma invece che stesse da tempo agendo a favore dei contatti intessuti da Balbo. Temendo di essere stato scoperto, o perché gli fanno capire che questo era effettivamente avvenuto, si allontana in tutta fretta con l'aereo. La spiegazione ufficiale sarà quella della diserzione per antifascismo e il vero motivo della fuga verrà coperto dai superiori conniventi. Il "furto" dell'aereo potrà meglio corroborare la motivazione del gesto antifascista. Il vero motivo del "furto" non fu quindi il voler compiere un gesto eclatante, ma la necessità di allontanarsi rapidamente da Cameri.

Questa mia lettura non ha convinto Gianandrea Bussi, un autorevole esperto di aeronautica, autore di un ottimo articolo che citeremo a proposito dei velivoli italiani venduti alla Finlandia. L'8 giugno del 2007 Bussi mi scriveva: "Quanto alla sua ipotesi, sulla base dei documenti che ho visto presso l'Archivio Ufficio Storico AM (fondo Scuole, memorie Scuola di Cameri), non credo che vi siano elementi per fondarla. Il CR.20 Bis AQ MM 1970 su cui Manzocchi effettuò quel volo era un aereo vecchio, costruito alla fine del 1930, utilizzato alla Scuola di Cameri per l'addestramento dei piloti destinati alla caccia. Il fatto che fosse un

¹⁹⁴ "Nel pomeriggio siamo andati all'apparecchio che si trovava nell'hangar adibito alle riparazioni. Il Cr. 20 era stato smontato, trasportato all'aeroporto, riparato e rimontato".

AQ significa che era dotato di un motore che forniva maggiore potenza in quota (a 5000 metri, 290 cavalli invece di 250); la sua velocità massima (non so a quale quota) era di 260 km/h. Insomma, non era certo l'aereo ideale per una missione segreta. I CR.20 erano tutti predisposti per portare una macchina fotografica ma, trattandosi di un velivolo di quell'età utilizzato per l'addestramento, non so dire se essa vi fosse effettivamente montata".

A questa motivata obiezione di Bussi rispondiamo con quanto detto precedentemente, e che cioè qualcosa successe a Manzocchi mentre si trovava a Cameri, che lo spinse ad affrettare la partenza servendosi del migliore mezzo a disposizione, cioè un aereo, che sarebbe ben servito peraltro a rendere eclatante la sua diserzione se come tale la sua missione doveva essere fatta passare.

Bussi aggiunge un particolare che non mi era noto: "Manzocchi, poi, partì per quel volo con la divisa nuova e le scarpe migliori sotto la combinazione di volo". Questo potrebbe averlo fatto proprio perché doveva presentarsi da qualche personaggio importante. Manzocchi era uno snob e poteva benissimo essersi comportato in questo modo. Non risulta ai parenti di Morbegno che avesse "svuotato" il conto in banca o che avesse venduto quanto vi possedeva (cercherà di farlo dopo la defezione), quindi il suo gesto non poteva essere premeditato da tempo.

Infine, Gianandrea Bussi si chiede: "Se la sua era una missione 'segreta' di quel tipo, perché poi non ritornò in Patria?" Evidentemente, rispondiamo, perché era stato "bruciato" ed era bene che passasse da disertore e non da emissario del "partito antitedesco" che, in un modo o nell'altro, come si può ipotizzare dalla lettera alla matrigna di cui parleremo, lo aveva abbandonato.

LA MISSIONE È TERMINATA

Trasformare le ipotesi in certezze non è cosa facile. E' necessario tenere presente la situazione degli archivi militari italiani. Documentazioni storiche di rilevanza sono andate distrutte in seguito agli eventi bellici. L'8 settembre molto andò letteralmente in fumo (responsabile il generale Giacomo Carboni, incolpato della mancata difesa di Roma dopo l'armistizio, ma molto attento a non lasciare traccia del suo operato). Inoltre negli archivi esistono fondi ancora non catalogati e Per tale motivo una parola finale su questo argomento per ora non è stato possibile dirla. Nel caso poi che la defezione di Manzocchi sia stata organizzata da un circolo interno al fascismo questa documentazione sarà impossibile da reperire, non essendo mai esistita, e questo per ovvi motivi di prudenza. La lettura però dei dossier disponibili presso gli archivi italiani fornisce sufficienti indicazioni che l'ipotesi della missione segreta (qualunque essa sia) è la più logica.

Se accettiamo l'ipotesi della missione nascosta sotto le spoglie della diserzione, o comunque della fuga causata da essa, ne consegue che le autorità civili italiane (in particolare la prefettura) non dovevano essere a conoscenza della vera natura della "diserzione". Né lo furono tutte le autorità militari (i Carabinieri) e di polizia,

le quali continuarono le loro indagini d'obbligo sulla base di quanto appariva come palese, cioè una diserzione che andava denunciata al Tribunale militare. In verità però le reticenze del tribunale, che non apre una vera e propria inchiesta, la lacuna del Foglio matricolare cui ora accenneremo, le ambiguità nelle frasi di Giuseppe Casero, il capo della missione tecnico-militare italiana in Finlandia, quando informa della morte di Manzocchi chi di dovere¹⁹⁵, nonché la circospezione del ministro d'Italia a Helsinki, come manifestata nei suoi comunicati a Roma, fanno pensare che la diserzione fu soltanto una messa in scena. Ciò è peraltro indirettamente confermato dal *Foglio matricolare* di Manzocchi. In questo fondamentale documento, che indica con precisione burocratica le varie fasi della carriera del sergente pilota, manca infatti la menzione della diserzione, cosa che invece viene comunemente indicata nei fogli matricolari di altri colpevoli dello stesso crimine¹⁹⁶. L'ultima annotazione del *Foglio matricolare* è dell'11 ottobre 1939, quando questo documento viene parificato, e cioè *sussequentemente* alla diserzione che, lo ripetiamo, non viene inserita¹⁹⁷. Inoltre, riguardo agli ultimi anni precedenti il distaccamento a Cameri, c'è un ulteriore "buco", riguardante quanto fece in Libia. La diserzione (reale) dall'aeronautica è invece segnata nel *Foglio matricolare* di Orlando Pagliarini, un "vero" antifascista passato in Francia, venuto poi in Finlandia ed aggregato dai finlandesi alla missione Casero¹⁹⁸. Infine, e questo ci sembra essere decisivo,

¹⁹⁵ Scrive Casero: "Durante le azioni dell'ultimo giorno della guerra è stato abbattuto un pilota italiano volontario certo Diego Manzocchi. Ritengo questi essere quel pilota istruttore di Cameri che con un Cr 20 atterrò in Francia l'anno scorso". E così continua: "Comunque indipendentemente dal suo passato posso assicurare che si è comportato ottimamente e che ha lasciato una ottima impressione per il suo coraggio e la sua volontà. E' uno dei pochissimi piloti stranieri caduti sul campo" (lettera scritta da Helsinki al Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica il 15 marzo 1940; Casero scrive erroneamente che Manzocchi era caduto l'ultimo giorno della guerra, mentre morì l'11 marzo. Le attività belliche cessarono il 13 alle ore 11.00. ACS, Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto 1940, busta 200; questa contiene fascicoli tutti intestati alla Finlandia. Nella Segreteria del Duce Carteggio ordinario sono contenuti cinque fascicoli intestati al tenente colonnello Casero).

¹⁹⁶ Il *Foglio matricolare* indica che, richiamato per le esigenze in A.O.I., era giunto al centro di affluenza di Gallarate il 15 settembre del 1935 ed era stato assegnato al 19° stormo di ricognizione di Torino. Sempre con la funzione di ricognitore sarà poi mandato in Libia agli inizi del 1938.

¹⁹⁷ La "parificazione" è un procedimento usato sino ad alcuni anni fa, cioè prima dell'introduzione dell'informatica, per mezzo del quale tutte le copie del foglio matricolare di un militare, quelle in possesso del reparto e quelle detenute da altri livelli gerarchici, venivano aggiornate affinché non contenessero discordanze tra loro (erano, appunto, *parificate* tra di loro). Non abbiamo invece trovato il Libretto di volo di Manzocchi. Come mi informa Gianandrea Bussi (lettera dell'8 luglio 2007), "ci sono due tipi di libretti: il libretto caratteristico dei voli (in più copie) tenuto dagli enti centrali e quello personale. Una copia del primo potrebbe essere ancora conservata in qualche archivio dell'Aeronautica: non mi sembra, però, che sia presente tra quelli conservati presso l'Archivio dell'Ufficio Storico A.M. Quello personale chissà dove è finito quando Manzocchi è volato in Francia (potrebbe averlo portato con sé, oppure potrebbe essere rimasto a Cameri, o essere stato eventualmente acquisito nel corso dell'inchiesta svolta dalla procura militare). Da esso, se regolarmente tenuto (come di regola accadeva in periodo di pace) potrebbe ricavare notizie sulla pregressa attività di volo del pilota".

¹⁹⁸ Pagliarini compare nell'elenco dei volontari italiani pubblicato da Ritaranta, 1996: 17 che aggiunge un giudizio tecnico su di loro, che varia da "estremamente bravo a bravo" (ad eccezione di Pagliarini) e Kanervo, 2007: 272. Pagliarini non fece parte dell'*Osasto Sisui*, il reparto dei volontari stranieri, ma ad esso fu aggregato. Avrà le funzioni di meccanico, come si vede anche in una foto in Keskinen-Stenman-Niska, 1977: 9, dove, insieme ad un altro

nell'elenco dei disertori dell'esercito italiano compilato per l'anno 1939, conservato presso l'archivio dell'Esercito, non si trova il nome di Diego Manzocchi¹⁹⁹.

In conclusione, non necessariamente la Questura di Sondrio e il capitano dei Carabinieri Valentini, che svolgono le indagini in loco, debbono essere al corrente della natura della missione di Diego. Il S.I.M. lavorava in autonomia rispetto ad altri Corpi dello stato e numerosi sono gli esempi, riportati anche da Mimmo Franzinelli, di questa sovrapposizione di azioni tra i vari Servizi di sicurezza dello Stato²⁰⁰. Abbiamo addirittura casi, racconta Franzinelli, di agenti segreti italiani arrestati dal nostro controspionaggio! Franco Fucci aggiunge che "l'Italia nel giugno del 1940 affronta la guerra, per quanto riguarda i Servizi segreti, in una situazione caotica. Non è tanto la molteplicità, quanto la mancanza di coordinamento ciò che fa dei Servizi segreti italiani un coacervo di strutture scarsamente efficienti, nonostante la presenza di ottimi elementi". E poi: "Naturalmente il collegamento fra i vari servizi era previsto...sulla carta. Nella realtà essi operavano ciascuno per conto proprio"²⁰¹. Il S.I.S. e il S.I.A. ufficialmente erano sottoposti al S.I.M., ma spesso venivano alla luce i contrasti interni, dovuti anche a quelli che dividevano i rispettivi capi di stato maggiore.

meccanico dell'equipe Casero, si occupa del motore di un G. 50. La foto è datata 13 marzo 1940 ed è stata scattata nelle vicinanze della villa di Pyhäniemi. Pirkko Kanervo riporta che era stato arruolato (manca la data di nascita, indicata invece per gli altri italiani) come "Mekaanikko/luutnantti, lentäjä", cioè come meccanico, tenente e pilota. Le ultime due funzioni sono una invenzione di Pagliarini. Nell'elenco pubblicato da Ritaranta (Ritaranta, 1996: 17) si legge a proposito di Pagliarini: "saamaton, epäluotettava" (inconcludente, inaffidabile). Un altro elenco dei componenti la missione tecnica italiana è allegato al testo del discorso tenuto da Bruun, che ne indica 18, ma tra questi Pagliarini compare due volte come Pagliarini e come Bagliarini; è incluso anche il tenente colonnello Casero.

¹⁹⁹ Questo mi è stato confermato da Murizio Pasqualetti, che ha attuato accurate ricerche negli archivi militari italiani (lettera del 2.7.2007).

²⁰⁰ "Negli anni tra il Trenta e il Quaranta, l'Italia possiede non uno ma quattro Servizi segreti: il S.I.M. (Servizio informazioni militari) che dipende dallo Stato Maggiore dell'esercito; il C.C.M.S.S. (Centro di controspionaggio militare e Servizi speciali) che pure appartiene all'esercito, ma agisce autonomamente, prendendo ordini dal sottosegretariato del ministero della Guerra, diretto dal colonnello Santo Emanuele, sciolto già nel gennaio del 1942; il S.I.S. (Servizio informazioni speciali della marina); e il S.I.A. (Servizio informazioni speciali dell'aeronautica). Il S.I.A. però nel 1940 non era ancora del tutto operativo. Con quattro organizzazioni che si battono ignorando, l'una dell'altra, elementi e progetti, entrando spesso in concorrenza fra loro, spendendo fiumi di denaro e alimentando la diffidenza perfino nei comuni informatori, i risultati sono naturalmente magri". A questi Servizi va aggiunta l'O.V.R.A., che teoricamente doveva agire solo in campo politico, ma operò anche nell'ambito delle forze armate (Bauer, 1972: 60).

²⁰¹ Fucci, 1985: 335-336. Lo stesso concetto è espresso da Franzinelli, 2006: 12-13, che cita le parole del generale Cesare Amè, il quale ricorda come nel 1940 "In sostanza noi entravamo in guerra con quattro Servizi informazioni autonomi, non coordinati, con organizzazione, metodi e direzioni diversi".

Assegni personali, sociali, matrimoni edovanze	Arruolamento, servizi, promozioni ed altre variazioni matricolari	Data
<p>ICOLA 08</p> <p>Manzocchi Diego (cognome e nome)</p> <p>di SONDRIO (89)</p> <p>Stefano Lu Maria nato il 1912 collegio Sondrio Torace n. 0. viale forma</p>	<p>Arruolato volontario nella F. Aeronautica da quale, aviere allievo del Corso Speciali di Pilotaggio aereo, indetto con la circolare 336 del C. M. P. Q. 1930 Dispensa 28 con l'obbligo di compiere una ferma di mesi 18 decorrenza la dal giorno d'iscrizione alla scuola di pilotaggio aereo.</p> <p>Colt nell'Aeroporto di Capua/Centro III e Fons aerea 200.</p> <p>Colt nella Scuola Pilotaggio Passigmano Aviere scelto allievo Serg. Pilota con ammissione di grado e decorrenza assegni dall'8 Aprile 1931 (O.P. n. 19 in data 20/5/31 del Comando 3^a F. A. T.)</p> <p>Aviere allievo sergente pilota con ammissione di grado e decorrenza assegni dal 11-10-31 (O.P. n. 51 del 24-10-31 del Com. III^a Z.F.C.)</p> <p>Promosso sergente con ammissione di grado e decorrenza assegni dal (Gen. Min. 62452 in data 15-12-31)</p> <p>Colt nel Comando Aviazione Bal e Cirrens Colt Colt in data 15-1-31</p> <p>Colt nell'Aeroporto di Osdia Mare Invitato in congedo per fine ferma Concessa di idrizzazione di aver tenuto buona condotta e di aver servito con fedeltà ed onore</p> <p>Colt nel Distretto Militare di Sondrio Parificato il 21 Ottobre 1932</p>	<p>Li 7 Gennaio 1931</p> <p>26 Marzo 1931</p> <p>Li 8 Aprile 1931</p> <p>Li 11 Ottobre 1931</p> <p>4 Dicembre 1931</p> <p>Li 16 Dicembre 1931</p> <p>Li 15 Gennaio 1932</p> <p>Li 19 Agosto 1932</p> <p>Li 26 Settembre 1932</p> <p>Li 26 Settembre 1932</p>

Il Capo della II^a Sezione Ufficio Reclutamento e Mobilitazione

le 1931 (O.P. n. 19 in data 20/5/931 del Comando
 3^a 7^a (T.)) li 8 Aprile 931
 Aviere Allievo sergente pilota con anzianità
 di grado e decorazioni assenti dal 11-10-931 (O.P.
 n. 15) del 24-10-931 del Com. II^a Z.F.C.) li 11 Ottobre 931
 Promossa sergente con anzianità di grado
 e decorazioni assenti dal (Del. Min. 62454 in data 15-12-31)
 Col nel Comando Aviazioni Bal. e Cirrensola
 pol li 16 Dicembre 931
 foglio O. P. in data 15-1-932 li 15 Gennaio 932
 Col nell'Aviosquadra di Osdia Mare li 9 Agosto 932
 Inviato in congedo per fine servizio li 26 Settembre 932
 Concessa di indennità di aver tenuto buona
 condotta e di aver servito con fedeltà ed onore
 Col nel Distretto Militare di Sondrio li 26 Settembre 932
 Parificato il 21 Ottobre 1932
 Il Capo della 1^a Sezione Ufficio Reclutamento e Mobilitazione
 (Maggiore Fellegary Sestano)
 [Signature]

Ha lavorato alla terra con la classe 1912 li 17 Ottobre 1932
 Tale iscritto nel ruolo 71-B della forza in congedo
 Aerea del Distretto Militare di Sondrio li 28-8-32
 Coniostaghi quale premio di congedamento la
 somma di L. 3000 come prevista dal R. D. n.
 2624 del 6-3-1928 (Dispaccio n. 41183 della Direzione
 Territoriale della III^a Z.A.T. in data 9-10-932) li 21 Ottobre 1932
 Coniostaghi la somma lorda di L. 547,29 di cui
 L. 420 per anni 1 mese 8 e giorni 19 di servizio
 prestato nella R. Aeron. dal 7/1/1931 al 26-
 9-1932, quale indennità di congedamento
 a norma dell'Art. 12 del R. D. n. 6-3-1924 -
 n. 420 e L. 12129 per il servizio di volo (Dis-
 paccio Ministeriale n. 4044 del 3-3-1933) li 16 Gennaio
 dichiarato accurato per l'anno 1933 per
 l'anno 1933 fu appreso il servizio
 F. O. 1933 Disp. n. 1093 del li 21 Gennaio 1935
 Dichiarato allenato per l'anno 1934 (Dis-
 paccio Ministeriale n. 13295 in data 5-12-1934
 el. n. 33 del 12-12-1934) li 21-2-1935
 Dichiarato allenato per l'anno 1935 (Dis-
 paccio n. 4028 del 3-5-35 del Ministero della Guerra)



93
 92
 91
 90
 89
 88
 87
 86
 85
 84
 83
 82
 81
 80
 79
 78
 77
 76
 75
 74
 73
 72
 71
 70
 69
 68
 67
 66
 65
 64
 63
 62
 61
 60
 59
 58
 57
 56
 55
 54
 53
 52
 51
 50
 49
 48
 47
 46
 45
 44
 43
 42
 41
 40
 39
 38
 37
 36
 35
 34
 33
 32
 31
 30
 29
 28
 27
 26
 25
 24
 23
 22
 21
 20
 19
 18
 17
 16
 15
 14
 13
 12
 11
 10
 9
 8
 7
 6
 5
 4
 3
 2
 1

l'anno 1933 fu ammesso al corso di studio
 F. O. 1933. Disp. n. 1097 del 21-11-1933
 Dichiarato ammesso per l'anno 1934 (det. ministeriale n. 13295 in data 5-12-1934) elio 23 del 12-12-1934 li 21-2-1935
 Richiamato alle armi per istruzione (disp. 401/S del 2-5-35 del Ministero dell'Aeronautica) e giunto al centro di Gallarate
 assegnato al 19° Stormo R. 6° Gruppo li 15-7-1935
 Ricollocato in comando il 15 settembre 1935 li 15-9-1935
 Richiamato alle armi col suo corso per servizio presso il centro di Gallarate (disp. 38173 del 18-9-1935 del Ministero dell'Aeronautica) e giunto al centro di Gallarate il 15 settembre 1935 li 15 settembre 1935
 assegnato al 19° Stormo R. 6° Gruppo li 15 settembre 1935
 Dichiarato ammesso per l'anno 1935 (det. ministeriale n. 2823 in data 25-11-1935) li 28 novembre 1935
 vale in servizio di carriera al grado di sergente pilota nel centro di Gallarate
 fusione della R. Aeronautica di Tripoli (Bellah) e senso della circolare 2839 del R. M. 1937 e del disp. ministeriale n. 10954 in data 31 dicembre 1937 li
 Trasferito dai ruoli matricolari del R. Esercito al ruolo della R. Aeronautica per effetto della legge 19 gennaio 1939 F. 3 bis li 1 luglio 1939
 Parificato li 11-10-1939 li



L. MANZOCCHI
 Ufficiale di Stato Maggiore
 AERONAUTICA MILITARE

UNA LETTERA MISTERIOSA

Compiuta la missione in Francia, e non potendo rientrare in Italia in quanto a tutti gli effetti disertore, Manzocchi troverà più opportuno passare in Danimarca, dove viveva, stando a Munzi, una sua ex amante, conosciuta in Libia. Il motivo di questa sosta non ci è chiaro. Né di questa donna, che Munzi indica col nome di *Sonja Hederg Schmitged*, sappiamo altro²⁰², ma se quanto Munzi riferisce è attendibile, e che cioè era un'artista che si esibiva nei locali notturni del Nord Africa e di Malta, è più che probabile che fosse ella stessa legata ad un Servizio segreto, probabilmente quello francese²⁰³.

A Ulderico Munzi va il merito di aver riportato l'attenzione su questo personaggio che potrebbe avere svolto un ruolo chiave in tutta la vicenda. Il giornalista scrive che nella vita di Manzocchi c'è stata una donna più anziana di lui, Sonja, polacca di origine, conosciuta in Libia. Di lei, Munzi sarebbe stato informato da alcuni sopravvissuti tra i coloni italiani in Libia, di cui comunque non fa i nomi. Della donna parlano alcuni documenti dei Carabinieri e soprattutto due lettere spedite da Manzocchi da Copenaghen. Una a Sonja e una alla madre. Non abbiamo però alcuna reale prova che questa donna sia un personaggio reale, per lo meno sotto l'identità di Sonja e Munzi non ha mai indicato documenti rintracciabili che la riguardino. Potrebbe perfino trattarsi, come vedremo, di un nome di comodo o in codice. Se invece è esistita veramente, costei potrebbe essere stata una specie di Mata Hari, fornendo informazioni ai francesi o agli inglesi oppure a qualche settore di quei Servizi segreti italiani, in Libia legati a Balbo, che potevano fare da supporto ai tentativi di stabilire i contatti con Francia e Inghilterra che Balbo stava cercando di tessere nel periodo della non belligeranza italiana. Sonja infatti, secondo Munzi, lavorava nei locali del Nord Africa, nel levante e a Malta, quindi sotto il controllo francese e inglese. Mimmo Franzinelli, nel suo *Guerra di*

²⁰² Paolo Torretta ha chiesto a Mimmo Franzinelli se si fosse mai imbattuto nel nome di questa Sonja, ma la risposta è stata negativa (lettera del 9.7.2007). Ugualmente le mie ricerche presso l'Archivio di Stato di Copenaghen non hanno avuto risultato, forse anche perché cercai il cognome *Schmitged* e non *Schneitger*, come probabilmente era in origine. A un cambiamento di cognome accenna anche Paolo Palminteri dell'Ambasciata d'Italia a Helsinki, che si occupò di alcune verifiche in Finlandia per conto di Munzi. Munzi "ha svolto delle specifiche ricerche in Danimarca e sono ragionevolmente certo che nome e cognome da lui riportati siano quelli effettivamente usati dalla donna" (lettera del 28.3.2008). Lo storico Carl-Thomas von Christierson e Nils G. Bartholdy, archivista presso l'Archivio nazionale danese, mi confermano che presso l'Archivio centrale danese non si trova alcun cognome Hederg Schmitged, né nel registro dei danesi, né degli stranieri; ugualmente Sonja non compare in quello degli artisti, secondo Munzi era infatti una violinista (lettera di C.-T. von Christierson del 15.10.2007).

²⁰³ Secondo Munzi, Diego conobbe Sonja in Libia nel 1938 nel cabaret dove lavorava come violinista di una orchestrina da ballo, il famoso *Casino Uaddan*. Questo era uno dei nuovi alberghi fatti costruire da Balbo. L'*Uaddan* e il *Mehari* erano a Tripoli i luoghi più splendidi di incontro e villeggiatura. Secondo quanto racconta Munzi, di tanto in tanto Sonja si assentava (Munzi, 2007: 69). Massimello, ma non sappiamo su quale base, scrive che il nome della ragazza era stato trovato nel corso della perquisizione effettuata dalla polizia nella stanza di Manzocchi a Cameri. "Tanto bastò agli inquirenti per far scartare con sollievo l'ipotesi di un tradimento ideologico, lasciando intendere che si trattasse del romantico inseguimento di un sogno d'amore" (Massimello, 2007: 42).

spie, di queste seduzioni di marinai, fanti ed aviatori italiani da parte di belle donne ne riporta peraltro numerosi esempi²⁰⁴.

Munzi scrive: "Per motivi di lavoro Sonja doveva spesso assentarsi. Una delle mete più frequenti era Bengasi, in Cirenaica. Una volta si imbarcò su una nave diretta a Malta e tornò a Tripoli dopo un paio di mesi. Diego non faceva domande. Non era geloso [...] Lei guadagnava bene, gli portava regali"²⁰⁵. A causa della commistione tra storia e fiction che rende problematica la valutazione del reale valore del libro di Munzi come fonte di documentazione, non possiamo essere sicuri che la ricostruzione sia fedele ai fatti. Se però questa Sonja è un personaggio reale, a lei ben si adatterebbe la canzoncina cantata agli inizi degli anni Quaranta, il *Tango dello spionaggio*, che dava preziosi consigli a chi si avvicinava a queste donne fatali²⁰⁶. Resta il fatto che, nel complesso, non disponiamo di una documentazione d'archivio utile a chiarire che cosa successe in Libia a questo proposito. Guido Rochat ha scritto che "quasi nulla è conservato sui sette anni e mezzo in cui I. Balbo fu governatore della Libia: un intero archivio è scomparso senza alcuna indicazione"²⁰⁷. E con esso, riteniamo, è scomparsa anche Sonja.

Da Copenaghen il 4 novembre del 1939, come indica il timbro postale, viene spedita alla matrigna di Manzocchi, Anna Gerosa, che viveva a Morbegno, tramite Sonja (o chi per lei), una lettera, che fa seguito presumibilmente ad una dello stesso tenore inviata da Diego, sempre alla matrigna, per mezzo di un amico di Morbegno, di nome Oliviero Cerri, di cui non abbiamo copia²⁰⁸.

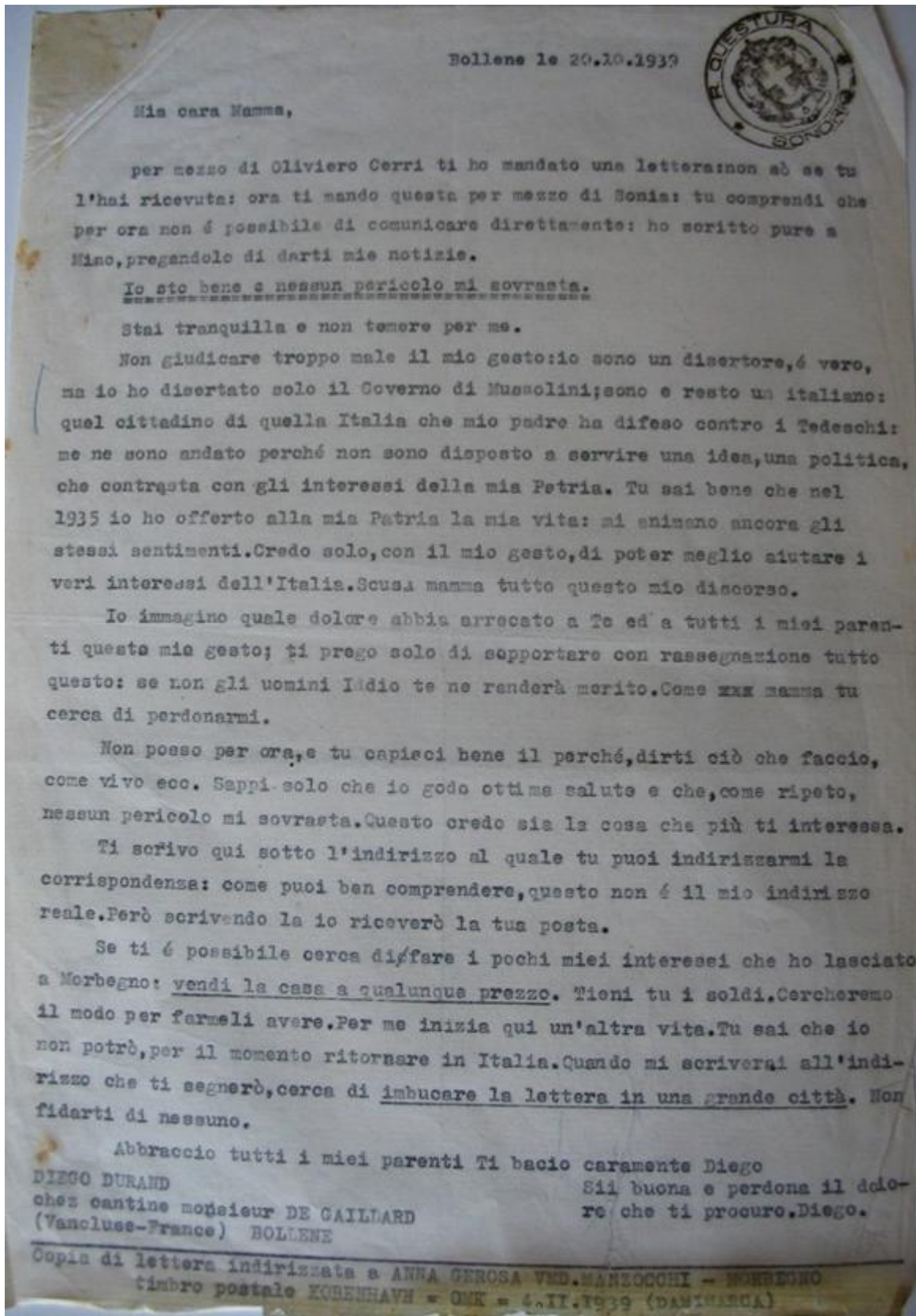
²⁰⁴ Tra le molte donne che agirono nella guerra segreta ricordiamo l'ungherese Maria Keller, che, divenuta ballerina per spettacoli mondani, venne ingaggiata in un locale di Costantinopoli, esibendosi, riscuotendo l'ammirazione di numerosi clienti, col nome d'arte di Marion Gray. Dopo che la compagnia si fu sciolta, divenne l'amante di un ricco giovane egiziano, il cui padre, per liberarsi della ballerina, la fece imbarcare con la forza su una nave diretta a Malta. Il giovane le dichiarò il suo amore con due lettere. A Tangeri fu ingaggiata dal Servizio segreto francese, venendo inviata in missione in Italia, a Napoli e Bari. Fu arrestata dal nostro controspionaggio a Palermo. Si salvò dalla fucilazione perché l'Italia non era ancora entrata in guerra. Nel carcere di Perugia sarà arruolata dai Servizi della R.S.I. e infiltrata in una formazione partigiana dell'Umbria. Scoperta, venne fucilata dopo un processo sommario tenuto presso una formazione di garibaldini comunisti (Marabello, 2012: 12).

²⁰⁵ Munzi, 2007: 69.

²⁰⁶ "Se tra esotiche braccia un di' t'avvenga/trovar fallaci istanti di diletto,/del nemico l'astuzia ti sovvenga:/sii circospetto!/Non ti fidar di donna sconosciuta:/sia la tua bocca prodiga di baci,/ma di parole non che avara, muta. Ama, ma taci!" (citato da Franzinelli, 2006: 34-35).

²⁰⁷ Rochat, 1991: 193, in nota.

²⁰⁸ Questo Oliviero Cerri non è stato rintracciato, né esiste l'originale della lettera che gli fu inviata e che avrebbe trasmesso alla famiglia Manzocchi. Munzi fa riferimento a una lettera scritta da Diego a Cerri, in cui raccontava la delusione patita con Justine a Parigi, ma probabilmente questa non è mai stata scritta non essendone rimasta traccia, anche se Munzi sostiene che sia stata intercettata (Munzi 2007: 110). Ugualmente non abbiamo la lettera che Diego sostiene di aver inviato al cugino Mino, come il figlio di costui, che ne possiede tutte le carte e documenti, ha confermato a Paolo Torretta.



La lettera ad Anna Gerosa

A noi è giunta invece una lettera la cui copia dattiloscritta porta il timbro della R. Questura di Sondrio (dove evidentemente fu riscritta a macchina), datata Bollene 20 ottobre 1939. Manzocchi quindi l'avrebbe spedita dalla Francia in

Danimarca, da dove Sonja l'avrebbe inoltrata a Morbegno in quanto, dice Diego alla madre, "per ora non è possibile di comunicare direttamente"²⁰⁹. Ne riportiamo il testo:

"per mezzo di Oliviero Cerri ti ho mandato una lettera: non sò se tu l'hai ricevuta: ora ti mando questa per mezzo di Sonja: tu comprendiche per ora non è possibile di comunicare: ho scritto pure a Mino²¹⁰, pregandoti di darti mie notizie. Io sto bene e nessun pericolo mi sovrasta. Stai tranquilla e non temere per me. Non giudicare troppo male il mio gesto: io sono un disertore, é vero, ma io ho disertato solo il Governo di Mussolini; sono e resto un italiano: quel cittadino di quella Italia che mio padre ha difeso contro i Tedeschi: me ne sono andato perché non sono disposto a servire una idea, una politica, che contrasta con gli interessi della mia Patria. Tu sai bene che nel 1935 io ho offerto alla mia Patria la mia vita: mi animano ancora gli stessi sentimenti. Credo solo, con il mio gesto, di poter meglio aiutare i veri interessi dell'Italia. Scusa mamma tutto questo mio discorso. Io immagino quale dolore abbia arrecato a Te e a tutti i miei parenti questo mio gesto; ti prego solo di sopportare con rassegnazione tutto questo: se non gli uomini Iddio te ne renderà merito. Come mamma tu cerca di perdonarmi. Non posso per ora, e tu capisci bene il perché, dirti ciò che faccio, come vivo ecc. Sappi solo che io godo ottima salute e che, come ripeto, nessun pericolo mi sovrasta. Questo credo sia la cosa che più ti interessa. Ti scrivo qui sotto l'indirizzo al quale tu puoi indirizzarmi la corrispondenza: come puoi ben comprendere, questo non è il mio indirizzo reale. Però scrivendo la [sic] io riceverò la tua posta. Se ti è possibile cerca di fare i pochi miei interessi che ho lasciato a Morbegno: vendi la casa a qualunque prezzo. Tieni tu i soldi. Cercheremo il modo per farmeli avere. Per me inizia qui un'altra vita. Tu sai che io non potrò, per il momento ritornare in Italia. Quando mi scriverai all'indirizzo che ti segnerò, cerca di imbucare la lettera in una grande città. Non fidarti di nessuno.

Abbraccio tutti i miei parenti Ti bacio caramente Diego.

Sii buona e perdona il dolore che ti procuro. Diego."

La lettera ha a nostro avviso un duplice scopo: tranquillizzare la madre, ma anche comunicare in codice a chi aveva organizzato la diserzione in Francia di Manzocchi qual è lo stato attuale della missione affidata. Con essa il pilota annuncia, con opportune allusioni, il compimento della missione. La lettera alla madre contiene un passo rivelatore: "nessun pericolo mi sovrasta", addirittura sottolineato, seguito dalla frase: "Stai tranquilla e non temere per me". Concetto ribadito due volte per chiarezza. Affermazioni che possono indicare un significato che va al di là di quello letterale, e cioè: "la missione è riuscita".

²⁰⁹ Le copie dattiloscritte delle due lettere, a Anna Gerosa e Sonja sono conservate presso l'ACS di Roma.

²¹⁰ Questo Mino (Leonida Manzocchi) è cugino di Diego da parte del padre Stefano; medico, emigra in Inghilterra, dove nel 1940 ha un figlio, Edoardo. Raggiunta l'età della pensione si trasferisce a Morbegno, dove in famiglia lo chiamano *Teddy*. E' stato contattato da Paolo Torretta, al quale però ha ammesso di non avere alcuna lettera o documento originale di Diego.

Manzocchi confessa alla matrigna e a Sonja di aver disertato. Poiché scrive queste due lettere ben sapendo che saranno intercettate dalla polizia italiana, vuol far evidentemente credere che la motivazione ideologica è vera e valida²¹¹. Su questo possiamo anche non dubitare, infatti Diego precisa che non ha disertato la sua Patria, ma Mussolini, e unisce questa sua decisione a un sentimento anti-germanico che era vivo in famiglia. Perciò ricorda come già il padre si fosse battuto contro i tedeschi. Il passo “me ne sono andato perché non sono disposto a servire una idea, una politica, che contrasta con gli interessi della mia Patria” corrisponde esattamente alle motivazioni che spingevano Balbo e Ciano ad osteggiare l'alleanza con i tedeschi. Questa confessione quindi non stride affatto con lo scopo della sua missione, che era quello di aiutare la parte anti-tedesca che gliela aveva affidata.

Se l'ipotesi di un Manzocchi mandato in Francia per conto dell'opposizione interna al fascismo è vera, possiamo dunque ritenere che Manzocchi qui sia sincero, in quanto il suo riferimento all'alleanza con la Germania rappresenta il reale motivo della sua originaria defezione, motivo ispirato a quei circoli anti-tedeschi che lo avevano avvicinato e ingaggiato. Il suo antifascismo, per lo meno stilisticamente, è però inficiato da quella G maiuscola con cui scrive “Governo”, segno di un rispetto che però non sappiamo se è suo o del poliziotto che ha copiato la lettera.

Manzocchi in realtà sta dicendo ben altro che non sia di semplice consolazione per la matrigna afflitta²¹². A chi lo aveva mandato in Francia vuole infatti segnalare che la missione non aveva incontrato ostacoli. E aggiunge, dopo aver confermato che il patriottismo che lo animava nel 1935 quando scoppia la Guerra d'Etiopia è ancora vivo: “Credo solo, con il mio gesto, di poter meglio

²¹¹ il 9 novembre 1939 dalla R. Prefettura di Sondrio viene inviata una lettera destinata al Ministero dell'Interno e alla Direzione Generale di P.S., che poi verrà trasmessa al Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica, classificata come *segreta*, in cui si dice “le indagini prontamente esperite in Morbegno presso i famigliari per accertare il recapito del Manzocchi riuscirono infruttuose, però si persistette ad eseguire la revisione della corrispondenza diretta ai parenti residenti in questa provincia. Stamane, in una busta indirizzata alla matrigna del Manzocchi in Morbegno, impostata a Copenaghen il 4 corrente, furono trovate due lettere del Manzocchi, una diretta a tale Sonja, sua amante, e l'altra alla matrigna. Nella prima pregava la Sonja di impostare a Copenaghen la lettera diretta alla madre. Nelle due lettere dichiarava di avere disertato non la sua Patria ma il Regime Fascista”. La polizia aveva anche messo sotto controllo il telefono dei Manzocchi, come si legge in un *Appunto per il Duce* inviato dal Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica (n. 176, non datato).

²¹² Anche Gino Birindelli, preso prigioniero dagli inglesi ad Alessandria dopo averne violato la base militare, riuscì a comunicare in maniera criptica con i suoi superiori. Ottenne infatti il permesso di scrivere alla madre. Nella lettera inserisce questo passo: “Dì a Bruno di seguire a prepararsi per gli esami e sicuramente sarà promosso perché i professori non sono cattivi come sembrano. Io sono stato bocciato per la stessa ragione di Gigi alla seconda sessione di esami”. La madre, non capendo a che cosa il figlio si riferisca, passò la lettera al dottor Bruno Falcomatà, medico dello stesso reparto di assaltatori di Birindelli, il quale a sua volta la trasmise al comandante Teseo Tesei, che subito si rende conto di che cosa Birindelli intenda dire, e cioè che il guasto che ha fatto affondare il suo “maiale” era lo stesso che era stato individuato per il Siluro a lenta corsa di Luigi (Gigi) Durand de la Penne, provato dopo la prima mancata missione a Gibilterra (Bianchi, 2006: 96-97).

aiutare i veri interessi dell'Italia". Il suo gesto è la defezione, ma quali sono questi "veri interessi dell'Italia?" Sono il sabotaggio dell'alleanza con la Germania? Che la frase sia rivolta ad altri si comprende da quanto scrive di seguito: "Scusa mamma tutto questo mio discorso" che, interpretiamo noi, non "è rivolto a te, ma ad altri", e a questo punto è chiaro chi siano gli "altri".

Nella lettera alla madre, Manzocchi dice di avere scritto al cugino "inglese", lettera che non conosciamo; potrebbe averlo fatto perché era più facile comunicare tramite l'Inghilterra, ma anche perché l'Inghilterra era direttamente coinvolta con la Francia in questa sua operazione. Diego infine, che in Francia si fa chiamare *Diego Durand*, fornisce un indirizzo di comodo, che potrebbe anche essergli stato fornito dal Servizio segreto francese²¹³.

Manzocchi si raccomanda di vendere la casa di Morbegno, di cui però non può disporre, non essendo lui l'intestatario.



Casa natale di Diego Manzocchi a Morbegno (foto di Elio Marzano)

Anche questo riferimento alla vendita della casa potrebbe significare che ora chi ha organizzato l'operazione in Francia gli deve versare la somma pattuita, visto che si trova in ristrettezze economiche. E' naturale che ora abbia bisogno di soldi²¹⁴. Se si fosse trattato di vera diserzione, cioè di una iniziativa

²¹³ "*Diego Durand*, chez cantine monsieur de Gaillard (Vancluse-France) Bollene". Anche questo signor de Gaillard sembra essere fantomatico, L'unico de Gaillard di Bollene di cui abbiamo trovato menzione è suor Ifigenia, ghigliottinata nel 1794; attualmente a Bollene non c'è nessun ristorante o cantina con questo nome.

²¹⁴ La casa di Diego Manzocchi era un bell'edificio situato sul fianco destro della Chiesa di S.

personale di Manzocchi ad esempio per ragioni d'amore, Diego avrebbe provveduto a fornirsi in precedenza di denaro, di cui ora ha bisogno, tanto da chiedere alla madre di vendere tutto il possibile. Il non averlo fatto ci conferma la necessità di lasciare Cameri in tutta fretta, senza che la partenza fosse stata prevista con il debito anticipo.

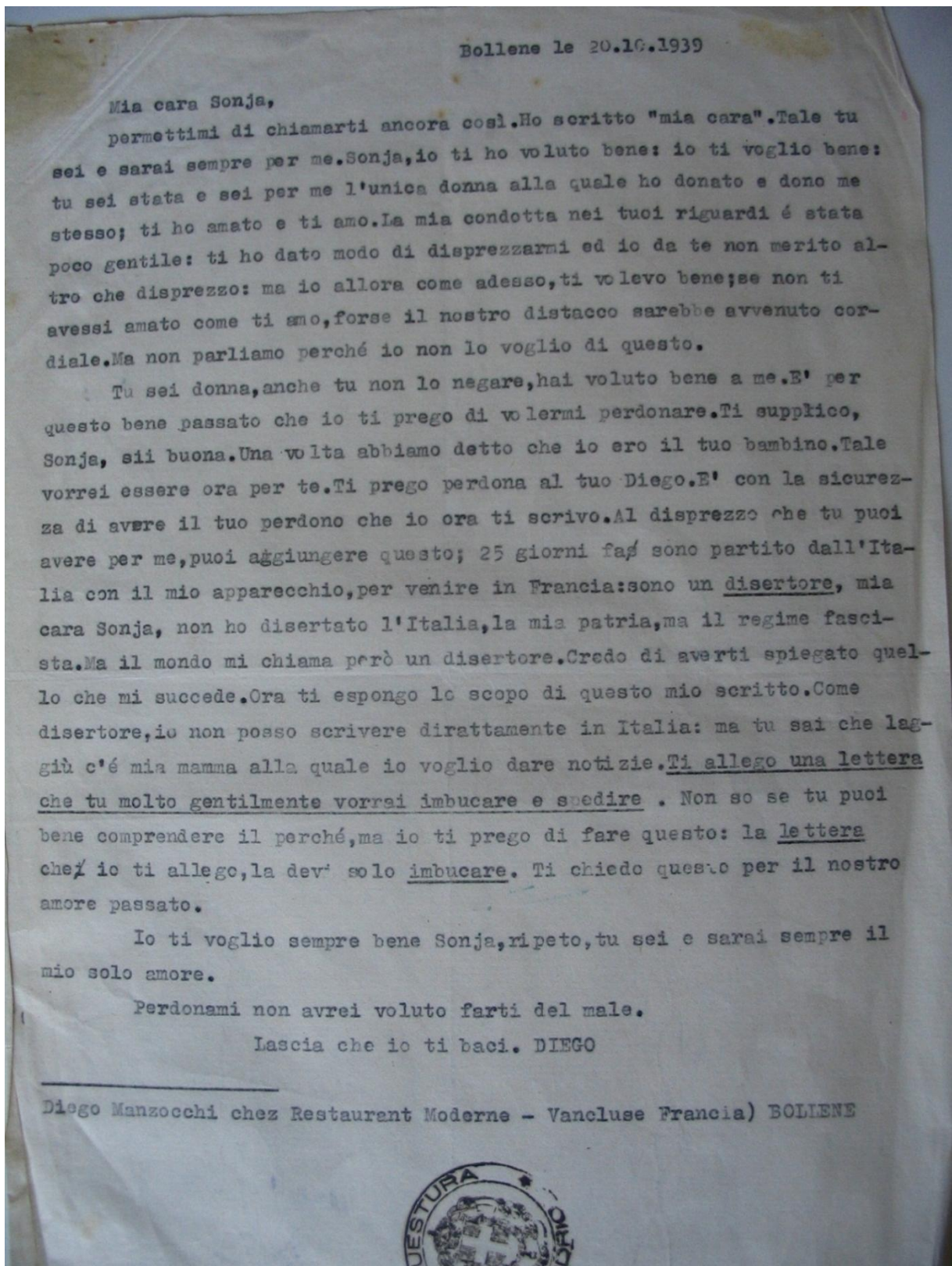
Infine, Diego consiglia alla madre di scrivergli imbucando la lettera in una grande città e di non fidarsi di nessuno, suggerimenti tipici per chi agisce per conto di un Servizio segreto.

La stessa data del 20 ottobre porta la lettera indirizzata a Sonja, sempre da Bollene²¹⁵. Anche di questa non possediamo l'originale, ma solo la copia che ne fu fatta dalle autorità italiane²¹⁶. La lettera giunge a Morbegno, nella stessa busta, insieme a quella indirizzata alla matrigna. E' logico quindi chiedersi perché mai Manzocchi invii in Italia una lettera destinata a Sonja e perché mai Sonja (o chi per lei) la mandi ad Anna Gerosa. La cosa, semplicemente non avrebbe alcun senso a meno che questa lettera a Sonja non contenga qualche nuovo elemento di informazione, non presente in quella destinata alla matrigna. Un'altra illogicità è che Diego scrive la lettera a Sonja da Copenaghen, dove, secondo un documento della prefettura di Sondrio datato 18 marzo 1940, lui stesso si trovava agli inizi di novembre. Questo è confermato da un precedente rapporto della stessa prefettura, datato 9 novembre 1939, in cui si dice che Manzocchi era nella capitale danese da alcuni giorni. Dunque, che bisogno aveva Diego di contattare Sonja tramite una lettera inviata in Italia? Se aveva qualcosa da comunicarle non era ovviamente più semplice contattarla mentre si trovava nella stessa città? Questa incongruenza ci conferma che la lettera fu una messa in scena ad uso di chi l'avrebbe letta in Italia; il vero destinatario non era quindi la donna, ma il committente italiano della missione.

Giovanni. Il padre Stefano aveva costruito un altro edificio, noto come Albergo Morbegno, poi di proprietà del fratello Angelo, primo sindaco di Morbegno dopo la Liberazione.

²¹⁵ Qui viene dato invece il recapito di un altro ristorante: "Diego Manzocchi chez Restaurant Moderne-Vancluse Francia Bollene". C'è da chiedersi come mai a Sonja dia il suo vero nome e alla matrigna uno falso. Se si trattava di misure di sicurezza, cioè due recapiti diversi, perché non inventarsi un altro nome di comodo? Avendo intercettato le due lettere, i due indirizzi sono ovviamente a conoscenza della polizia italiana che, tramite il Ministero dell'Interno, li comunica il 19 novembre 1939 al Ministero degli Esteri e a quello dell'Aeronautica. La lettera termina con la preghiera al Ministero degli esteri di "disporre, tramite le R. Autorità Consolari, ricerche e fornire informazioni al riguardo" e con la descrizione dell'aspetto fisico di Diego, basso di statura, con capelli e occhi castani, una fisionomia che contrasta con quella descrittici da altri, anche suoi parenti, tanto da farci sospettare che questi tratti fisici forniti dalla polizia siano volutamente errati. Il giorno precedente dallo stesso ufficio del Ministero dell'Interno era stato comunicato al Prefetto di Sondrio e a quello di Novara, e per conoscenza alla Polizia di frontiera, che Diego Manzocchi era stato iscritto nel registro dei ricercati (*per arresto*) e che a suo nome non dovevano essere emessi Atti di Stato Civile, evidentemente per evitare che si fornisse di nuovi documenti di identità.

²¹⁶ Paolo Torretta ha avanzato l'ipotesi che ambedue le lettere, scritte con la stessa macchina da scrivere, siano in realtà una fabbricazione dei Servizi italiani (lettera del 31 maggio 2007).



La lettera a Sonja

La lettera si apre con una dichiarazione d'amore: "Mia Cara Sonja²¹⁷,

²¹⁷ Qui Manzocchi scrive il nome dell'amica con la *j* e non con la *i* della lettera alla madre. Questa fluttuazione grafica nello stesso giorno è strana e farebbe pensare a due diverse mani che scrivono.

permettami di chiamarti ancora così. Ho scritto *mia cara*. Tale tu sei e sarai sempre per me. Sonja, io ti ho voluto bene: io ti voglio bene: tu sei stata e sei per me l'unica donna alla quale ho donato e dono me stesso; ti ho amato e ti amo". Due sono le cose: o Diego era un donnaiolo mentitore (ha una fidanzata a Morbegno, ama però Justine tanto da fuggire in Francia, ma la donna della sua vita è invece Sonja) oppure sta mandando un altro messaggio in codice. E cioè: "sono stato fedele al patto e lo sono ancora". Qualcosa però non ha funzionato, forse Manzocchi ha deciso di sciogliersi dall'impegno preso, infatti continua: "La mia condotta nei tuoi riguardi è stata poco gentile: ti ho dato modo di disprezzarmi ed io da te non merito altro che disprezzo: ma io allora come adesso, ti volevo bene; se non ti avessi amato come ti amo, forse il nostro distacco sarebbe avvenuto cordiale. Ma non parliamo perché io non lo voglio di questo [sic]".

Innanzitutto ripetiamo che di questa Sonja non sappiamo assolutamente nulla, a parte quanto ne ha scritto Munzi, probabilmente con molta fantasia. Potrebbe quindi trattarsi di un nome di comodo usato per il "contatto" di Manzocchi. Se però si trattava di un "contatto", si può arguire, perché non comunicare come fanno di solito gli agenti segreti, dato che una lettera mandata per posta a un indirizzo sotto controllo cadeva facilmente nelle mani del controspionaggio? Evidentemente Manzocchi voleva che il suo messaggio venisse intercettato, come avvertimento per chi aveva organizzato la sua missione. Il passo "La mia condotta nei tuoi riguardi è stata poco gentile" potrebbe riferirsi a contrasti sorti tra Manzocchi, giunto in Francia, e i suoi committenti. E Manzocchi continua: "se non ti avessi amato come ti amo, forse il nostro distacco sarebbe avvenuto cordiale", quindi in Francia è avvenuta la rottura tra il pilota e chi gli aveva commissionato la missione, ma Diego resta fiducioso in un aiuto da parte di costoro.

Diego continua la sua lettera, scritta, si noti bene, in italiano a una danopolacca. Sarebbe stato più logico usare il francese. Si dà dunque per scontato che ella conoscesse l'italiano così bene da capire le allusioni usate da Diego. L'uso della lingua italiana risulta di conseguenza essere non tanto una incongruenza di Diego, quanto una grossolana mistificazione attuata dai Servizi.

Manzocchi insiste sulla necessità di essere perdonato da Sonja, che ora informa della sua diserzione avvenuta per i motivi indicati alla madre²¹⁸. "Ora ti espongo lo scopo di questo mio scritto. Come disertore, io non posso scrivere direttamente in Italia: ma tu sai che laggiù c'è mia mamma alla quale io voglio dare notizie". Manzocchi prega dunque la donna di imbucare la lettera destinata a Anna Gerosa ("Ti allego una lettera che tu molto gentilmente vorrai

²¹⁸ "Tu sei donna, anche tu non lo negare, hai voluto bene a me. E' per questo bene passato che io ti prego di volermi perdonare. Ti supplico, Sonja, sii buona [...] Al disprezzo che tu puoi avere per me, puoi aggiungere questo; 25 giorni fa sono partito dall'Italia con il mio apparecchio, per venire in Francia: sono un disertore, mia cara Sonja, non ho disertato l'Italia, la mia patria, ma il regime fascista. Ma il mondo mi chiama però un disertore. Credo di averti spiegato quello che mi succede".

imbucare e spedire [...] la lettera che io ti allego, la devi solo imbucare. Ti chiedo questo per il nostro amore passato"). E' ovvio domandarsi perché mai la lettera debba partire da Copenaghen e non dalla Francia. Pensava forse che il controspionaggio italiano fosse così stupido da fermare una lettera indirizzata a Anna Gerosa di Morbegno se proveniente dalla Francia e da lasciare invece passare quella arrivata dalla Danimarca?²¹⁹ Aveva forse la matrigna di Diego tali e tanti "esotici" contatti epistolari da far apparire la cosa come normale? E soprattutto come mai la lettera spedita a Sonja all'indirizzo di Copenaghen (ma quale? non lo conosciamo) torna indietro in Italia finendo nelle mani della questura di Sondrio che la copia?²²⁰ C'è da chiedersi dove siano finiti gli originali, il cui esame sarebbe interessante, considerato l'uso che veniva fatto nella comunicazione spionistica di inchiostro simpatico²²¹.

Quello di Sonja, o di chi per essa, poteva essere il ruolo di *boîte aux lettres*, cioè poteva fungere, come spesso accade nel mondo dello spionaggio, da recapito e smistamento del materiale informativo raccolto dagli agenti. "Di norma la spia osserva di persona le strutture militari su cui deve riferire, quindi scrive una lettera dal contenuto banale con-interlineato con inchiostro simpatico- il messaggio segreto; il foglio è chiuso in una busta sigillata convenzionale (di solito in Italia, per non destare l'attenzione della censura postale), spetta poi al destinatario intermedio- titolare della *boîte aux lettres*- assicurare direttamente la consegna del messaggio alla casa-madre"²²². Un sistema insomma che ci ricorda molto da vicino quello utilizzato da Manzocchi.

E' dunque possibile che Diego con la lettera ad Anna Gerosa volesse avvertire chi in Italia era al corrente della sua missione che tutto era stato fatto e con quella mandata a Sonja che i problemi che si erano in seguito presentati non erano attribuibili a una sua colpa. In pratica, la missione aveva avuto per una sua parte successo, ma si erano presentate in seguito delle complicazioni. In ogni caso ora Manzocchi dichiarava che ne aveva abbastanza e si ritirava dalla missione. Quello che resta un fatto apparentemente incongruente è come la lettera mandata a Copenaghen per Sonja sia potuta finire nelle mani della polizia italiana. Una spiegazione possibile è che "Sonja" l'abbia volutamente unita a quella della madre proprio perché conteneva un messaggio che andava trasmesso a qualcuno in Italia.

Inoltre, la lettera a Sonja potrebbe voler rendere noto alla controparte che Manzocchi non intende continuare a collaborare con essa e che riprende la sua autonoma iniziativa. Infatti Manzocchi abbandonerà la Francia per andare a fare il volontario in Finlandia, contando sulla prassi, che era poi un principio basilare dello spionaggio, che doveva essere garantita sempre e comunque la

²¹⁹ La corrispondenza da e per l'estero passava al vaglio sia della censura militare, che operava alle dipendenze del S.I.M., sia dell'OVRA (Franzini, 1999: 238-240).

²²⁰ Mentre nella lettera ad Anna Gerosa in calce si annota che è una copia, in quella indirizzata a Sonja, pure evidentemente una copia, questa annotazione manca.

²²¹ Giovanni Zecca ha dichiarato a Maria Cristina Pesce, giornalista della *Provincia* di Sondrio, che gli originali di queste lettere non sono mai stati ritrovati (Pesce, 2007: 7).

²²² Franzini, 2006: 88.

copertura dell'agente, anche quando non era più attivo. Le sue informazioni vanno però tenute distinte e per questo scrive due lettere diverse, che da Copenaghen saranno messe in una medesima busta indirizzata alla madre.

In conclusione, è evidente che Manzocchi fosse coinvolto in una missione che non era direttamente di spionaggio, ma legata alla situazione politica che si era andata creando con l'inizio del secondo conflitto mondiale e di conseguenza con la posizione che l'Italia doveva assumere rispetto alle parti in conflitto. Che Diego sia divenuto parte di un complotto, se così vogliamo definirlo, potrebbe essere confermato da un episodio di cui mi informò Eugenio Gusmaroli. Il cugino di Diego mi raccontò che a Morbegno viveva un certo Mario Giacomo Ravelli (nato il 18.5.1900 e morto nel maggio del 1998), di professione cappellaio, da lui intervistato. Ravelli abitava a venti metri dalla casa di Diego. A Gusmaroli disse una frase che lo colpì: "Povero ragazzo, l'hanno messo di mezzo e l'hanno fregato...è una roba complicata..."²²³. Sempre Gusmaroli, persona animata da un sincero spirito di investigazione e con la passione per la storia, mi riferì che un certo generale Bonfadini, ufficiale di fanteria, compagno di scuola della madre di Eugenio, già comandante di distretto militare di Sondrio, parlando di Diego accennò all'esistenza di un fascicolo segreto. Lo stesso Gusmaroli mi espresse l'opinione che Manzocchi fosse passato in Francia per ordine di Balbo.



Eugenio Gusmaroli e Luigi G. de Anna a Turku

Un'altra possibilità da lui ipotizzata è che andò in Finlandia su incarico addirittura di Mussolini. Certo è che il capo del governo seguì con evidente interesse la vicenda. In un *Appunto per il Duce* inviato dal Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica (n. 176, non datato ma del marzo/aprile 1940), si

²²³ "Il a metù de mezz".

legge: "Il predetto ex Sergente, nonostante appartenesse a famiglia di onesti e patriottici professionisti e fosse iscritto al P.N.F. dal marzo 1934, coltivava intimamente sentimenti non ispirati a quell'alto senso di italianità radicato nei sottufficiali della R. Aeronautica". E così continua: "Non è da escludere che su la grave determinazione presa dal Manzocchi abbiano influito i contatti che lo stesso manteneva con una straniera di nazionalità danese e poichè la stessa risulta essersi domiciliata, in questi ultimi tempi, in Danimarca tutto fa supporre che il Manzocchi trasferendosi dalla Francia in Danimarca si sia poi arruolato nell'aviazione finnica dove ha trovato la morte in combattimento". Se consideriamo che questo *Appunto* viene spedito dal Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica, di cui era capo il generale Aldo Urbani²²⁴, dove, come abbiamo visto, quella che consideriamo "l'operazione Manzocchi" era stata ideata o comunque condivisa²²⁵, possiamo avanzare la ragionevole ipotesi che per giustificare la missione del sergente maggiore si fosse ricorso ad un antifascismo inculcato in lui da Sonja, probabile agente dei Servizi alleati. E se l'ipotesi di Eugenio Gusmaroli, e che cioè anche Mussolini poteva essere al corrente dello scopo della missione, ha un fondamento, questo potrebbe essere confermato dal riferimento alla morte in combattimento del coraggioso agente, un particolare che dovette certamente impressionare il Duce.

IN FINLANDIA

Manzocchi, per motivi che in realtà non conosciamo, agli inizi di novembre deciderà di allontanarsi dalla Francia. Presentando un salvacondotto concessogli dalla Gendarmeria nazionale, Sezione di Avignone, chiede un visto di passaggio alla Svezia per raggiungere la Finlandia via Copenaghen dove arriva nella prima settimana di novembre. Probabilmente si trasferì in treno ad Amsterdam passando per il Belgio, ma come dall'Olanda sia arrivato in Danimarca non sappiamo. La via di terra era per lui sconsigliabile, dovendo in questo caso entrare in Germania. Tapio Huttunen, un ricercatore finlandese di storia aeronautica, che per la parte biografica riguardante Manzocchi si basa però sul libro di Munzi, ritiene che abbia preso un volo della KLM, il che è teoricamente possibile in quanto questa compagnia aerea già dal 1926 volava su Copenaghen e Malmö, rotta terminata però agli inizi del 1940. Nel novembre troviamo dunque Manzocchi a Copenaghen; poiché l'attacco sovietico alla Finlandia inizia alla fine di novembre e poiché comunque ci vorrà del tempo prima che il governo decida di aprire le frontiere ai volontari stranieri, è ovvio che l'arrivo di Manzocchi nella capitale danese non è da mettersi in relazione al suo desiderio di partecipare al conflitto. Sarà solo a gennaio inoltrato che questa decisione potrà maturare. La domanda logica è quindi: perché Diego decise di andare a Copenaghen? Evidentemente lo fa per incontrare "Sonja", cioè, stando

²²⁴ Urbani, in una comunicazione all'Ispettorato leva e Matricola di Orvieto scrive che "il Manzocchi, giunto in Finlandia circa un mese addietro ed arruolatosi come pilota, avrebbe dato prova di indubbio ardimento". E questo a conferma della evidente simpatia con cui Urbani aveva seguito la vicenda del pilota.

²²⁵ E' forse un caso che il fascicolo aperto dal Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica e intestato al sergente Diego Manzocchi porti l'intestazione *Incidente di volo* e non *diserzione*?

alla nostra ricostruzione, l'agente di contatto con l'Italia, oppure con la Francia, il quale poteva fornirgli un aiuto, anche finanziario.

A Copenaghen, dove evidentemente Manzocchi passa il mese di dicembre e parte di quello di gennaio, segue gli eventi bellici e decide di partire per la Finlandia. Proseguirà così per Stoccolma dove arriverà il 29 gennaio, ripartendo presto per la Finlandia, arrivando al confine di Haparanda per via di terra, cioè senza passare dalla Finlandia meridionale. Il 7 febbraio del 1940 è infatti a Tornio, alle porte della Lapponia e a confine con la Svezia, dove si trovava il centro di raccolta dei volontari stranieri²²⁶. Diego diventa così uno dei volontari italiani che raggiungeranno, da vari paesi europei, ma non direttamente dall'Italia²²⁷, l'*Osasto Sisu*²²⁸. Lo stesso giorno prosegue per Lapua nell'Ostrobotnia finlandese²²⁹.

²²⁶ Raimo Poutiainen indica l'8 febbraio come il giorno in cui Manzocchi entrò a far parte dell'*Osasto Sisu* (Poutiainen, 1985: 190). Un elenco dei piloti volontari stranieri arrivati in Finlandia si trova in Anttonen, 2004: 2-5).

²²⁷ Allo scoppiare del conflitto molti furono gli italiani che si offrono come volontari. Il ministro di Finlandia a Roma Eero Järnefelt fece sapere a Helsinki che alla legazione e ai consolati erano arrivate numerose richieste in questo senso, oltre a donazioni in denaro. La Finlandia fu subito interessata in particolare all'arrivo di piloti d'aeroplano da destinare al fronte. Ciano dovette però raffreddare gli entusiasmi finlandesi, a causa della delicatezza della posizione dell'Italia rispetto a Mosca e Berlino. Fece comunque sapere che l'Italia era disposta ad aiutare la Finlandia nella sua lotta antibolscevica così come aveva aiutato Francisco Franco in Spagna (Kanervo, 2007: 186-187).

²²⁸ Questo reparto era stato creato l'8 gennaio del 1940 con lo scopo di raccogliere i numerosi volontari stranieri accorsi in aiuto della Finlandia. Soltanto gli scandinavi rivestiranno però un significativo ruolo militare, ma l'*Osasto Sisu* comunque svolgerà una importante funzione propagandistica. Nel suo lavoro sulla *Guerra d'inverno*, Longo Adorno cita il numero di 150 volontari italiani; questo gli risulta sulla base di fonti italiane; si tratta però di un numero largamente superiore a quello reale. La documentazione relativa al volontario Manzocchi si trova nello schedario *Vapaaehtoiskorttisto* del *Sota-arkisto* (SA 6572/7) di Helsinki. L'anno di nascita è erroneamente indicato nel 1914 (era invece nato nel 1912; le note caratteristiche sono scritte in un francese approssimativo). C'è da chiedersi se la data sia stata sbagliata per inaccuratezza da chi la registrò oppure se il pilota viaggiava con documenti falsi. Il grado indicato è di sergente maggiore. Viene specificato che non ha preso parte in precedenza ad eventi bellici, il che è corretto anche se Manzocchi aveva operato in Libia in settori delicati. Le lingue parlate sono l'italiano e il francese. Non dovette quindi essere per lui facile comunicare in Finlandia, dove le lingue straniere più diffuse, oltre lo svedese, erano il tedesco e l'inglese. Quello della lingua fu peraltro un grave problema nella comunicazione tra i volontari stranieri e i finlandesi (Ritaranta, 1996: 13). Sarebbe interessante di conseguenza sapere come Manzocchi se la cavò una volta giunto al reparto, in quanto non solo le istruzioni pratiche, ma anche quelle impartite dal comandante riguardanti le caratteristiche del volo, l'uso della carta, con tutte le limitazioni e precauzioni necessarie, erano ovviamente in finlandese. Chi gli fece da interprete?

²²⁹ Al suo arrivo presso il reparto, Manzocchi sarà fornito di una carta di identificazione (custodita ora presso l'Archivio Militare di Helsinki) in cui sono indicati 9 anni di addestramento militare, il suo grado in Italia e la sua specialità; a questo proposito è interessante notare che Manzocchi, evidentemente con l'intento di farsi comunque aggregare ad una specialità finlandese, dichiara di essere pilota della caccia, del bombardamento e della ricognizione.

IL FIAT G. 50



Fiat G. 50 in Finlandia (per gentile concessione di Göran Bruun)

Diego Manzocchi in Finlandia fu ai comandi del caccia Fiat G. 50 *Freccia*. Era un Velivolo nato già vecchio che non riuscirà a competere con quelli che il conflitto opporrà all'Italia, soprattutto i caccia inglesi²³⁰. Fu presente su molti fronti, dal cielo del Mediterraneo a quello del Belgio, a quello greco-albanese e dell'Africa settentrionale. Quest'aereo renderà però un buon servizio alla Finlandia e i suoi piloti, che lo chiamavano amichevolmente *Fiju*, non ne serberanno quel cattivo ricordo che spinse alcuni dei loro colleghi italiani a definirlo con un eccesso di severità "un ferro da stiro con le ali"²³¹. L'asso dell'aviazione finlandese Onni Paronen, che volò con il G. 50 nelle due guerre (in quella di Continuazione fu accreditato di 4½ vittorie), lo riteneva nel complesso un buon aereo. I punti deboli erano però l'armamento troppo scarso (due sole mitragliatrici) e l'autonomia di volo troppo limitata²³². Inoltre, non essendo concepito per operare

²³⁰ Secondo la voce *Fiat G. 50* di wikipedia, esiste oggi un solo esemplare integro di questo velivolo, appartenuto all'aviazione croata.

²³¹ Su questo velivolo da caccia vedi Malizia, 2004, il quale ricorda come i primi piloti che in Italia ebbero in dotazione il G. 50 lo giudicarono "un velivolo tozzo e pesante, scarsamente veloce e poco maneggevole" (Malizia 2004: 26).

²³² La velocità massima del G. 50 era a 5.000 metri di 484 km/h, e quella di crociera di 380 km/h. Saliva a 4.000 metri in 4'18" e aveva una tangenza di 9.835 m. L'autonomia era di 670 km. Come velocità era uguale o superiore ai modelli di caccia più comuni in Europa, ad eccezione degli inglesi *Spitfire* e *Hurricane*, comunque ancora non acquisibili all'epoca della *Guerra d'inverno*. Per la velocità di salita, il G. 50 era addirittura più efficace di ogni altro velivolo in uso (vedi la tabella delle prestazioni in Haapanen, 2002: 83 e quella delle caratteristiche tecniche del G. 50 in Keskinen-Stenman, 2004: 5). Secondo Risto Pajari l'aereo era solido, stabile quando faceva fuoco, maneggevole ma aveva un'autonomia di volo troppo breve, inferiore all'ora e mezza ufficialmente dichiarata (Pajari, 1971: 235).

a basse temperature, la sua manutenzione nell'inverno finlandese presentò notevoli problemi²³³. Un altro asso finlandese dei Fiat G. 50, Il maresciallo Oiva "Oippa" Tuominen, conseguì nelle due guerre, nonostante questi difetti, 35 vittorie (47 complessive), a dimostrazione di come anche un "ferro da stiro" potesse essere efficace come arma se ben pilotato²³⁴.

Il governo finlandese aveva cominciato ad interessarsi a nuove forniture aeronautiche nella seconda metà del 1938, acquistando i *Gloster Gladiator Mk II*, e i *Morane Daulnier M.S. 406*. Venne poi il turno dell'Italia. La prima esibizione commerciale del Fiat G. 50, sviluppato progettualmente tra il 1933 e il 1936, e cioè negli anni della transizione dai biplani ai monoplani²³⁵, aveva effettuato il suo primo volo il 26 febbraio del 1937, fu fatta nell'ottobre a Milano in occasione della Fiera Internazionale, suscitando l'interesse finlandese, anche se non si passò subito all'acquisto²³⁶. Alla fine dell'anno, una missione militare visitò l'Aeritalia di Torino rimanendo favorevolmente impressionata dal G.50. Una prima ordinazione di 25 Fiat venne fatta il 23 ottobre del 1939 alla CMSA di Marina di Pisa, cui il 31 gennaio del 1940 se ne aggiunse un'altra per dieci velivoli. La commissione finlandese giunse a Roma il 4 novembre, guidata dal maggiore del genio Gunnar Ståhle; i piloti effettuarono un corso di pilotaggio della durata di 10 ore nella base di Guidonia²³⁷. E' rimasta celebre la picchiata da 3.500 metri a 400 metri di quota fatta da un pilota collaudatore, il sottotenente della riserva Tapani Harmaja, il quale in occasione di un corso di perfezionamento tecnico presso le officine Aeritalia di Torino raggiunse la straordinaria velocità di 828 km/h, superando di 90 km/h quella massima consentita, lasciando stupiti gli italiani che assistevano da terra... e (quasi) integro il G. 50²³⁸.

²³³ Difettavano gli attrezzi adatti alla manutenzione, il motore e il carrello richiedevano un riscaldamento accurato e l'olio di ricino usato per lubrificare il motore mancava del tutto, e dovette essere sostituito con olio minerale (Geust, 2005: 77).

²³⁴ Oiva Tuominen (1908-1976) fu il primo pilota della caccia ad essere decorato con la massima onorificenza al valore finlandese, la *Croce di Mannerheim*, concessagli il 18 agosto 1941 per avere abbattuto il giorno precedente quattro bombardieri sovietici in quattro minuti. La Guinea Equatoriale gli ha dedicato un francobollo in cui è effigiato col suo Fiat G. 50. Durante la *Guerra d'inverno* era però stato Jorma Sarvanto (1912-1963), partito dalla base di Utti, a stabilire il record di sei bombardieri abbattuti in quattro minuti e mezzo. Sarvanto pilotava un *Fokker*. Altro "asso" dei Fiat G. 50 fu Olli Puhakka (11 vittorie nella *Guerra di continuazione*, 13 in totale col G.50), che volò in coppia con Manzocchi, il quale raggiungerà il grado di tenente colonnello e nel 1944 fu ugualmente decorato della *Croce di Mannerheim*. Nel dopoguerra diventerà pilota della *Finnair* e pilota personale del presidente della repubblica. In tutto, nella *Guerra di continuazione*, il G. 50 riportò 88 vittorie. Altri assi che conseguirono con esso vittorie aeree sono Risto Puhakka, Klaus Alakoski, Lasse Aaltonen, Onni Paronen, Urho Nieminen, Valio Porvari, Nils Trontti, Lauri Lautamäki, Erik Ehrnrooth e Antti Joensuu.

²³⁵ In quegli anni il G.50 poteva essere considerato, per la sua concezione, come un velivolo all'avanguardia, e rappresentava "Un primato assoluto di priorità [...], che qualifica a ragione il G.50 come antesignano dei caccia a motore radiale della R.A. e pietra angolare del rinnovamento tecnologico dell'aviazione militare italiana" (Arena, 1979: 442). Il progettista era Giuseppe Gabrielli, che continuerà la sua attività anche nel dopoguerra.

²³⁶ Lembo, 1999a: 32.

²³⁷ Ståhle era il direttore della *Aero Oy*, che prenderà poi il nome di *Finnair*.

²³⁸ Il velivolo nella picchiata perse il tettuccio. Harmaja era pilota collaudatore della *Valmet Lentokonetehtäs*; autore nel 1938 di un libro dedicato ai piloti famosi della prima guerra mondiale (*Pilven veivot*) cadde in combattimento il 1 febbraio 1940 (Bussi, 2006: 185; 191;

I primi due G. 50 furono inviati per ferrovia il 14 novembre, per essere rimontati dai meccanici svedesi con l'aiuto degli italiani il 23 dello stesso mese a Malmö²³⁹. I sovietici vennero a conoscenza dell'arrivo di forniture italiane passate attraverso la Germania e destinate alla Finlandia grazie a quanto aveva pubblicato l'incauta stampa svedese che ne aveva dato ampio notizia, cosa che irritò molto l'Unione Sovietica la quale, tramite il ministro degli esteri Molotov, elevò una vibrata protesta a Berlino, che dovette vietare il transito dei restanti G. 50²⁴⁰. La conseguenza fu il blocco imposto dalla Germania. I restanti velivoli dovettero essere mandati via mare. La prima partita di 17 velivoli fu imbarcata il 4 gennaio 1940 a Livorno con destinazione Göteborg. Il viaggio, a causa del pericolo delle mine, durò più del previsto e solo il 29 dello stesso mese i contenitori in cui erano stati conservati i Fiat arrivarono allo stabilimento SAAB di Trollhättan, dove i G. 50 furono montati da meccanici finlandesi e italiani.

Non si deve sottovalutare la rilevanza di questa fornitura, infatti l'Italia fu praticamente l'unica nazione che sulla soglia del conflitto mondiale accettò di vendere uno dei suoi migliori velivoli. Avvicinandosi la possibilità di un conflitto, la prudenza sconsigliò ad altre nazioni, i cui aerei erano pure stati richiesti, si veda ad esempio il caso della Gran Bretagna, di stipulare contratti con la Finlandia²⁴¹. Il Fiat G. 50 rappresentava però in qualche modo per i finlandesi una incognita, infatti non aveva ancora al suo attivo una esperienza bellica che ne attestasse l'efficacia come velivolo da combattimento²⁴². La valutazione data dalla commissione finlandese di questo aereo fu comunque nel complesso positiva, venendo giudicato essere molto versatile, di robusta struttura e facile da pilotare, tanto che, ricorda Atso Haapanen, sembrò rappresentare addirittura il sogno per un pilota della caccia²⁴³.

Era stato previsto che il *Freccia* fosse in linea già dall'inizio della *Guerra d'inverno*, ma così non accadde. I ritardi da parte italiana infatti si accumularono. A causa del blocco operato in Germania, la spedizione successiva ai primi due inviati per ferrovia, annunciata da Ciano al rappresentante italiano a Berlino, Massimo Magistrati, di sei Fiat venne intercettata il 13 dicembre dai tedeschi che li dirottarono in Svizzera (avrebbero potuto confiscarli, ma questo avrebbe provocato le rimostranze di Mussolini)²⁴⁴. Magistrati il 15 dicembre comunica a Ciano il rifiuto espresso da

vedi anche la voce Fiat G. 50 in wikipedia per la parte riguardante il G. 50 in Finlandia, in cui si cita Diego Manzocchi, che "si inabissò [!] durante un atterraggio d'emergenza su un lago ghiacciato". I riferimenti alla Finlandia sono presi da Arena 1979 (riproposto nel 1996).

²³⁹ Sul tema dei G.50 operanti in Finlandia vedi anche Ruberti, 1972.

²⁴⁰ Haapanen, 2002: 98.

²⁴¹ Sui contatti con vari produttori di caccia, europei e statunitensi, vedi Haapanen, 2002: 75-93.

²⁴² Nel marzo del 1939 l'Italia aveva consegnato alla Spagna franchista 12 Fiat G. 50 ma la guerra civile era oramai al suo termine, quindi i velivoli non poterono essere sufficientemente testati, pare però che non avessero lasciato una buona impressione nei piloti spagnoli.

²⁴³ Haapanen, 2002: 98. .

²⁴⁴ L'atteggiamento di Galeazzo Ciano nei confronti della Finlandia fu sostanzialmente positivo tra l'autunno del 1939 e l'inverno del 1940, ma il ministro degli esteri italiano si mosse con

von Ribbentrop: "Transito materiale bellico per Finlandia è vietato dallo stato di guerra esistente tra Finlandia e URSS"²⁴⁵. Questi sei G. 50, ovviamente più tardi del previsto, arriveranno dunque in Svezia via Amsterdam²⁴⁶. I restanti furono imbarcati a Livorno con destinazione Göteborg. Qui furono assemblati a tra il 18 febbraio e il 3 marzo. Il trasferimento in Finlandia da Västerås fu effettuato tra l'11 febbraio e il 12 marzo, ma l'ultimo Fiat arriverà solo il 19 giugno²⁴⁷. Questo spiega il ritardo con cui i Fiat cominciarono ad operare sul teatro bellico. Infatti i primi quattro vennero consegnati al gruppo *Lentolaivue 26* (LeLv26) l'11 febbraio e l'ultimo (designato con la sigla FA-16²⁴⁸) soltanto il 19 giugno, a guerra conclusa da tre mesi²⁴⁹.

Non erano mancati gli incidenti: il G.50 che portava la sigla FA-7 precipitò durante il volo di trasferimento dalla Svezia in Finlandia (ai comandi era un volontario ungherese) e l'FA-8 andò distrutto in Svezia²⁵⁰. In Finlandia arrivarono così 33 dei 35 aerei originariamente ordinati²⁵¹. Essendo diventati operativi con notevole ritardo, poterono conseguire solo 13 vittorie aeree, ma altre se ne agguinceranno nella *Guerra di continuazione*.

Gherardo Bozzetti ha ricordato le complicazioni sorte anche a causa di false notizie provenienti dall'Inghilterra: "Il 9 dicembre [1939] scoppia la grana del sorvolo del territorio tedesco di aerei diretti in Finlandia". Come sappiamo questo non corrisponde al vero, in quanto i primi G. 50 erano ancora smontati. Così Bozzetti continua: "La notizia proviene da giornali inglesi che annunciano fin dal 29 novembre l'entrata in servizio nell'aviazione finnica di 40 aerei inglesi e 20 italiani. Secondo le stesse fonti, dieci giorni dopo sarebbero arrivati a Helsinki altri trenta apparecchi italiani. Un dispaccio da Rotterdam precisa che gli aerei italiani sarebbero bombardieri del tipo Savoia Marchetti, giunti in Finlandia sorvolando e rifornendosi in territorio tedesco"²⁵². Anche questo non corrispondeva al vero, ma non mancò di causare una crisi diplomatica tra

molta circospezione e cautela, non potendo rischiare di causare una crisi diplomatica con Mosca e con Berlino (Kanervo, 2007: 177-184).

²⁴⁵ Citato da Bozzetti, 1979: p.105.

²⁴⁶ In Svezia il ministro d'Italia Fransoni faceva da tramite tra le richieste finlandesi di materiale bellico, in particolare pezzi d'artiglieria, e Roma.

²⁴⁷ Geust, 2009: 75-76. Il direttore dello stabilimento, che cercò di agevolare l'operazione di montaggio dandole la priorità, era Claes Sparre, nipote del maresciallo Mannerheim.

²⁴⁸ I Fiat G. 50 erano contrassegnati in Finlandia con un codice che andava da FA-1 a FA-35.

²⁴⁹ Saarinen, 2002: 253; Bussi, 2006: 190.

²⁵⁰ Pajari, 1971: 231. Le procedure di consegna furono complesse e in parte furono responsabili dei ritardi (vedi Bussi, 2006: 184-185). I velivoli erano stati montati in Svezia nelle officine della *Götaverket*, da dove i piloti collaudatori italiani li portarono a Trollhättann. Da qui a loro volta i piloti svedesi li spostarono a Karlsborg e poi a Västerås, dove vennero presi in consegna dai piloti finlandesi per il trasferimento a Turku (Haapanen, 2002: 124). In Svezia numerosi velivoli "risultarono manomessi in taluni particolari, montati irregolarmente e sabotati, con conseguenze che provocarono incidenti; ci furono inconvenienti meccanici dovuti probabilmente a imperizia o negligenza nella fase di montaggio" (Arena, 1979: 478). Non è neppure esclusa un'azione di sabotaggio.

²⁵¹ Questi appartenevano alla 1a serie modificati in 2a compresi fra le MM.3599: 4736, M. 4750: 4754. MM4937: 4954 (Arena, 1979: 459).

²⁵² Bozzetti, 1979: 104.

Roma e Mosca e notevole imbarazzo alla Germania, il che era forse negli intenti di chi l'aveva in origine propalata. Il 5 gennaio Mussolini scrive una lunga lettera a Hitler, nella quale menziona anche il problema degli aiuti militari alla Finlandia e afferma: "L'Italia fascista è favorevole a questa piccola e valorosa Nazione²⁵³, malgrado le sanzioni votate dal Governo a Ginevra e non accettate dalla parte migliore del popolo finlandese²⁵⁴. Si è parlato di ingenti aiuti dati dall'Italia alla Finlandia²⁵⁵. Si tratta di 25 aeroplani da caccia ordinati prima della guerra e nient'altro²⁵⁶. Migliaia di volontari si sono

²⁵³ Non corrisponde quindi al vero quanto più volte asserito da Indro Montanelli, e che cioè Mussolini non volle aiutare la Finlandia, vedi Kanervo, 2007 e de Anna 2005 nel loro complesso.

²⁵⁴ Su come la Finlandia e la sua opinione pubblica gestirono le sanzioni vedi Rizzi, 2016: 265-272.

²⁵⁵ Vedi Minniti, 1979: 351-366.

²⁵⁶ A dire il vero gli aerei non erano stati ceduti a buon prezzo, infatti risultarono essere piuttosto cari. Per la prima ordinazione di 25 G. 50 la Finlandia infatti pagò 1.880.000 dollari. Erano però compresi i pezzi di ricambio e 750.000 pallottole per le mitragliatrici di bordo (Haapanen, 2002: 98 e 111). Il contratto venne stipulato a Helsinki il 23 ottobre 1939 (Geust, 2009: 75). I finlandesi si impegnavano a versare 200.000 dollari in valuta, il corrispondente di 800.000 dollari in cellulosa e il rimanente o in ferroleghe, o in valuta o in cellulosa (Bussi, 2006: 184; Kanervo, 2007: 173; merito di Pirkko Kanervo è stato di avere fatto meglio conoscere in Finlandia il contributo italiano in fatto di materiali forniti, Ylikangas, 2007: 109). Dieci velivoli furono dunque pagati con una fornitura di cellulosa. Il capo di stato maggiore dell'aeronautica, generale Valle, aveva infatti creato un Consorzio Esportazioni Aeronautiche, che "aveva il compito di far sì che ad ogni esportazione corrispondesse un eguale introito di preziose materie prime" (Lembo, 1999a: 32). I Fiat G. 50 rappresentavano solo una parte degli aiuti bellici forniti dall'Italia, che comprendevano 35 siluri, 150 mine, 20 trattori, 100 mortai da 81 mm, 12 cannoni antiaerei da 76 mm, 48 cannoni da 20 mm, 120 cannoni anticarro da 47 mm, oltre a pistole e lanciafiamme (Longo Adorno, 2010: p. 335). A proposito dei cannoni antiaerei, che il centurione della Milizia Pigna aveva portato a Helsinki e Tampere con le sue Camicie Nere, in un teleggiornale della Legazione d'Italia inviato al Ministero degli Esteri il 3 maggio 1940, Bonarelli ricorda che "L'attività operosa e coscienziosa di questi connazionali è stata apprezzata da queste Autorità che anche in occasione di un increscioso incidente del quale è stato vittima uno di loro (v. mio telegramma N. 130) hanno voluto confermarci la soddisfazione e la riconoscenza per il loro operato". Il Personale della Milizia era dunque rimasto coinvolto in una rissa tra ubriachi, un "fatto abbastanza grave conclusosi in un ferimento di arma bianca" (Bussi, 2007: 42). Evidentemente i finlandesi avevano usato il loro *puukko*. Il team Casero si comportò invece egregiamente, come scrive lo stesso Casero il 15 marzo al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica, "Il personale va bene, non ha dato luogo al minimo incidente e si è fatto apprezzare per lo spirito di sacrificio che sotto ogni riguardo lo anima". La Finlandia era interessata ad acquisire dall'Italia anche delle siluranti (Kanervo, 2007: 172). Ciano rispose in linea di principio in maniera affermativa alle richieste finlandesi, ma sottolineò che queste sarebbero state prese in esame caso per caso, considerata la situazione in cui l'Italia e l'Europa si trovavano nell'autunno del 1939. Nel dicembre del 1939 la Spagna offrì di vendere alla Finlandia 7 G. 50 quasi nuovi e 4 usati, ma il 30 dello stesso mese al posto dei *Freccia* venne proposto il CR. 32, che i finlandesi rifiutarono. L'1 febbraio la Spagna offrì 6 Breda 65, un caccia biposto, ma anche questa trattativa non venne concretizzata (Haapanen, 2002: 114 e 119). Il 6 gennaio del 1940 da Roma arrivò a Helsinki un telegramma con cui si offriva la vendita di un buon numero di bombardieri; si trattava di 25 Breda 88, 15 Savoia Marchetti 79 e 12 o 15 Caproni 135 bis al costo di 2,4 milioni di lire a velivolo, oltre a 25 Caproni 311 al prezzo di 1.830.000 lire sempre a velivolo (Haapanen, 2002: 115). Indubbiamente non del tutto comprensibile fu il comportamento della Gran Bretagna, che promise alla Finlandia di acquistare per suo conto dall'Italia 90 caccia, sia CR. 42 Falco che Reggiane RE 2000 Falco I, iniziativa comunque che rimase sulla carta col sopravvenire della fine del conflitto. C'è da chiedersi se veramente la Gran Bretagna avesse

presentati individualmente alla Legazione finnica di Roma e ai Consolati, ma le offerte sono state a tutt'oggi declinate dai finlandesi"²⁵⁷.

Anche Ciano, quando scoppia la *Guerra d'inverno*, guarda con molto favore alla Finlandia, pur non attribuendo al conflitto particolare spazio nel suo diario, mentre nei *Documenti Diplomatici Italiani*²⁵⁸ si rivela chiaramente la sua intenzione di aiutare la Finlandia per dispetto nei confronti della politica di von Ribbentrop. Il 9 settembre del 1939 Bonarelli appoggia caldamente la richiesta finlandese di forniture belliche, che il 16 dello stesso mese riceve il convinto assenso di Ciano. Manzocchi quindi avrebbe in teoria potuto fornire notizie di prima mano a Ciano dalla Finlandia. Bonarelli però non sembra avere avuto rapporti con Manzocchi, mentre fu ovviamente in contatto con quegli ufficiali italiani che effettivamente svolgevano in Finlandia opera di informazione, in pratica, di spionaggio. E' da tenersi presente che anche in Finlandia il S.I.M. aveva i suoi uomini. Il loro coordinatore era il maggiore degli Alpini Enea Anchisi, il quale durante la prima guerra mondiale aveva svolto delicati incarichi all'estero, venendo distaccato presso sedi diplomatiche. Era poi stato in Spagna con gli stessi compiti e aveva lavorato per il Servizio informazioni dell'aeronautica, e questo lo riconduce a Ugo Luca. Durante la seconda guerra mondiale fu addetto militare a Berlino, dove, con lo stesso incarico, aveva operato un altro esponente dei Servizi segreti, il generale Mario Roatta, già

avuto l'intenzione di fornire valuta pregiata a un Paese come l'Italia che si sapeva essere alleato della Germania. Ugualmente la Gran Bretagna alla fine non mandò gli aerei che aveva promesso alla Finlandia (Haapanen, 2002: 116). La Svezia acquistò sette biplani CR. 42, probabilmente con l'intenzione di donarne alcuni alla Finlandia, infatti due caccia erano stati comprati con fondi della città di Oulu (Haapanen, 2002: 120). In Svezia erano arrivati 12 CR. 42, "acquistati dalla Svezia, che erano destinati alla Finlandia in quanto comperati con denaro raccolto in una pubblica sottoscrizione a favore del paese attaccato dai sovietici" (Bussi, 2007: 40). Nell'aprile del 1940 però il generale Lundqvist, capo di stato maggiore dell'aviazione finlandese, aveva richiesto a Casero di annullare la consegna dei CR. 42, velivolo oramai obsoleto, e di sostituirli con altri G. 50. A suo tempo, la Finlandia aveva peraltro mostrato interesse ad acquistare, oltre ai 40 CR. 42 (con consegna prevista originariamente entro il marzo-aprile 1940), anche 15 trimotori da bombardamento S. 79 Siai Marchetti (consegna entro gennaio), 15 bimotori da bombardamento Ba. 88 Breda (consegna entro febbraio) e 50 aerei da bombardamento leggero Ba.65 (con consegna a febbraio). "L'entrata in guerra dell'Italia nel giugno del 1940, interruppe le trattative per ulteriori forniture e a nulla valsero i tentativi finlandesi per ottenere altre macchine italiane" (Lembo, 1999a:33). Agli inizi di queste trattative, l'aviazione finlandese era stata interessata al CR. 42, un aereo molto maneggevole, ma che purtroppo era invecchiato come concezione, essendo un biplano, che però era stato scelto dallo stato maggiore italiano proprio per questa sua qualità rispetto ai nuovi caccia monopiani Fiat G.50 e Macchi C.200. I primi CR.42 giunsero ai reparti di volo nel maggio del 1939. Ne furono venduti molti esemplari al Belgio, all'Ungheria e alla Svezia, e questo stimolò l'interesse finlandese (Geust, 2005: 80). Nella prima fase del conflitto, soprattutto in Francia, in Etiopia e in Somalia, il CR.42 conseguì lusinghieri successi e nella Battaglia d'Inghilterra sostenne validamente lo scontro con gli *Hurricane* e gli *Spitfire* inglesi. Questo biplano è ancora in prima linea all'epoca della battaglia di El Alamein nell'ottobre del 1942. Solo in questo anno nel teatro del Mediterraneo il CR.42 cominciò ad essere sostituito dai più moderni e veloci MC.202 e RE.2001. Operò ancora con l'aviazione della R.S.I. e dopo la guerra come aereo da addestramento. In tutto ne furono costruiti 1560 esemplari

²⁵⁷ Citato da Bozzetti, 1979: 105.

²⁵⁸ Serie IX, 1939-1940.

capo del S.I.M.²⁵⁹. Tradizionalmente, l'addetto militare a Berlino ricopriva lo stesso incarico anche per Danimarca e Svezia²⁶⁰. Precedentemente, come addetto aggiunto, Anchisi era stato in stretto contatto con la Finlandia, dove fu incaricato di una delicata missione nel gennaio del 1940, riguardante anche le forniture belliche italiane alla Finlandia²⁶¹. Il 5 gennaio, l'ufficiale italiano ebbe un colloquio con il generale Harald Öhquist, comandante di un corpo d'armata, al quale comunicò l'intenzione da parte italiana di fornire aerei da caccia, e cioè i G. 50.

Un ruolo chiave negli avvenimenti di cui stiamo trattando fu svolto dall'*Ufficio Finlandia* (U.F.), creato il 15 gennaio del 1940 da Ciano presso il ministero da lui diretto, a testimonianza dell'importanza che la Finlandia andava assumendo agli occhi del governo. A questo Ufficio fu affidata la gestione delle attività diplomatiche, economiche e militari riguardanti la Finlandia. A capo di esso fu messo il capitano G. Alberto Bechi Luserna, di antica famiglia nobile fiorentina²⁶². All'U.F. vennero distaccati anche tre ufficiali del S.I.M., il capitano Giulio Fattarappa-Sandri, il maresciallo Antonio Biamonte e il sergente maggiore Giuseppe Randolfi, che iniziarono la loro attività il 16 gennaio. In pratica continuarono l'operazione di raccolta informazioni affidata in precedenza ad Anchisi. Il loro compito era di riferire al S.I.M, e al ministero degli esteri, informazioni relative alla Finlandia e all'andamento della guerra in quel Paese²⁶³. Preziosi furono naturalmente anche i rapporti mandati da Bonarelli a Roma.

²⁵⁹ Roatta (1887-1968) già dalla metà degli anni Trenta aveva svolto un ruolo importante nella strategia anticomunista che univa l'Italia alla Germania. A metà settembre del 1935 aveva incontrato a Gardone il capo dell'*Abwehr*, l'ammiraglio Wilhelm Canaris. "Filo conduttore di tutti questi incontri e discorsi era l'argomento di una lotta comune contro il comunismo" (Borejsza, 1981: 207). Roatta fu addetto militare accreditato a Varsavia e a Helsinki (De Lutiis, 1985: 27). Anche il responsabile dell'Ufficio Finlandia, il capitano Bechi-Luserna, il 26 febbraio del 1940 incontrò Canaris (Borejsza, 1981: 237). Roatta fu capo di stato maggiore dell'esercito di Badoglio nelle tragiche giornate dell'armistizio dell'8 settembre 1943. A Mario Roatta Ulderico Munzi ha dedicato una biografia romanzata (*Il generale*, 2009), peccando anche qui a volte di eccessiva fantasia, come nota il recensore Antonio Pannullo (Pannullo, 2010: 8).

²⁶⁰ Questo è il caso del colonnello, poi generale di brigata, Efisio Marras, che fu nominato addetto a Berlino nell'ottobre del 1936, rimanendovi fino al luglio del 1939.

²⁶¹ Per una sua biografia vedi Porceddu, 2006: 279-281. Anchisi arrivò in Finlandia, via Stoccolma e Tornio, il Natale del 1939. Nella città lappone ebbe modo di osservare l'addestramento dei volontari svedesi e di incontrare il comandante di quel settore, il generale K.M.Wallenius. Il 3 gennaio il maggiore degli Alpini visitò Mikkeli, dove si trovava la sede dello stato maggiore operativo; qui incontrò il responsabile del Servizio informazioni finlandese, con cui furono scambiate notizie sui sovietici. Anchisi fu ricevuto, oltre che dal tenente generale Oesch, dal maresciallo Mannerheim, che lodò all'ospite italiano le capacità politiche e militari dell'Italia fascista e in particolare quelle del suo capo, Benito Mussolini. Anchisi lascia intendere che questo elogio era probabilmente dovuto al desiderio di Mannerheim di ottenere l'appoggio politico e militare del Duce (Kanervo, 2007: 213-216).

²⁶² Vedi Kanervo, 2007: 216. Alla metà di febbraio Bechi-Luserna fu di persona in Finlandia per una missione che Kanervo definisce "segretissima". Era arrivato a Stoccolma il 15 febbraio, dove incontrò subito il rappresentante diplomatico finlandese (Kanervo, 2007: 250; 315-321). Nel febbraio del 1941 Bechi-Luserna, ora tenente colonnello, è aggregato a Napoli al controspionaggio militare (Franzini, 2006: 38).

²⁶³ Su questo Ufficio vedi Kanervo, 2007: 216.

L'Ufficio Finlandia non risulta avere avuto contatti con Manzocchi e questo esclude la possibilità che egli abbia agito in Finlandia come spia del S.I.M. E' stata peraltro avanzata l'ipotesi che, bruciata o terminata la missione di Manzocchi in Francia, si sia pensato di utilizzare questo "disertore", che era anche un pilota istruttore, per impraticare i finlandesi all'uso degli aerei italiani. Da escludersi invece quanto prospettato da Paolo Torretta che Manzocchi possa avere svolto attività spionistica in Finlandia dato che di lui non si trova traccia nella documentazione dell'U.F. e che non si ha notizia di suoi contatti con Anchisi. Né di lui, in questi termini, si occupò il Servizio segreto finlandese. A nostro parere resta più convincente l'ipotesi che quella di andare in Finlandia sia stata una sua scelta autonoma, nata dopo essersi staccato definitivamente da chi lo aveva ingaggiato in Italia. La sua missione era finita, ma la Finlandia lo aspettava. Lì poteva finalmente trovare una guerra da combattere.

LA MISSIONE CASERO

Nel quadro che stiamo tracciando, un ruolo fondamentale è rivestito dalla missione Casero, che comincia ad operare in Finlandia a Pyhäniemi, una località nei pressi di Hollola nella provincia di Lahti²⁶⁴, il 5 marzo 1940, giorno in cui Manzocchi effettua il suo primo volo di guerra²⁶⁵. In questa data il nome del tenente colonnello Giuseppe Casero, insieme a quello del capitano Luigi Pelli, appare nel libro degli ospiti della Residenza di Pyhäniemi.

ella Sillfors	- - -
Urho Mäkelä	4. III. 40.
A. Aant	- - -
T. Mäkeläinen	- - -
Maailahti Jies - Italia	- - - +
Luigi Pelli - Polonia	5. III. 40
T. Wodinski	Polonia (Polska) 5. III. 40
S. Pechaj	5. III. 40
Esko Rininen	5. 3. 40
Luigi Pelli	5. 3. 40
Luigi Casero	5. 3. 1940
Strom (Danimarca)	+ 6. 3. 1940.
Robert Raabton Winter U.S.A.	6. 3. 1940
J. C. Munnister (Canada)	6. 3. 1940
Luigi P. Maguire (Spagna)	6. 3. 1940
Matti Vähele	- - -
Matti Vähele	- - -
Luigi Pelli	7. 3. 1940

²⁶⁴ Una piantina della zona in cui si trovava la base aerea, le cui due piste sfruttavano il lago ghiacciato e la villa residenziale è in Saarinen, 2002: 169; vedi anche 170-172.

²⁶⁵ Saarinen, 2002: 255.

In questa località, in condizioni logistiche pressoché disastrose, gli italiani si erano stabiliti per aiutare i finlandesi nella manutenzione dei Fiat G. 50. La missione avrà termine nell'estate dello stesso anno. Quello della missione Casero è un episodio trascurato da quanti si sono occupati fino ad ora del pilota valtellinese²⁶⁶. Essa riveste invece un'importanza fondamentale nella sua vicenda²⁶⁷. La Relazione stesa alla fine della sua missione in Finlandia è stata citata e commentata da Nino Arena e da Gianandrea Bussi²⁶⁸. Per assistere i finlandesi nella gestione dei Fiat G. 50 l'Italia aveva inviato una équipe di meccanici, comandata dal tenente colonnello Giuseppe Casero (nato nel 1903). La scelta di questo ufficiale sottolinea l'importanza, anche politica, che Mussolini intendeva dare alla missione. Casero era infatti uno degli ufficiali "emergenti" dell'Arma azzurra ed apparteneva all'*entourage* del ministro degli esteri Galeazzo Ciano. Casero aveva conseguito il suo brevetto alla scuola di Cameri nel 1923 ed aveva prestato servizio in vari reparti tra cui il 1° Stormo Caccia. Dopo aver comandato in Africa Orientale la 15° Sq. e il IV Gruppo da bombardamento guidò in Spagna il XVI Gruppo *Cucaracha* tra il 1937 e il 1938, conseguendo due vittorie in combattimento. Rientrato dalla Finlandia, farà una rapida carriera, venendo distaccato al ministero dell'Aeronautica. Nel 1943 lo troviamo a Roma come Capo di Gabinetto del Ministro. Nel dopoguerra continuò a prestare servizio nell'Esercito e nel 1952 fu nominato Direttore Generale Armi e Munizioni, raggiungendo il grado di generale di Divisione aerea. Rimase coinvolto nel cosiddetto *golpe Borghese* del 1970 e nella loggia massonica *P2* di Licio Gelli²⁶⁹.

²⁶⁶ Il giudizio di Casero sull'efficienza del reparto finlandese cui erano affidati i Fiat è molto critico, come quello sulle condizioni in cui i G.50 dovevano operare, nonché sull'addestramento dei piloti finlandesi, che vanno in missione con poche centinaia di ore di volo. "L'inefficienza è spaventosa", Casero scrive l'11 marzo al collega del Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica, "Le macchine vanno in volo in condizioni da fare paura". Il personale italiano, ebbe a lamentarsi delle condizioni in cui erano costretti ad operare, e non solo per la rigidità del clima o per la mancanza di pezzi di ricambio o attrezzi di lavoro, ma anche per l'alloggio eccessivamente spartano e il cibo, che si limitava principalmente al *riisipuuro* (riso al latte) e al *puuro* (pappa di avena) e quasi senza carne, come Casero scrive da Helsinki al Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica il 15 marzo. A Pasqua però, continua Casero, arriveranno gli spaghetti e il vino, offerti dal Ministro Bonarelli. A questa lettera ne fa seguito un'altra del 20 marzo, da Utti, in cui si precisa: "mi sono permesso chiedere un po' di vino. Sigarette e scatolame perchè qui si 'batte la gamella' invece di riempirla e perchè con l'arrivo verso l'ovest dei profughi della Carelia, c'è carestia di tutto".

²⁶⁷ Questa missione è stata oggetto di studio della tesi di laurea di Maurizio Pasqualetti, discussa presso la Facoltà di Scienze politiche di Firenze (Pasqualetti, 2009). Sulla missione Casero vedi anche Lembo, 1999b: 37.

²⁶⁸ Arena, 1979: 480-481; Bussi, 2017. Dalle tre Relazioni stese dal colonnello, il G. 50 ne usciva piuttosto male, oltre all'organizzazione logistica finlandese infatti Casero criticò i difetti emersi nell'utilizzo del velivolo.

²⁶⁹ Nella notte tra il 7 e l'8 dicembre 1970 avrebbe avuto parte al cosiddetto golpe Borghese. Così racconta di quella notte Sandro Provvigionato: "Il quartier generale è insediato fin dal pomeriggio del 7 dicembre nella sede del Fronte nazionale in viale XXI Aprile. In via Sant'Angelo Merici, al Nomentano, è in funzione il comando politico: ne fanno parte lo stesso comandante Borghese, il maggiore della polizia Salvatore Pecorella e il generale dell'Aeronautica a riposo Giuseppe Casero [...]" (Provvigionato, 1993: 79). Casero viene, sotto altro nome, ridicolizzato nel film di Mario Monicelli *Vogliamo i colonnelli* (1973) satira, peraltro ben documentata, del tentato colpo di stato Borghese.

Lo scopo della missione Casero era di occuparsi della manutenzione dei Fiat G. 50, ma anche di istruire alla bisogna i meccanici finlandesi. In connessione con essa operarono due piloti, anche se la loro presenza in Finlandia fu fatta passare sotto silenzio per ragioni di diplomazia. Questa fu comunque notata dai sovietici, dando lo spunto alla *Pravda* per un violento e sarcastico attacco all'Italia. Luciano Mascia dall'ambasciata italiana a Mosca infatti il 29 gennaio del 1940 scriveva a Ciano: "Articolo Pravda intitolato 'Eroi di Caporetto-difensori dei finnici bianchi' prendendo spunto da corrispondenze stampa italiana circa operazioni militari in Finlandia, osserva che giornalisti italiani pubblicando menzogne circa battaglie mai avvenute e fantastiche vittorie finniche superano in invenzioni persino scribacchini mercenari, inglesi, francesi, americani e Agenzia Stefani imita grossolanamente Havas. Dopo aver riprodotto notizie stampa francese che ufficiali italiani sarebbero recati Helsinki per combattere favore Mannerheim e notizie Reuter circa intervista con aviatore italiano in uniforme finnica in Helsinki, articolo osserva che vecchi generali italiani superstiti battaglia Adua potrebbero dire qualcosa basandosi propria esperienza circa cognizioni capi militari italiani in strategia, tattica e arte militare"²⁷⁰. All'ironia sovietica (forse scaturita dalla penna di uno dei comunisti italiani residenti a Mosca) faceva da contraltare l'entusiasmo finlandese per i nostri militari arrivati in Finlandia. Indro Montanelli racconta: "Una volta in un negozio di Helsinki io e due miei colleghi (Artieri e Caputo), che portavamo berrettoni di pelo, fummo scambiati per aviatori italiani e ci portarono in trionfo"²⁷¹.

In origine la Legazione di Finlandia a Roma aveva chiesto che venissero inviati in Finlandia cinque montatori e ben venti piloti istruttori, richiesta trasmessa il 19 gennaio 1940 tramite l'Ufficio Finlandia al sottosegretariato per l'Aeronautica, che però il 24 gennaio rispondeva che per "esigenze di impiego" questi piloti non potevano essere inviati all'estero²⁷². In Finlandia alla fine ne arrivarono comunque due, anche se non ufficialmente e per un breve periodo. Uno era il maggiore Luigi Bianchi, che fu in Svezia nel novembre-dicembre del 1939 e nel gennaio del 1940 come collaudatore²⁷³. L'altro era il sottotenente Carlo Cugnasca (1913-1941) che, secondo alcuni arrivò a Malmö il 4 dicembre e secondo altri il 30 novembre²⁷⁴. Tornerà a Trollhättan il 1 febbraio del 1940, mentre Bianchi fu fatto rientrare in Italia l'8 febbraio²⁷⁵. Sappiamo con

²⁷⁰ Documenti Diplomatici Italiani, Nuova Serie Vol. III/1954, 187. Il riferimento a ufficiali italiani che volavano in Finlandia potrebbe riguardare il sottotenente Cugnasca, ma nel gennaio costui non era ancora, almeno ufficialmente, in Finlandia.

²⁷¹ Montanelli, 1982:145.

²⁷² Bussi, 2007: 31.

²⁷³ L'allora capitano Bianchi aveva comandato una squadriglia dell'Aviazione Legionaria durante la guerra di Spagna (Bussi, 2006: 185). La sua missione in Svezia e Finlandia durò 75 giorni.

²⁷⁴ Cugnasca era stato scelto non solo perché era un ottimo pilota, ma anche perché era "perfetto conoscitore dell' ambiente e della lingua tedesca" (Bussi, 2006: 187). La sua bravura come pilota comunque la confermò in Svezia, infatti a Trollhätta lanciò una sfida di destrezza col suo G.50 a un caccia *Brewster* uscendone a testa alta (Lehtonen, 1998: 8, il quale ha raccolto la testimonianza del tenente colonnello svedese Åke Berg che conobbe Cugnasca durante la sua permanenza in Svezia).

²⁷⁵ Bussi, 2006: 190.

sicurezza che il maggiore Bianchi volò anche in Finlandia²⁷⁶. Al suo ritorno in Italia scrisse una relazione che il Gabinetto del Ministero trasmise al colonnello Ugo Fischetti del S.I.A., il servizio informazione dell'aeronautica²⁷⁷. Cugnasca è noto per essere stato all'epoca il compagno della famosa attrice Alida Valli, oltre che per essere stato un ardito pilota²⁷⁸. Carlo Cugnasca proveniva dai ranghi del 51° Stormo C.T., un reparto da poco creato, di base a Ciampino Sud dal 1 ottobre del 1939, il primo ad avere avuto in dotazione il Fiat G. 50. Prima di venire in Svezia aveva già compiuto una missione speciale a Rio de Janeiro. Cugnasca era comasco e apparteneva ad una dinastia di industriali. La sua compagna Alida Valli era nata a Pola, in una nobile famiglia austriaca (il padre era il barone Gino Altenburger). Carlo e Alida si conobbero a Como. Secondo Lino Pellegrini, l'attrice raggiunse il fidanzato a Stoccolma²⁷⁹.

²⁷⁶ Geust, 2005: 102.

²⁷⁷ Bussi: 2006: 193.

²⁷⁸ Lembo, 1999b: 37. L'articolo di Pellegrini è stato ripubblicato in altra sede, e vi viene riprodotta una foto nella cui didascalia si dice che Cugnasca è ritratto in abito civile davanti al G.50 SA-2 (poi FA-2) in un aeroporto finlandese, ma in realtà si tratta del maggiore Bianchi, probabilmente ancora in Svezia (la stessa foto, con la corretta dizione, in Bussi, 2006: 187). Tornato dal Nord, Cugnasca venne inviato al reparto della caccia che operava sulla Manica con base a Ursel in Belgio. Secondo Kai R. Lehtonen venne abbattuto nel cielo di Dunquerque (Lehtonen, 1998: 113), notizia non confermata dal fratello Edoardo Cugnasca (Ritaranta, 1998: 9). Terminata questa missione, Cugnasca passò in Libia. Stando a Lino Pellegrini, il 14 aprile del 1941 gli *Stukas* italiani e tedeschi attaccano Tobruk, scortati dalla nostra caccia che deve affrontare la reazione inglese, sia da terra sia in aria con gli *Hurricane*. L'aereo di Cugnasca venne colpito. Secondo altre fonti invece l'aereo precipitò lo stesso 14 aprile durante una ricognizione. In realtà non si è saputo come Cugnasca sia morto, comunque sul campo dell'onore. Il suo nome è iscritto nel cimitero di El Alamein tra quelli dei caduti. Di lui parlò Indro Montanelli in una sua *Stanza* rispondendo a una lettera di un lettore (Montanelli, 2001). Montanelli (che compie qualche errore, ad esempio indica gli aerei di cui si occupò Cugnasca come Savoia-Marchetti) aveva conosciuto bene il pilota comasco, col quale viaggiò a Rovaniemi e poi a Stoccolma, dove il tenente incontrò Alida Valli, ma di questo Montanelli non era del tutto sicuro, non avendola vista di persona. Montanelli menziona un episodio di cui non abbiamo altra testimonianza: in volo di istruzione in Finlandia, Cugnasca avvista un bombardiere sovietico e lo avvicina per mostrare al finlandese che "gli siede accanto" (cosa impossibile perché il G.50 era un monoposto) come si fa ad attaccarlo; questo suscitò l'ira dell'ambasciatore Bonarelli perché avrebbe potuto provocare un incidente diplomatico. L'articolo di Montanelli su Cugnasca è stato in parte riportato e commentato in <http://famigliapesce.blogspot.com/search?q=manzocchi> .

²⁷⁹ Pellegrini, 1992b: 3.

nì la Valli al rampollo dei Cugnasca sulle rive del lago



STORIE DI UN TALE

di Carlo Favre

Un tale, richiesto di fare un esergio di comportamenti che "allucino l'anima", succeduto del gesto visto compiere da un imprenditore che possiede l'apertura di una lettera da cui poteva dipendere un affare vantaggioso alla lettura di una poesia che un suo amico gli aveva appena mandata

ta neve, sempre nevel. Strano a dirsi, volerà indossando non già l'uniforme militare ma un abito borghese; dipende sempre dal patto Von Ribbentrop-Molotov per cui, in Finlandia, lo Stato italiano non deve apparire.

Di Cugnasca, il regista Mario Soldati, oggi vegliardo, che diresse «Piccolo mondo antico», mi dice: «Conoscevo Cugnasca. Era bellissimo, era un signore vero. Avrebbe potuto fare l'attore. Alida parlava continuamente di lui». Il generale di squadra aerea, Enrico Marescalchi, mio caro amico, aggiunge: «Cugnasca faceva parte del reparto di Clampino sud, che fu il primo ad avere il caccia G50 Fiat, Alida, per Cugnasca nutriva una passione autentica».

IL TRAGICO ATTACCO AEREO SU TOBRUK

Finita la "guerra d'inverno", ma cominciata anche per l'Italia, la seconda guerra mondiale, Carlo Cugnasca viene destinato a voli sulla Manica, con base in Belgio. Dal Belgio a Roma, per la difesa anti-aerea notturna. E poi in Libia. Nel frattempo si è guadagnato due medaglie d'argento al valore.

Siamo giunti al 1941. Gli inglesi, attaccando dall'Egitto hanno occupato quasi metà della Libia. La base navale di Tobruk, già nostra, è nelle loro mani. 14 aprile: bombardieri italiani e tedeschi attaccano Tobruk, scortati da quattro caccia italiani. Uno dei nostri caccia è pilotato da Cugnasca. Violenta reazione anti-aerea britannica, intervento di caccia «Hurricane», un «Hurricane» precipita, precipitano anche due apparecchi nostri. Il primo, nel fracassarsi al suolo, solleva una densa nuvola di sabbia; l'altro, s'incendia. In quale dei due non sappiamo, ma laggiù, nel deserto, Carlo Cugnasca è caduto.

Caduto, l'amore di Alida ritorna in cielo.

(I. continua - Foto di Lino Pellegini)



Sopra, primo piano di Alida Valli. A fianco, la tomba del padre dell'attrice e Carlo Cugnasca in atto a sinistra, Cugnasca in Finlandia nell'inverno del '39-'40

Per diventare aviatore rinunciò alle ricchezze della sua famiglia

trare volontario nell'aviazione militare. Diverrà ufficiale pilota. Lo si vede ad Aviano, a Clampino, nonché, in missione speciale, a Rio de Janeiro. Ma l'amore continua. I due fidanzati vanno a vivere a Roma, in via Eustachio Manfredi, ai Parioli, in due appartamenti, nel medesimo edificio. Io credo che, fra Alida e Carlo, una parentesi ci sia stata (pur

sempre nel Lario, a Lezzeno) e che lei, un certo giorno, avesse detto a lui: «Sì, ma tu ritornerai a me!» e così, infatti, accadde, lui ritornò a lei.

Qui, un secondo romanzo, a sfondo bellico, 1939, l'Urss attacca la Finlandia, scoppia ciò che s'usa definire "guerra d'inverno". L'Italia vorrebbe aiutare la Finlandia, le promette varie decine di aerei; ma la

Cugnasca fece una prima visita a Turku il 14 dicembre del 1939; nel suo libretto di volo si legge che vi giunse come "passeggero"²⁸⁰. Fu lui a portare da Västerås a Säkylä in Finlandia il G. 50 con la sigla FA-34²⁸¹.

²⁸⁰ Il libretto di volo del sottotenente Cugnasca, relativo al periodo dicembre 1939 e febbraio-marzo 1940 è riprodotto in Bussi, 2006: 191.

²⁸¹ Saarinen, 2002: 268; Anttonen, 2004: 5. Saarinen, 2005: 68 pubblica una foto della collezione Eino Ritaranta, nella quale è ritratto il G. 50 FA-34 portato da Cugnasca in Finlandia.

STORIE D'ALTRI TEMPI. La grande e tragica passione che un

Tunneslees Kaaron?

Viljo Aflecht
Värttinäkatu 20

CARLO & ALIDA

amore senza fine

Lino Pellegrini

Alida Valli: grande attrice, anzi, diva. Chi, infatti, non la ricorda in: «Piccolo mondo antico», «Senso», o «Suspiria» e in una raffica di altri film, di successo internazionale? Ma, io, pur inchinandomi di fronte alla capacità artistica e alla bellezza di Donna Alida, stavolta la vedo sotto un altro profilo: quello, cioè, delle sue origini e di una parte della sua vita. Senza scivolare, peraltro, nei pettegolezzi.

Alida «Valli»? Cognome d'arte. E, con ciò, siamo appunto alle origini. Le quali mi fanno drizzare i capelli, non perché l'anagrafe come tale mi spaventi, ma perché non posso propinare ai lettori una grandinata di dati anagrafici, così come farebbe doverosamente un impiegato di Municipio. Vediamo dunque di semplificare.

LA DOPPIA BARONIA DELLA BELLA ATTRICE

I nonni materni di Donna Alida si chiamavano Felice Obrekar e Virginia Della Martina; vivevano fra Pola e Lubiana, cioè nell'allora Austria-Ungheria. Il padre di Alida, Gino Altenburger (già, «Altenburger», non «Valli»), di famiglia austriaca (zona: Innsbruck), nato a Trento, aveva sposato Silvia Obrekar, nata a Pola, figlia di Felice e Virginia, dei quali ho appena detto.

Sicché, sangue italiano davvero poco; e, invece, sentimenti italiani proprio categorici, ad esempio Gino Altenburger era un italianista accanito. (Quanto ad Alida, nata a Pola come la madre, allorché a suo tempo le venne proposta la cittadinanza jugoslava perché Pola era passata sotto il dominio di Belgrado, lei nemmeno la prese in considerazione).

A questo punto, volete sentirla grossa? Il nonno e la nonna materni e uno zio di Alida sono sepolti nel cimitero - detto «monumentale» - di Como! E vi riposano anche il papà e la mamma!!! La tomba della mamma (campo H, spazio 99) è facile trovarla;



meno facile rintracciare il loculo dove giace il padre (campo H, colombario 8, a sinistra della cella d'angolo numero 6). Qui, alcuni fiorellini e una di quelle cartoline che si porgono ai defunti dimostrano che il loculo è stato visitato anche di recente.

Ma, «pietus» a parte, colpo di scena: la scritta recita infatti professor Gino Altenburger barone di Markenstein e Frauenberg. Dunque, di Alida si sapeva genericamente che era nobildonna, ma della sua doppia baronia - certo, austriaca - quasi nessuno era al corrente. Alida, nata a Pola, dicevamo. Tuttavia, l'Adriatico proprio non è riuscito a dare al suo volto un'impronta mediterranea.

SETE E TESSUTI IN QUEL DI BELLANO

Aristocrazia a parte, il lettore non mancherà di chiedersi: Como, perché mai? Fortunatamente, stavolta la risposta è semplice: perché, già nel 1926 o giù di lì, il barone professor Gino Altenburger era stato destinato appunto a Como, nel liceo scientifico, quale professore di filosofia. (Ma insegnò, fra l'altro, anche a Chieti, ed era anche critico teatrale). La famiglia Altenburger abitò in via Torno e in via Dante. E qui si scatena una bufera rosa, tanto romantica quanto irresistibile.



Sempre, lariana.

A Bellano (siamo - occorre dirlo? - a due passi da Lecco) prospera la famiglia Cugnasca, di alto livello. Si tratta di industriali della seta, dei tessuti. Un Cugnasca deve trasferirsi con la moglie a Zurigo, in Svizzera, per motivi imprenditoriali. E, appunto a Zurigo, nel 1913 nasce un figlio, Carlo. Poi, rientro in Italia, a

Como, in... via Torno (dunque, a due passi dagli Altenburger); sia chiaro che Carlo viene considerato lariano a tutti gli effetti, e che tale si sente.

A Como, l'incontro con Alida. È una madamigella davvero deliziosa. I due si innamorano reciprocamente, profondamente. E Carlo, intraprendente, arido, rinuncia alla ricchezza della famiglia per en-

Da Säkylä proseguì per Lahti. Certamente non ebbe occasione di incontrare Manzocchi. Non è nota la data del suo rientro in Italia, dove lo troviamo con sicurezza il 1 giugno²⁸². Carl-Erik Bruun, secondo il quale Cugnasca non effettuò voli di guerra, disse nel suo discorso tenuto a Hietaniemi in onore di Diego Manzocchi, che il tenente italiano conosceva tutti i segreti del *Freccia*,

Con tutta probabilità il pilota italiano è da identificarsi nel militare in tenuta di volo seduto davanti al posto di pilotaggio.

²⁸² Bussi, 2006: 193.

anche se la sua fama fu piuttosto quella del play-boy! E' stato anche indicato tra i piloti addestratori lo stesso Diego Manzocchi, ma costui non rivestì affatto questa funzione²⁸³.

PYHÄNIEMI



Meccanici italiani a Pyhäniemi

Nel febbraio Manzocchi era stato aggregato al 26° LeLv che aveva appunto una delle sue basi vicino Pyhäniemi²⁸⁴. Una parte dei suoi G. 50 era stata spostata

²⁸³ "I G. 50 furono trasferiti in Finlandia da piloti italiani, che avevano il compito di istruire i finlandesi sul caccia Fiat. Uno dei piloti della Regia Aeronautica, il sergente D. Manzocchi, fu ucciso in uno scontro con i Russi [...] Non si può escludere che altri piloti della Regia abbiano partecipato a scontri con i Sovietici, ma non se ne sono trovate tracce negli archivi finnici" (Postiglioni, 1989: 97). Già Nino Arena aveva fatto accenno a questi piloti: "Indipendentemente dalla presenza della missione ufficiale aeronautica, parteciparono alle operazioni militari un gruppo di piloti italiani volontari nella Suomen Ilmavoimat, che si distinsero più volte in combattimento venendo coperti i loro nomi da misure di sicurezza e quindi non risultano accessibili dalle documentazioni ufficiali, ma possiamo citare però il nome del serg. Dario [sic] Manzocchi caduto al rientro da una azione l'11 marzo 1940 che può considerarsi sotto il profilo storico, come il primo pilota italiano morto in missione bellica col velivolo Fiat G. 50" (Arena, 1979: 478).

²⁸⁴ Il *Lentolaivue 26*, più brevemente LeLv 26, che era stato formato originariamente a Suur-Merijoki agli inizi del 1934 venendo inserito nel *Lentorykmentti 2*, eseguì durante la *Guerra d'inverno* 1160 missioni, quasi esclusivamente di intercettazione e di scorta, per un totale di 992 ore di volo. I suoi velivoli furono ingaggiati in combattimento 126 volte, riportando 88 vittorie confermate. Le perdite furono di 10 piloti (tra cui appunto Manzocchi) e 7 feriti. Andarono persi 17 velivoli (Haapanen, 2002: 138). Per una storia del Gruppo da Caccia *Lentolaivue 26* durante la Guerra d'inverno vedi Stenman, 2013: 12-42. Lavoro accurato, ma con una lacuna grave: non viene in nessun contesto ricordato espressamente il nome di Diego Manzocchi, neppure nell'elenco complessivo dei piloti che fecero parte del LeLv 26 (Stenman, 2013: 146-148). Il Fiat G. 50 da lui pilotato (FA 22) è menzionato con l'indicazione "11.3.40 pakkolasku" (atterraggio forzato; Stenman, 2013: 150); evidentemente per questo motivo non compare nell'elenco delle perdite (Stenman, 2013: 155). Il *lentolaivue* (LeLv) 26 fu comandato peima dal capitano E. Heinilä e dal 6 gennaio 1940 dal maggiore J.W.R. Harju-Jeanty.

sul campo ghiacciato di Vesijärvi, vicino Pyhäniemi, a causa dei continui attacchi alla base di Haukkajärvi²⁸⁵. Il trasferimento era dovuto alla necessità di operare da una base non terrestre, facilmente identificabile da parte sovietica. L'atterraggio sul lago ghiacciato richiedeva però un certo allenamento e una certa pratica, e la loro mancanza costerà cara a Manzocchi²⁸⁶. In questo medesimo luogo erano stati acquarterati i piloti e i meccanici della missione italiana.

Nel libro degli ospiti della villa di Pyhäniemi, dove si trovava un centro di ricreazione per i piloti finlandesi della vicina base aerea, una parte dei quali vi era alloggiata e dove i piloti si recavano per ristorarsi con sauna e vodka, troviamo la firma di Diego Manzocchi per il giorno 4 marzo 1940²⁸⁷. Ahti Saarinen, uno studioso finlandese di storia aeronautica²⁸⁸, riporta nel suo libro la riproduzione della firma di Diego Manzocchi²⁸⁹.



Firma di Diego Manzocchi nel Libro degli ospiti di Pyhäniemi

Il giorno seguente, nello stesso libro, lasciano il loro nome Casero e il capitano del genio aeronautico Luigi Pelli, responsabile della parte tecnica della missione²⁹⁰. Il 18 marzo firmano i meccanici italiani. Costoro (non sono tutti militari, almeno tre erano stati arruolati dallo stabilimento di Marina di Pisa

²⁸⁵ Saarinen, 2002: 206-207; sulla base di Haukkajärvi, dove operarono 14 G. 50, vedi ibidem, 161-165 e 200; una cartina è a p. 167.

²⁸⁶ La neve veniva compressa perché non creasse un vallo nel quale l'aereo avrebbe potuto cappottare all'atterraggio, come avvenuto in alcuni casi.

²⁸⁷ Questo libro è attualmente in possesso di Aino Pätiälä di Helsinki, la giovane ragazza figlia del proprietario della tenuta, ritratta in una delle foto scattate con gli italiani.

²⁸⁸ Saarinen, 2002. La parte riguardante il Fiat G. 50 è alle pagg. 158-168 e 253-274.

²⁸⁹ Gli italiani erano stati sistemati alla meglio nei locali della vecchia scuola elementare di Pyhäniemi, ma spesso si recavano nella villa (*kartano*) (Saarinen, 2002: 171; vedi 277-279 per la storia di questa proprietà). La residenza signorile di Pyhäniemi comprendeva, oltre ad una dépendance, una proprietà di undici ha. La località di Pyhäniemi si trova tra Tampere e Seinäjoki, a 15 km da Lahti, a circa un'ora di auto da Helsinki. La residenza risale al 1467, ma è con il generale Carl Johan Schmiedefelt, che ricevette la proprietà dal re Gustavo III di Svezia in compenso per i suoi servizi, che Pyhäniemi comincia a fiorire. Alla fine del XIX secolo la proprietà copriva circa 10.000 ha. e nel 1907 l'edificio principale assumeva la veste odierna. Nel 1912 l'allora proprietario, Oscar Collin, perse l'intera tenuta al casinò di Monte Carlo, che passerà al console dei Paesi Bassi Max Gilse van der Pals. Negli anni Trenta viene acquistata da Paavo Pätiälä; nella villa verranno girati alcuni film, tanto da guadagnarsi il nome di Hollywood di Hollola (Saarinen, 2002: 278). Nel 1977 la villa, con i restanti 15 ha di terreno, è acquistata da Pauli Tuominen, che ne farà un centro di esposizioni d'arte, mettendola a sua volta in vendita nel 2007.

²⁹⁰ Il capitano Luigi Pelli (nato nel 1910) era entrato nell'Aeronautica nel 1933. Prestava servizio presso la 1a Squadra aerea; era arrivato in Finlandia il 3 marzo 1940 dopo un lungo viaggio in treno, fatto assieme ai sottufficiali della missione (Casero invece arriverà in aereo), venendo congedato il 1 maggio. A guerra finita, Pelli si trattenne nel maggio a Stoccolma, rientrando in Italia prima che iniziasse il conflitto (Kanervo, 2007: 279). Tornò in Finlandia durante la *Guerra di continuazione* (Kanervo, 2007: 276-279). Nei primi mesi della seconda guerra mondiale lo troviamo in Cirenaica diventando in seguito responsabile dell'Ufficio Sorveglianza tecnica presso la SIAI. Il 15 ottobre 1941 rimase vittima di un incidente aereo.

dove venivano montati i G. 50) sono Gino Peroni²⁹¹, Elio Baldassarri²⁹², Enrico Bartolini²⁹³, Bruno Puschi²⁹⁴, il sergente maggiore Ugo Sabbatini²⁹⁵, Benedetto Gentile²⁹⁶, Luigi Capurro²⁹⁷, Dante Gaggio²⁹⁸, Ettore Cavallini²⁹⁹, Gino Pieroni³⁰⁰ oltre al sergente maggiore motorista Michele Morelli, maresciallo di 1a classe, già appartenuto alla squadriglia del *Cavallino rampante*³⁰¹. Costoro erano arrivati in Finlandia in due gruppi distinti e seguendo itinerari differenti, probabilmente per non farsi notare³⁰². Maurizio Pasqualetti ha contattato le famiglie di alcuni di costoro in occasione della stesura della sua tesi di laurea. Ai propri familiari i militari, che erano stati in AOI e in Spagna, per ragioni di discrezione avevano raccontato molto poco della missione finlandese e avevano preferito accennare al Paese in generale. Secondo uno di questi familiari, i finlandesi regalarono agli italiani un cottage in campagna e un *puukko* a ciascuno (il tipico pugnale finlandese), ma almeno del cottage non se ne è saputo più nulla. Non tutti i familiari hanno voluto incontrare Pasqualetti, forse anche perché questi meccanici e tecnici in buona parte militarono nella R.S.I., ed alcuni di loro ebbero problemi per questa militanza a guerra terminata. Comunque nessuno dei familiari aveva sentito parlare di Manzocchi dal proprio congiunto.

Tra il 4 e il 5 marzo Manzocchi, presunto disertore, e i due ufficiali della Regia Aeronautica si incontrarono, restando in stretto contatto per un paio di giorni³⁰³. Manzocchi infatti visitò la villa di Pyhäniemi tra il 2 e il 6 marzo e

²⁹¹ Arrivato il 25 febbraio e partito il 1 maggio.

²⁹² Era un civile, meccanico della carlinga; fu esonerato dal servizio il 1 maggio del 1940.

²⁹³ Il sergente maggiore armiere Enrico Bartolini fu esonerato dal servizio il 1 maggio 1940; il 27 dello stesso mese, insieme al sergente maggiore armiere Ugo Sabbatini, riprese servizio al 51° Stormo C.T. di Ciampino Sud, dopo essere stato restituito dall'Ufficio Autonomo per le Gestioni Speciali della R.A.

²⁹⁴ Puschi era uno specialista civile.

²⁹⁵ Puschi e Sabbatini erano arrivati il 25 febbraio ed erano stati congedati il 1 maggio.

²⁹⁶ Rimpatriato il 25 maggio 1940. Anche Benedetto Gentile era uno specialista civile, proveniente dalla FIAT. Tornerà in Finlandia nel 1942 per collaborare nell'assistenza ai G. 50.

²⁹⁷ Il sergente maggiore Luigi Capurro era meccanico motorista; arrivato il 25 febbraio venne congedato il 1 maggio.

²⁹⁸ Il sergente maggiore Dante Gaggio era pure arrivato il 25 febbraio, venendo congedato il 1 maggio.

²⁹⁹ Il gigantesco maresciallo di 3° classe Ettore Cavallini, era alto due metri, arrivò in Finlandia il 25 febbraio e fu congedato con gli altri meccanici il 1 maggio. Ahti Saarinen ricorda che Cavallini era in particolare addetto all'elica del G.50. Quando bisognava cambiarla, grazie alla sua statura, non aveva bisogno di salire su uno sgabello (Saarinen, 2002: 165).

³⁰⁰ Arrivato col team del 25 febbraio e con esso congedato nel maggio. Era un operaio civile ingaggiato in Svezia.

³⁰¹ Morelli fu registrato in Finlandia il 25 febbraio e congedato con gli altri meccanici il 1 maggio. Nell'elenco dei tecnici italiani stilato da Bruun è compreso un certo Ogliano e un certo Pellini, arrivati con gli altri in febbraio e congedati con loro in maggio. Athos Passeri si era invece fermato a Trollhättan, senza passare in Finlandia. L'elenco degli ospiti italiani è riportato da Saarinen, 2002: 104 e 281-303 (sono riportati i nomi di dieci italiani); a p. 282 è riportata la foto di Manzocchi, che però risale alla sua missione in Libia.

³⁰² Kanervo, 2007: 276.

³⁰³ Stando a Munzi, il primo incontro fu invece quasi drammatico, tanto da mettere in bocca a Manzocchi queste parole: "Sta a vedere che [i finlandesi] mi hanno tradito e adesso mi

Casero e Pelli ne firmano il registro il 5, giorno del loro arrivo alla base cui erano destinati³⁰⁴. Secondo Saarinen, Casero visitò anche la base di Haukkajärvi, dove era di stanza Manzocchi³⁰⁵. Dobbiamo ricordare che Manzocchi aveva naturalmente bisogno per il suo aereo di assistenza tecnica. Sappiamo che gli fu assegnato il meccanico Erkki Haimi³⁰⁶, ma certamente del suo Fiat dovettero occuparsi anche i meccanici di Casero³⁰⁷.

Questa frequentazione registrata a Pyhäniemi, gli italiani non vi si trovavano a per ritemprarsi ma vi avevano residenza fissa, essendo la base militare a poca distanza, sarebbe stata impossibile se Manzocchi a tutti gli effetti fosse stato considerato essere un disertore e un antifascista. E' infatti ovvio che l'episodio della fuga in Francia fosse ben noto negli ambienti dell'aeronautica, in quanto doveva avere suscitato un notevole scalpore.

Nella foto che segue, vediamo una persona, ritratta di tre quarti (indossa una elegante giacca chiara e cravatta) che a mio parere è da identificarsi con Diego Manzocchi³⁰⁸. Göran Bruun ha invece avanzato l'ipotesi che si possa trattare di un giornalista in visita³⁰⁹, ma nel *Libro degli ospiti* non troviamo il nome di un giornalista italiano, e il personaggio che compare nella foto è, dato l'aspetto fisico, sicuramente un connazionale dei tre meccanici che vi sono ritratti. Si tratta insomma di una foto ricordo tra italiani³¹⁰.

arrestano: in Italia mi aspetta il plotone d'esecuzione". Di conseguenza "Diego cercava in tutti i modi di tenersi lontano dalla squadra di ufficiali e meccanici inviati dal governo italiano per la manutenzione dei Fiat G. 50. Di alcuni sentiva il disprezzo perché avevano ricevuto informazioni sulla diserzione" (Munzi, 2007: 118 e 134).

³⁰⁴ Saarinen, 2002: 282.

³⁰⁵ Saarinen, 2005: 49.

³⁰⁶ Di lui si trovano varie foto del tempo di guerra e una di poco precedente il 2007 compare nel libro di Munzi. Fu intervistato da Ahti Saarinen nel 2000, divenendone fonte preziosa insieme all'altro meccanico dei G. 50 all'epoca ancora vivente, Esko Laiho (Saarinen, 2005). Nel maggio del 2007 contattai Haimi, che abitava a Kouvola, ma non poté dirmi molto su Manzocchi a causa di una sua evidente infermità fisica che gli aveva indebolito la memoria. Devo aggiungere un ricordo personale. Nell'estate del 1965 mio fratello Carlo, insieme a due amici, partì da Firenze per Capo Nord con una Fiat Cinquecento. Giunti a Rovaniemi, l'auto ebbe bisogno di riparazioni. Si fermarono da un meccanico. Poiché la cosa richiedeva un po' di tempo, il meccanico li ospitò a casa sua. Durante il tragitto in auto si mise a mimare un combattimento aereo. Metteva evidentemente in relazione gli italiani con la sua esperienza di meccanico in guerra, probabilmente proprio con un Fiat G. 50.

³⁰⁷ Carl-Erik Bruun nel video commemorativo cui collaborò, menziona il meccanico Adolfo Levis Ramella come assistente tecnico dell'aereo di Manzocchi, ma questo avvenne durante la sosta in Svezia, a Trollhättan, non in Finlandia (vedi Saarinen, 1972: 158). Ramella era infatti uno degli operai civili che la *AB Aerotransport* aveva messo a disposizione per il montaggio dei G. 50. Gli altri erano Athos Passeri e Gino Pieroni, che si trovava già in Svezia (Bussi, 2006: 187; Bussi 2007: 32).

³⁰⁸ Saarinen, 2002: 282. Lo stesso personaggio compare nella foto di gruppo, sempre scattata a Pyhäniemi, insieme ai meccanici italiani e a militari finlandesi. L'originale della foto purtroppo non è più disponibile, come mi ha confermato Ahti Saarinen.

³⁰⁹ Il gruppo dei giornalisti, tra i quali compare il personaggio con la giacca chiara, insieme ad alcuni meccanici italiani (quindi non si tratta soltanto di rappresentanti della stampa) è pure ritratto in una foto pubblicata da Saarinen, 2002: 303 e Saarinen 2005: 90).

³¹⁰ Sembra quasi una foto tra vecchi amici, infatti Manzocchi e Pagliarini si erano conosciuti in



*Foto scattata a Pyhäniemi (marzo 1940).
In piedi, da sinistra, Diego Manzocchi, Dante Gaggio e Orlando Pagliarini.
In prima fila Ugo Sabbatini (da A. Saarinen, Parolasta Pyhäniemeen)*

Finlandia e Gaggio era il meccanico che, caso veramente strano, era andato a ritirare col tenente Franco Gatti il CR. 20 con cui Manzocchi aveva disertato in Francia.



Diego Manzocchi (in giacca chiara) e i meccanici italiani e altri ospiti a Pyhäniemi (da A. Saarinen, Parolasta Pyhäniemeen)

Curioso è lo sguardo, come di intesa, che si scambiano questo “mister X” e Pagliarini, il quale conosceva bene Manzocchi. Peraltro il gusto per l’eleganza di Diego ci è ben noto attraverso le testimonianze dei parenti. Nella sequenza fotografica che riportiamo, la somiglianza tra il Manzocchi della seconda metà degli anni trenta (prima foto) e il personaggio della seconda foto è evidente, ma in particolare ciò che li unisce è la straordinaria somiglianza dell’andamento delle sopracciglia e la forma delle orecchie³¹¹. Il procedimento di identificazione si basa sul sistema antroposomatico, grazie al quale ad esempio le autorità di polizia riescono a confermare o smentire che in due foto di epoca diversa si tratti dello stesso personaggio³¹².

³¹¹ Secondo il colonnello Luigi Ripani, comandante del Reparto Investigazioni Scientifiche dell’Arma dei Carabinieri, che ha eseguito la perizia sulle foto di Majorana, esistono nel controllo antroposomatico delle caratteristiche molto rare, che hanno una bassissima “probabilità di falsa identificazione”; sono le sopracciglia e le orecchie (Mataluno, 2015: 49); le sopracciglia e le orecchie del Manzocchi del 1937 e quelle del “signore con la giacca” sono identiche.

³¹² Si veda ad esempio la molto probabile identificazione fatta con questo metodo del fisico Ettore Majorana, dato per scomparso nel marzo del 1938, fatta con il “Mr Bini” ritenuto essere appunto lo stesso Majorana, ritratto in Venezuela in una foto degli anni Cinquanta (Mataluno, 2015: 47-50).



Diego Manzocchi nel 1937 e nel 1940

Questa foto del personale tecnico italiano, cui si aggiunsero alcuni finlandesi, è invece stata scattata a Pyhäniemi nella primavera del 1940, come si nota dall'abbigliamento.



*I meccanici italiani e alcuni colleghi finlandesi a Pyhäniemi
(da A. Saarinen, Parolasta Pyhäniemeen)*

Bisogna premettere che non possediamo, né la possiedono i parenti di Morbegno, alcuna foto di Manzocchi in Finlandia, né questa si trova in archivi finlandesi, né in collezioni private, né in internet³¹³. Questo è strano, considerato il notevole numero di istantanee che sono state scattate nei reparti aerei e che oggi arricchiscono le varie opere dedicate alle vicende belliche³¹⁴. Evidentemente Diego aveva i suoi buoni motivi per non farsi fotografare. Non esistono neppure foto del suo aereo cappottato sul lago Ikola.

A Morbegno questa fotografia scattata a Pyhäniemi del "signore con la giacca" è stata, su mia richiesta, mostrata da Eugenio Gusmaroli a Teresita Manzocchi, cugina del pilota, ma l'anziana signora non lo ha riconosciuto³¹⁵. Una immediata identificazione è invece stata fatta da una amica di gioventù di Diego, Mariuccia Dell'Oro, che lo aveva incontrato per l'ultima volta nel 1937 o 1938. A proposito della signora Teresita Villa Manzocchi, ebbi con lei nel 2007 una conversazione telefonica. Era allora novantatreenne, ma aveva una memoria lucidissima. Secondo quanto mi disse, in famiglia si era parlato della possibilità che Diego non fosse un vero disertore, ma fosse passato in Francia per conto di Mussolini. Escludeva che il motivo della fuga fosse l'amore, avendo tra l'altro molto successo con le donne e una fidanzata a Morbegno. A lei e nell'ambito familiare non risultava che fosse un antifascista, perlomeno attivo, anche se esisteva un ramo della famiglia che nutriva tali sentimenti. Era cattolico, ma non particolarmente praticante. Non lasciò un testamento. Dalla Finlandia non giunsero né foto né lettere, né cartoline, che invece aveva inviato a Teresita dalla Libia. Secondo la signora Teresita, Diego in Finlandia non poteva corrispondere con l'estero (ma questo non corrisponde al vero). La mancanza di foto, unita a quella della corrispondenza, si può spiegare con il desiderio di Diego Manzocchi di non far conoscere la sua presenza in Finlandia.

³¹³ Juha Tompuri mi informa che tra le molte migliaia di foto rese disponibili nella primavera del 2013 dall'Archivio di guerra finlandese (<http://sa-kuva.fi>), non se ne trova nessuna che ritragga Manzocchi (lettera del 17.5.2013). Una accurata ricerca in internet è stata fatta da Enio Di Luzio, ma senza risultato (lettera del 31 maggio 2007). Anche Eino Ritaranta, collezionista di foto scattate durante la Guerra d'inverno, in particolare nella zona dopo operò Manzocchi, mi ha telefonicamente confermato nel luglio del 2007 che non esistono foto di Manzocchi. Eino Ritaranta aveva cercato anche di raccogliere foto di Carlo Cugnasca in Svezia o in Finlandia, ma non ne ha trovata alcuna. Poté però intervistare insieme ad Angelo Emiliani il fratello di Carlo, Eduardo, mentre Alida Valli non accettò di essere intervistata. Eino Ritaranta ci fornisce una interessante annotazione: Edoardo Cugnasca gli disse che Carlo si trovava in Svezia in congedo temporaneo (Ritaranta, 1998: 9). Questo può spiegare come nei *Fogli Matricolari* dei piloti e meccanici italiani che fecero parte della missione Casero non sia espressamente indicata la Svezia o la Finlandia. Quello di metterli in congedo temporaneo fu un *escamotage* per non impegnare ufficialmente l'Aviazione italiana.

³¹⁴ Bozzetti, non sappiamo informato da chi, scrive che Manzocchi il 29 febbraio "aveva mandato una cartolina a un amico col proprio indirizzo della posta militare L.L.v.26 Finland" (Bozzetti, 1979: 100-101). Questo è il giorno in cui Manzocchi, insieme a Puhakka, effettuò le sue prime due missioni di guerra sul Golfo di Viipuri.

³¹⁵ Anche Göran Bruun è restato perplesso sull'identificazione, ritenendo che Manzocchi non si sarebbe vestito in quel modo, ma avrebbe indossato la tuta da pilota come i colleghi italiani (lettera del 31 maggio 2007). A mio parere Manzocchi, non facendo parte del gruppo, e avendo un suo gusto di esibirsi, potrebbe invece benissimo, per distinguersi dagli altri italiani, avere indossato un abito civile. Forse il medesimo con cui era partito dalla Francia.

Una parente, la prof.ssa Bombardini, era venuta in Finlandia con la speranza di rintracciare dei cimeli, ma Teresita non ricordava quando. In questa occasione le fu dato il nastro della corona mortuaria³¹⁶. Teresita mi disse anche che la misteriosa Sonja era stata vista a Morbegno in occasione dell'ultima visita di Diego. Se questo corrisponde al vero, Sonja potrebbe essere effettivamente stata l'agente di collegamento tra Manzocchi e i suoi committenti, italiani o francesi.



Cimeli appartenuti a Diego Manzocchi. Maschera per l'ossigeno e proiettili del G. 50

La foto dunque solleva a tutti gli effetti non pochi interrogativi. Manzocchi e Casero vivono a stretto contatto per alcuni giorni. Perché Casero non riportò a Roma del suo incontro e della presenza di Manzocchi presso la base italiana? Se fosse stato un noto antifascista non avrebbe avuto Casero un serio motivo di comunicarlo al collega Ugo Luca? Erano Manzocchi e Casero uniti da un'intesa comune?

³¹⁶ Conversazione telefonica del 19.5.2007.

Un altro "mistero" è rappresentato dalla presenza di Orlando Pagliarini nel team Casero. Costui è un vero disertore e fuoruscito in Francia per antifascismo, venuto come volontario in Finlandia ed aggregato come meccanico, data la sua provenienza dall'aeronautica, all'équipe di piloti e tecnici che si occupava dei Fiat G. 50. E' infatti certamente lui uno dei due "meccanici stranieri" di cui fa menzione Carl-Erik Bruun citando gli ordini di trasferimento riguardanti il LeLv 26 in data 22.2.1940³¹⁷. Potrebbe essere l'altro proprio Manzocchi, inizialmente arruolatosi come meccanico? Questo potrebbe spiegare la familiarità tra lui e Pagliarini.

Questa aggregazione tra Manzocchi e gli italiani a Pyhäniemi, che ovviamente implicava l'approvazione di Casero, è di per sé rivelatrice, ma bisogna aggiungere un dettaglio ancora più sconcertante³¹⁸. Casero infatti, in una sua lettera mandata al ministero dell'Aeronautica dopo la morte di Manzocchi, avanza il sospetto che Manzocchi si sia originariamente presentato in Finlandia (ma quando?) sotto il falso nome di Orlando Pagliarini! Nell'Archivio di Stato di Helsinki si trova copia della dichiarazione che Pagliarini, a guerra finita, rese alla polizia finlandese, nella quale afferma di non poter tornare in Italia perché *ha rubato un aereo*. In sostanza era ora Pagliarini ad assumere le vesti di Manzocchi, visto che non risulta che a Mussolini di aerei gliene rubassero a bizzeffe sotto il naso, al massimo glieli spostavano da una base all'altra. Che cosa c'è dunque dietro questo gioco delle parti tra Manzocchi e Pagliarini? Erano stati i due in qualche modo in contatto già prima di incontrarsi in Svezia?

Casero il 15 marzo scrive di suo pugno una lettera dall'hotel *Grand*, arrivata al Ministero dell'Aeronautica il giorno 22, in cui il tenente colonnello afferma che Manzocchi potrebbe aver fornito le generalità di Pagliarini!³¹⁹ Il loro arrivo in Finlandia non fu altro che una decisione indipendente, oppure tra i due esisteva un qualche legame, che ancora una volta ci riporterebbe ad una missione da compiere e che aveva la sua ragione d'essere in Francia e che in qualche modo coinvolgeva anche gli antifascisti che vi risiedevano?

Casero, finita nel maggio del 1940 l'operazione che l'aveva portato in Finlandia, "era stato inizialmente autorizzato a recarsi in Norvegia per seguirvi le operazioni belliche che i tedeschi stavano ormai ultimando: l'alleato però non diede il proprio assenso a tale partecipazione per cui anche il capo di

³¹⁷ Bruun, 1991: 49. Il libro di Bruun si basa su una accurata documentazione riguardante il LeLv 26. Bruun non solo raccolse il materiale conservato nell'archivio di guerra finlandese (SA), e non solo nella busta ad esso dedicata, ma anche in altre, disperse sotto differenti dizioni. Bruun intervistò anche i colleghi ancora in vita di Manzocchi, a cominciare dal comandante J.W.R. Harju-Jeanty (lettera del figlio Göran Bruun, 24 maggio 2007).

³¹⁸ Anche Huttunen, sulla scorta di quanto pubblicato dal sottoscritto, si chiede come sia possibile che i componenti la missione Casero possano avere avuto cordiali rapporti con Pagliarini e Manzocchi, ambedue disertori.

³¹⁹ " Ho saputo ancora da Stoccolma che si è arruolato qui volontario un certo Orlando Pagliardini (o Polardini) [sic]. Non escludo che il Manzocchi abbia fornito alle autorità finlandesi all'atto dell'arruolamento il nome di Pagliardini, mentre sulla linea di volo non esitava a farsi chiamare per il suo vero nome". Quindi, secondo Casero, Manzocchi e Pagliarini si conoscevano già prima dell'arrivo in Finlandia.

questa missione rientrò a Roma e riprese servizio presso il ministero degli Affari esteri”³²⁰. Termina così l’esperienza nordica di Giuseppe Casero.

LA MORTE

Il fenomeno dell’afflusso di piloti volontari stranieri in conflitti moderni non nasce con la *Guerra d’inverno*. Ci furono alcuni, sporadici casi, durante la guerra d’Etiopia, ma fu quella di Spagna (1936-1939) a vedere piloti volontari stranieri arruolarsi in ambo gli schieramenti. Se i franchisti poterono servirsi di “professionisti” italiani e tedeschi prelati dalla loro aviazione di provenienza o comunque operanti in collaborazione con essa da italiani e tedeschi, le forze governative fecero largo ricorso a volontari della più varia estrazione. “Da un punto di vista strettamente militare era stata la Francia e non l’Unione Sovietica, la prima a venire in aiuto del governo di Madrid. [...] Già dal 24 luglio Pierre Cot, il ministro dell’aviazione, aveva dato disposizioni per l’invio di aeroplani moderni e piloti in Spagna”. Con lui collaborò André Malraux, che “si occupò di trovare altri uomini ed aeroplani, dando così origine alla cosiddetta Squadriglia *España*, composta per la maggioranza di francesi, ma anche di italiani, tedeschi, americani, e di un inglese; moltissimi di loro si arruolarono per motivi ideologici, ma un buon numero erano semplici mercenari attratti dalla paga elevata e furono questi a dare fama di essere un covo di avventurieri indisciplinati, il che non rende giustizia agli altri volontari spesso solo dei piloti dilettanti con scarsa esperienza bellica”³²¹.

In Finlandia erano arrivati, tra gli altri volontari stranieri, anche 41 piloti. I primi, tutti danesi, erano stati aggregati al LeLv 24. Gli svedesi avevano un proprio reparto, LentoR 19. Nel tardo febbraio i restanti, danesi, ungheresi, polacchi, statunitensi, canadesi, spagnoli e inglesi formarono una unità speciale, il LeLv 22 di base a Hollola, un reggimento conosciuto come “la legione straniera dell’aviazione finlandese”³²². Dopo la verifica che effettivamente sapessero volare (solo pochi avevano combattuto in Spagna e alcuni addirittura nella prima guerra mondiale) alcuni furono scartati in quanto millantatori, come quel soldato afro-americano che si presentò come pilota pur, stando ai finlandesi, non avendo mai messo piede su un aereo³²³.

³²⁰ Bussi, 2017: 41.

³²¹ Capponi, 2000: 59.

³²² Geust, 2005: 100. Dovevano essere dotati del caccia *Brewster* (forniti dagli Stati Uniti), ma soltanto 6 esemplari arrivarono prima dell’armistizio. Dopodiché i piloti furono rimpatriati (Shores, s.d.: 6). A proposito dei volontari stranieri, anche il maresciallo Mannerheim usò per loro la definizione di *Legione straniera* (Mannerheim, 1952: 208).

³²³ E’ certamente da identificarsi in lui il “colonnello” Hubert Fauntieroy Julian (“capitano” durante la guerra d’inverno; Geust, 2005: 101), detto l’“Aquila Nera di Harlem” che sarà poi coinvolto nel tentativo di alcuni mercenari di liberare nel 1967 il leader secessionista katanghese Moise Ciombè. “Questo maturo avventuriero aveva pilotato aerei per Hailè Selassie contro gli italiani [...] conducendo poi una vita piuttosto rocambolesca” (Mockler, 1987: 93-94). Julian apparteneva a quella congerie di afro-americani che si erano battuti in Etiopia per difendere l’impero del Negus in nome della solidarietà pan-africana. Arrivato in Finlandia si dichiarò comandante in capo dell’aviazione etiopica (si era autoproclamato in Finlandia “maresciallo dell’aria d’Abissinia”, Saarinen, 2002: 286), rimanendo deluso per il grado di

Rimasero nei ranghi solo i diciannove più capaci, per più della metà danesi, oltre a due ungheresi, due canadesi e Manzocchi³²⁴, il quale il 27 febbraio viene preso in forza e il giorno seguente è già ai comandi del Fiat G. 50 per impraticarsi³²⁵.

Il 16 febbraio del 1940 il gruppo *Lentolaivue* (LeLv) aveva infatti ricevuto i Fiat G. 50 *Freccia*, aereo sul quale volerà il pilota italiano. Il LeLv 26 era stato stazionato nella base di Utti nel febbraio-marzo. Questo aeroporto aveva una posizione strategica di grande importanza, essendo sulla rotta che seguivano i bombardieri sovietici per andare a bombardare le località della Finlandia centrale³²⁶. A causa delle incursioni nemiche i velivoli vennero spostati sul

capitano concessogli dai finlandesi "di vari gradi maggiore del suo reale valore" (Geust, 2005: 100). Alcuni di questi mercenari che erano stati in Africa andranno poi come volontari in Spagna per combattere contro il fascismo. "Non è l'Europa, ma va bene lo stesso", avevano come motto (Capponi, 2000: 85). Un altro personaggio leggendario che volò in Finlandia fu il colonnello spagnolo Nicolas Beres, di cui presto però il comando finlandese si liberò avendone constatata la totale ignoranza dei comandi di un aereo (Ritaranta, 1996: 14), mentre il capitano Julian rimase fino al giugno 1940. Famoso volontario proveniente dalla riserva della RAF fu il principe Emanuel Galitzine, che combatté sotto il nome di Edward M. Graham (Ritaranta, 1996:14; Anttonen, 2004: 5). Anche il principe René di Borbone-Parma si era presentato come volontario presso lo stato maggiore finlandese. A suo giudizio, se in Finlandia fossero arrivati i previsti 130.000 volontari stranieri, questo esercito "entro due settimane avrebbe conquistato Leningrado". Questa azzardata previsione venne fatta a tre giorni dalla fine del conflitto...(*Suomi on bolshevismmin-vastaisen taistelun avain*, Helsingin Sanomat, 11.3.1940, corrispondenza da Parigi). Terminata la Guerra d'inverno si presentò il problema di liberarsi di quegli stranieri che si erano presentati in Finlandia come volontari, non tutti, come abbiamo visto, avviati al fronte. Iniziò così, non senza difficoltà, l'opera di rimpatrio. Ad esempio in una nota del 25 giugno 1942 la Legazione degli Stati Uniti, che in Finlandia rappresentava il Belgio, esprimeva al ministero degli esteri finlandesi la sua insoddisfazione perché "a number of Belgian citizens, most of them volunteers who came to Finland to fight in the Winter War, were last week rounded up by the Finnish police authorities and forced to sail for a German port, their ultimate destination being unknown". Il fatto è che tra questi "volontari" non mancavano persone di dubbia condotta e perfino incalliti criminali. Uno di questi era Vincent Anthony Gordon, residente in Inghilterra ma con passaporto italiano, arrestato il 16 dicembre del 1940, accusato di furto. Nell'archivio della polizia di stato (VALPO, istituita nel 1937) si trovano gli elenchi di questi volontari rimasti in Finlandia, spesso senza permesso e spesso messi in galera per crimini vari. Utile anche la consultazione nell'Archivio di Stato di Helsinki dei documenti conservati oltre che da VALPO (scatola XXIX 34/586) da HELPO (Helsingin Poliisi), scatola 110.

³²⁴ Pajari, 1971: 227-229. I piloti caduti furono i danesi Fritz Rasmussen, Erhard Frijs, Carl Kalmberg e Carl Mogens Hainer, gli svedesi Anders Zachau, Johan Sjökvist e Sten Hildinger. Il contributo dei piloti svedesi fu elogiato dal maresciallo Mannerheim (Mannerheim, 1952: 208). Morì anche l'ungherese Wilhelm Bekassy (questo precipitò durante il volo di trasferimento dei Fiat G. 50 dalla Svezia alla Finlandia; il suo aereo non fu mai ritrovato, vedi Ritaranta, 1996: 16), oltre a Manzocchi. Un francese restò gravemente ferito (l'elenco dei caduti stranieri è in Pajari, 1971: 229). I problemi non erano costituiti soltanto dal fuoco degli aerei sovietici, ma anche dalle condizioni di decollo ed atterraggio su piste ghiacciate e innevate che richiedevano una particolare perizia ed esperienza che questi stranieri non potevano avere.

³²⁵ Dei 41 volontari che si erano presentati come esperti di volo, solo 19 furono effettivamente trasferiti al fronte (Kanervo, 2007: 273). I volontari stranieri diedero comunque un discreto contributo alle operazioni belliche in termini di voli effettuati, anche se è stato scritto che, a causa degli incidenti che ne misero fuori uso i velivoli in dotazione, furono più un danno che un aiuto.

³²⁶ Jackson, 1970: 69.

vicino campo ghiacciato di Haukkajärvi. Manzocchi si trovava certamente alla base quando il 1 marzo alle 4 del mattino, 30 aerei sovietici lanciarono un pesante attacco, sganciando sugli alloggiamenti 25 bombe, che comunque non fecero molti danni. Lo stesso giorno ci furono altre ondate di attacchi da parte dei caccia sovietici, che mitragliarono i Fiat sulla pista. I G. 50 riuscirono ad alzarsi in volo evitando di essere distrutti. Di nuovo alle 19.30 ci fu un bombardamento con bombe incendiarie, che però caddero nel vicino bosco³²⁷. Questo reparto, nel febbraio del 1941, venne visitato dal tenente colonnello dell'aviazione italiana Luigi Klinger. Sarebbe interessante sapere se raccolse testimonianze su Diego Manzocchi, scomparso un anno prima. Klinger e il capitano Farini furono in visita in Finlandia al LeLv 26 tra il luglio e l'agosto del 1941³²⁸.



Il tenente colonnello Luigi Klinger in Finlandia (a destra nella foto; il terzo da sinistra è il maggiore J.W.R. Harju-Jeanty, comandante del LeLv 26)

³²⁷ Paronen, 2009: 46.

³²⁸ Bussi, 2007: 38.



Il tenente colonnello Luigi Klinger controlla un G.50

E' stato scritto che Manzocchi aveva pratica del *Freccia* e per tale motivo fu ben accetto nei ranghi della caccia finlandese. In realtà l'italiano non aveva dimestichezza con il Fiat G. 50, infatti i primi esemplari furono consegnati alla *Regia Aeronautica* solo nel 1939 e le prime unità operative furono costituite nell'ottobre-novembre dello stesso anno, quindi posteriormente alla defezione di Manzocchi³²⁹. E' dunque possibile che Diego non avesse affatto volato col Fiat G. 50 in precedenza, né, a dire il vero, aveva esperienza come pilota da caccia, avendo operato nella ricognizione e nell'addestramento. Ai finlandesi, insomma, potrebbe avere un po' esagerato il livello delle proprie capacità di volo³³⁰. Del resto, diventare pilota di un aereo da caccia e battersi come tale doveva essere il suo sogno, tanto che non escludiamo che una fortissima motivazione per la sua scelta di venire in Finlandia fosse proprio la possibilità che gli veniva offerta di diventare finalmente un "vero" pilota. Il senso di palese frustrazione che provò a Cameri, veniva quindi ora compensato dall'ebbrezza del prossimo combattimento.

Fu però proprio questa sua inesperienza (un pilota di questa specialità non si improvvisa) a costargli la vita³³¹. E qui i finlandesi hanno una loro responsabilità, avendo affidato un caccia, dopo un brevissimo addestramento, ad un pilota che

³²⁹ Ad averlo originariamente in dotazione furono le squadriglie del 51° Stormo della Caccia. Quando l'Italia entrò in guerra, solo 118 velivoli di questo tipo erano in linea di volo.

³³⁰ Secondo Carl-Erik Bruun, Manzocchi aveva invece già volato col Fiat G. 50 prima di arrivare in Finlandia.

³³¹ Sulla scia di Munzi, anche alcuni recensori si sono lasciati andare all'esaltazione di Manzocchi come pilota. Così Maria Cristina Pesce parla di un Diego che in Finlandia, "dopo innumerevoli peripezie e gesti che dimostrano il suo straordinario coraggio, sacrifica la vita pur di salvare il prezioso caccia" (Pesce, 2007: 7).

non era sufficientemente preparato al combattimento aereo, ma soprattutto che non conosceva le condizioni ambientali in cui operava (passare dal deserto libico ai laghi ghiacciati non doveva essere facile), tanto è vero che, come vedremo, sarà proprio questa lacuna a causarne la morte³³². E' comunque bene ricordare che neppure i piloti finlandesi destinati al Fiat G. 50 poterono impraticarsi come sarebbe stato necessario, infatti, a causa dell'urgenza dell'impiego dei caccia italiani al fronte, ebbero solo due settimane di tempo per familiarizzarsi col nuovo velivolo, dopodiché ebbero il battesimo del fuoco³³³. Manzocchi dovette affrontare questa prova con grande entusiasmo, infatti Carl-Erik Bruun me lo definì come "un ragazzo di carattere vivace ed impetuoso". In tutto, nel mese di marzo volò per 6 ore e 10 min. Carl-Erik Bruun calcolò che in totale, tra il febbraio e il marzo, aveva volato sul *Fiju* per 9 ore e 30 minuti, non molto per impraticarsi nella tecnica del combattimento aereo.

Heikki Paronen riferisce nel suo libro il giudizio del tutto positivo che di Manzocchi diede il padre, Onni Paronen, asso della caccia con il G. 50³³⁴. Non sappiamo se siano parole di Onni o di Heikki Paronen queste che riportiamo di seguito. Esse contengono alcune inesattezze, che potrebbero risalire o al racconto un po' "arricchito" fatto da Diego o ad una imprecisione di chi le raccolse, ma confermano come per i finlandesi Diego conoscesse bene il G. 50: "Un pilota particolarmente abile era Diego Manzocchi. Era stato collaudatore della fabbrica Fiat, addestratore ed era stato sul fronte d'Etiopia. In Finlandia arrivò di sua iniziativa aggirando in maniera tutta sua il divieto posto da Mussolini su pressione di Hitler di venire in Finlandia. Pilotava il Fiat con una capacità stupefacente"³³⁵.

I Fiat G. 50, che avevano sostituito i *Gloster Gladiator*³³⁶, divennero operativi con il gruppo LeLv 26 il 16 febbraio 1940. Manzocchi, come gli altri piloti stranieri, per essere abilitato, dovette passare prima dal *Täydennyslentorykmentti 2* (T-LentoR 2) e poi dal T-LLv.29 del centro di addestramento di Parola. Il 29 dello stesso mese effettuò sul Golfo di Viipuri la sua prima missione di guerra come gregario³³⁷. E' infatti questa l'area dove

³³² Anche secondo Giovanni Massimello, Diego Manzocchi, pur essendo un pilota esperto, "non ha mai volato con un caccia monoplano"; nonostante questo, Manzocchi fu promosso subito a combattere contro l'aviazione russa (Massimello, 2007: 44). La rapidità del passaggio su un nuovo modello di aereo era comunque cosa comune nella *Guerra d'inverno*. Heikki Paronen racconta che quando nel gennaio arrivarono in Finlandia i *Gloster Gladiator*, ai piloti vennero rapidamente spiegate le particolarità del velivolo stazionato all'aperto con una temperatura abbondantemente sotto lo zero. Uno dopo l'altro i piloti vennero fatti volare col nuovo caccia. Il 22 gennaio fu il turno di Onni Paronen, il quale, partito per impraticarsi con il *Gloster*, incontrò una formazione di bombardieri sovietici, trasformando l'addestramento in situazione di reale combattimento (Paronen, 2009: 42).

³³³ Stenman, 2013: 32.

³³⁴ Anche Harri Anttonen definisce Diego Manzocchi "very experienced" (Anttonen 2004: 4).

³³⁵ Paronen, 2009: 41.

³³⁶ Shores, s.d.: 6 definisce "deludenti" i caccia *Gloster Gladiator II* (la Finlandia ne ricevette 20 dalla Gran Bretagna); furono infatti trasferiti con altri compiti ad altri reparti.

³³⁷ Nella base, d'abitudine, quando l'esigenza non richiedeva diversamente, una coppia di piloti era sempre pronta a decollare. Il loro turno era di quattro ore. Gli altri piloti potevano essere allertati in breve tempo, se necessario. Anche se il Fiat veniva messo a punto dopo ogni volo, il

erano state concentrate le forze aeree finlandesi nel tentativo di contribuire ad arginare l'avanzata dell'Armata rossa³³⁸. Manzocchi decollò alle ore 14.50 e nuovamente alle 16.25 per un totale di 60 minuti di volo. In quel giorno è documentato un suo primo combattimento sul Golfo di Viipuri insieme al tenente Puhakka. Nel febbraio volò complessivamente per circa 3 ore e 20 minuti. Il 1 marzo si impegna in due missioni di interdizione e il giorno seguente si trasferisce dalla base di Haukkajärvi a quella di Hollola, da dove tornò il giorno 6. Sempre con Puhakka, il 9 marzo è in azione in appoggio alla battaglia di terra che si stava svolgendo ad est di Viipuri. I sovietici avevano infatti sfondato la linea di difesa finlandese a Tali-Ihantala. I finlandesi riescono però a ripiegare in buon ordine, formando un nuovo fronte più a ovest, senza perdere la città di Viipuri³³⁹. I caccia del LeLv 26 ricevono l'ordine di attaccare a volo radente le truppe russe che avanzano sul ghiaccio, senza badare ad eventuali perdite³⁴⁰.

pilota prima di decollare per la nuova missione doveva controllare di persona che fosse stato rifornito di carburante e di olio lubrificante, che le batterie fossero cariche, la pressione dei freni a posto etc. Naturalmente doveva verificare il munizionamento e che la radio fosse funzionante (Paronen, 2009: 128). A volte erano tre i velivoli pronti all'azione; una pattuglia era formata da Olli Puhakka, Oiva Tuominen (entrambi assi della caccia finlandese) e Manzocchi (Karhunen, 1974: 102-103).

³³⁸ In quella zona i sovietici disponevano di una forza aerea preponderante, con circa 2.000 velivoli (Shores, s.d.: 6). All'inizio della guerra i sovietici avevano schierato per operare sull'Istmo di Carelia la 7a armata con circa 1000 velivoli. Altri 500 erano messi in linea dalla 8a armata. A nord altre due armate disponevano di circa 450 velivoli. In totale, durante la *Guerra d'inverno* l'URSS utilizzò 3253 aerei, cioè più della metà della propria forza aerea, che fece in media durante il conflitto 1.000 voli al giorno (Haapanen, 2002: 101 e Stenman, 2013: 15). La Finlandia iniziò il conflitto con 46 caccia, 16 bombardieri e 58 ricognitori. I velivoli efficienti erano in totale appena 114 (Haapanen, 2002: 107; Stenman, 2013: 15). La disparità è evidente. Durante il conflitto, la Finlandia mise in linea il biplano *Gloster Gladiator MK II* (30 velivoli, di cui 10 regalati dalla Gran Bretagna), un caccia agile, ma a causa della mancanza di protezione corazzata facilmente surclassato nei duelli aerei. Un altro biplano (donato dalla Svezia in due esemplari) era il *Bristol Bulldog Mk IIA*, presto trasferito ad altri compiti non essendo competitivo. La Svezia donò anche tre *Asja J 6 Jaktfalk*, che poterono essere usati solo come addestratori essendo del tutto obsoleti. Dagli Stati Uniti vennero acquistati 44 *Brewster B-239*, ma solo sei arrivarono prima della fine della guerra, agli inizi di marzo. La Francia donò 50 *Morane-Saulnier*, ma solo 30 giunsero a destinazione nel febbraio del 1940. Il suo punto debole era l'armamento troppo leggero, tre mitragliatrici di calibro ridotto, che i piloti finlandesi cominciarono a chiamare "i fucili per ratti". Il 17 febbraio era stato stipulato un contratto con la Gran Bretagna per l'acquisto di 12 *Hawker Hurricane*, che però arriveranno a operazioni belliche terminate. La stessa sorte subirono i 25 *Gloster Gauntlet II* che il Sud Africa aveva donato alla Finlandia. La Francia regalò 6 *Caudron C. 714*, pure arrivati dopo la conclusione del conflitto e comunque presto messi fuori uso per incompatibilità con le piste di atterraggio finlandesi. Anche i sovietici diedero a modo loro un contributo con 5 *Polikarpov I-15 bis*, caduti nelle mani finlandesi, comunque non impiegati come caccia (Haapanen, 2002: 121-129).

³³⁹ "I russi riuscirono ad avanzare nei primi giorni di marzo sul ghiaccio attraverso la Baia di Viipuri e a portarsi oltre il settore occidentale della città. A Tali, a nord-est di Viipuri, i russi lanciarono un pesante attacco il 5 marzo. Il giorno dopo, una delegazione guidata dal Primo Ministro Ryti si recò a Mosca. Durante le trattative, il 9 marzo, le truppe finlandesi alle spalle di Tali cedettero e Viipuri si trovò sotto la minaccia di un assedio" (Hentilä, 2004: 181).

³⁴⁰ Saarinen, 2002: 235. Questa giornata è descritta per gli avvenimenti che ci interessano da Kari Stenman, il quale però non menziona Manzocchi (Stenman, 2013: 37).

L'11 marzo del 1940 la battaglia finale si sta ancora combattendo. Alle ore 11.20, Diego Manzocchi si alza in volo come gregario del tenente Olli Puhakka, prendendo la direzione di Viipuri. Non avendo incontrato il nemico, fanno ritorno alla base alle ore 12.00. Decollano nuovamente alle 13.40 per contrastare una grossa formazione di bombardieri del reggimento bombardieri DB-3 di ritorno dal bombardamento del ponte ferroviario nell'area di Kouvola, che all'altitudine di tremila metri si dirige ad ovest, verso Lahti³⁴¹. Secondo Karhunen gli intercettatori erano invece tre, ai comandi di Puhakka, Tuominen e Manzocchi³⁴². La visibilità era buona, arrivando a ca 30 km³⁴³. Il rapporto di fonte russa del combattimento risale alle ore 14.40 e indica in due *Spitfire*(sic) gli attaccanti finlandesi. E' il tenente Ovechkin ad aprire il fuoco con tre scariche di mitragliatrice sull'aereo presumibilmente di Manzocchi, che però non è dato come abbattuto³⁴⁴. Il numero dei bombardieri varia secondo le fonti; un testimone oculare dell'abbattimento di uno dei velivoli sovietici, il tredicenne Antero Hasu, parla di cento, ma non è chiaro se intese indicare che durante l'intera giornata aveva visto cento velivoli dirigersi verso Lahti, o se si riferiva a quelli che vide tornare indietro dalla stessa direzione³⁴⁵. Naturalmente da parte del giovane Antero è possibile una esagerazione, ma in ogni caso i bombardieri dovettero essere molti, del resto a "più di cento" fa riferimento un altro testimone, Esko Vesterinen³⁴⁶. Il combattimento avviene a una quota di circa 3.000 metri.

Un terzo testimone della battaglia aerea sostenuta da Manzocchi, l'allora pure tredicenne Antti Snell, che osservava la scena con i due coetanei, in un articolo del 1989 menzionò di aver visto passare, in varie ondate, 92 velivoli russi³⁴⁷. I

³⁴¹ Carl-Erik Bruun riferisce invece che "incontrarono 5/DB" (Bruun, 1991: 57). Anche per questa azione Stenman non menziona Manzocchi, ma il solo tenente Puhakka, che vi riportò l'ultima vittoria aerea della *Guerra d'inverno* (Stenman, 2013: 37). In totale il Fiat G. 50 del LeLv 26 conseguì tra il 22 febbraio, data dell'entrata in linea del G. 50, e il 13 marzo undici vittorie aeree. Due furono complessivamente i Fiat perduti.

³⁴² Karhunen, 1974: 105-106; Saarinen, 2002: 220.

³⁴³ Bruun, 1991: 57.

³⁴⁴ Informazione tratta da www.network54.com/Forum

³⁴⁵ Citato da Huttunen, 2011. Il numero di cento bombardieri indicato da alcuni, non è di per sé una esagerazione, anche se secondo Risto Pajari furono solo 66 (Pajari, 1971: 187); nel febbraio Viipuri era stata bombardata nello stesso giorno da 350 aerei sovietici (Haapanen, 2002: 130). Agli inizi di questo mese i sovietici avevano portato il numero dei loro aerei da combattimento operanti in Finlandia a 1500 (Jackson, 1970: 71).

³⁴⁶ La sua testimonianza è riportata da Antti Snell in un articolo in risposta a quanto scritto su un giornale della località dove si verificarono questi avvenimenti, lo *Iitin Sanomat* del 30 marzo 1989, da Niilo Nopanen (Snell, 1989). Snell definisce Esko Vesterinen persona "ben conosciuta dagli abitanti di Kusala". A Snell, Vesterinen raccontò quanto aveva visto mentre nella località di Säaskjärvi si trovava in giro con il cavallo da tiro di cui si occupava. Vesterinen e Snell sono i soli testimoni oculari dell'atterraggio di Manzocchi citati da Carl-Erik Bruun nel suo *Hävittäjäalentolaivue 26* Questo libro fornì, ancora prima di essere pubblicato, ampio materiale documentario al consigliere di ambasciata Roberto Natali, il quale aveva raccolto un dossier su Manzocchi, che gentilmente mi fornì, comprendente le fotocopie degli articoli scritti in varie epoche dai testimoni oculari dell'atterraggio (lettera del 20.12.1994). La foto di Snell da anziano (risalente a prima del 2007) compare nel libro di Munzi.

³⁴⁷ Snell, 1989. Verso il mezzogiorno Antti Snell era andato, insieme a Hilikka Takki e Terttu Evesti, tutti del villaggio di Jokue vicino Tapolanmäki, a vedere lo spettacolo dei bimotori SB

bombardieri erano senza scorta di caccia; volavano in formazioni di nove velivoli, che passavano senza soluzione di continuità in ordine sparso ad altitudine varia. Questo dovette facilitare il compito dei due piloti lanciatisi al loro attacco. Lo scontro avvenne sopra Sääskjärvi, vicino Iitti. Antti Snell usa un'espressione molto vivace per descrivere l'attacco dei due Fiat G. 50: "assillavano i bombardieri russi come vespe"³⁴⁸. Tutto intorno ai ragazzi volavano schegge di corteccia d'albero e piovevano bossoli di cartucce da mitragliatrice. La battaglia in cielo è stata raccontata anche da altri testimoni, che videro cadere in fiamme un aereo sovietico, colpito da Puhakka³⁴⁹. L'attacco di Manzocchi non ebbe uguale successo, anche se Munzi ha attribuito a lui l'abbattimento, ma questo non è mai stato ufficialmente riconosciuto, di un SB-2, oltre a quello di un Polikarpov I-16 il 5 dello stesso mese³⁵⁰. Nella scheda di presentazione del libro di Munzi della *Libreria Universitaria Unilibro*, si parla, in riferimento a Manzocchi, di "audaci e furiosi combattimenti"³⁵¹.

A onor del vero bisogna dire che alcuni anni fa da parte russa è stato negato che questo scontro abbia mai avuto luogo. Uno studioso russo, Andrei Mihailov, basandosi su documenti dell'Armata rossa, ha sostenuto che, nel lasso di tempo in cui Manzocchi operò, nessuna formazione sovietica si trovava nell'area di Kouvola, di conseguenza non vi fu alcuna battaglia con caccia finlandesi³⁵².

Antti Snell continua il suo racconto: usciti dal riparo dietro cui si erano

russi che passavano nel cielo. Da lontano si vedevano gli effetti del pesante bombardamento nella zona di Voikka-Kouvola. Il racconto di Snell è stato ripreso nell'articolo pubblicato sul *Corriere della Valtellina*, Diego Manzocchi cit.

³⁴⁸ E' da ricordarsi che comunque i piloti finlandesi seguivano istruzioni molto precise e severe nei loro attacchi, e l'improvvisazione non era ammessa. Paronen ricorda che ad esempio l'allontanarsi, per eseguire una diversione individuale, dal servizio di scorta ai bombardieri o dalla formazione cui era affidato un particolare compito di attacco, poteva portare direttamente alla corte marziale (Paronen, 2009: 128). Soltanto in caso di duello aereo il pilota aveva l'autorizzazione di agire individualmente, ma questo non riguardava il pilota di recente nomina, che doveva seguire il suo comandante restandogli vicino. Solo dopo aver accumulato una sufficiente esperienza aveva il permesso di agire autonomamente (Paronen, 2009: 129).

³⁴⁹ Il bombardiere BD-3 del capitano Grigori Bulava cadde nel bosco di Lapinjärvi vicino Kimonkylä. Nessuno dell'equipaggio si salvò. Testimone dell'abbattimento fu il suddetto Antero Hasu. Nel sito *Sivistyssanakirja-Suomi Sanakirja* alla voce Kimonkylä si menziona il combattimento aereo sostenuto da Puhakka e Manzocchi sulla base di Tapio Huttunen, *Diego Manzocchi-talvisodan unohdettu sankari*.

³⁵⁰ A una duplice vittoria aerea di Manzocchi fa riferimento anche Daniele Lembo: "Manzocchi, prima di essere colpito, riesce ad abbattere due velivoli con la Stella Rossa, dopo di che viene colpito, rimanendo gravemente ferito" (1999b: 37). Munzi sostiene che Manzocchi, prima di essere colpito, aveva "aveva spazzato via" il muso del bombardiere con "una sventagliata della sua Breda" e quindi lo aveva abbattuto (Munzi, 2007: 141). Il *Tupolev SB-2* era un veloce bimotore da bombardamento, armato con tre mitragliatrici 7.62, che nella guerra di Spagna aveva surclassato i CR.32 italiani (Jackson, 1970: 42).

³⁵¹ www.unilibro.it/find_buy/Scheda/libreria/autore-munzi_ulderico

³⁵² Informazione fornitami da Allan Kiviaho, appassionato di storia militare, che ha trattato di Diego Manzocchi in un testo scritto in interlingua: *Le mysterio de Diego Manzocchi*, www.interlingua.fi/mili/1939_manzproj.htm (17.8.2007).

nascosti, i tre ragazzi vedono che uno dei due caccia finlandesi era stato colpito e aveva cominciato a precipitare, tentando poi un atterraggio sul lago di Ikolanjärvi, tra Iitti e Kuusankoski, dove, scrive Snell, c'era molta neve oramai in poltiglia. Secondo altri testimoni, l'aereo cade in picchiata controllata, quindi questo conferma che Manzocchi è ancora in grado di pilotare³⁵³. Una recente testimonianza a questo proposito è stata fornita in Italia da Giuseppe Braga, il quale ha riportato il racconto della quindicenne Helmi Lampila (poi Klemettilä; 29.12.1924 - 14.8.2014)³⁵⁴.



Helmi Lampila-Klemettilä (per gentile concessione di Göran Bruun)

Costei abitava nella fattoria di Juho Kustaa Lampila, sita nel comune di Utti. Helmi era stata mandata ad abitare dai nonni per sfuggire ai ricorrenti bombardamenti. La ragazza si trovava in cortile quando vide il velivolo di Manzocchi. "L'aereo si avvicinava da sud-est dietro il vicino bosco, volava basso, quasi toccava le cime degli alberi. La situazione sembrava seria, e la giovane Helmi corse verso la casa per essere al riparo. Proprio allora l'aereo fece un'improvvisa virata a sinistra puntando a sud ed atterrò sul ghiaccio dell'Ikolanlämpi. Si udì uno schianto. Dopo aver ascoltato il racconto di Helmi alcuni adulti della fattoria andarono con gli sci al posto militare di Korja per riferire sull'atterraggio forzato. L'aereo rimase sorvegliato per diversi giorni (due settimane) e il soldato di guardia veniva a scaldarsi nella casa dei nonni"³⁵⁵. Helmi è uno dei testimoni oculari che videro l'aereo ribaltato sul lago ghiacciato. Una volta, accompagnata da una sentinella, le fu permesso di avvicinarsi al velivolo³⁵⁶.

Manzocchi tenta dunque un atterraggio di fortuna sul lago gelato di Ikolanjärvi (o Ikolanlämpi) nel comune di Iitti, vicino Kuusankoski³⁵⁷.

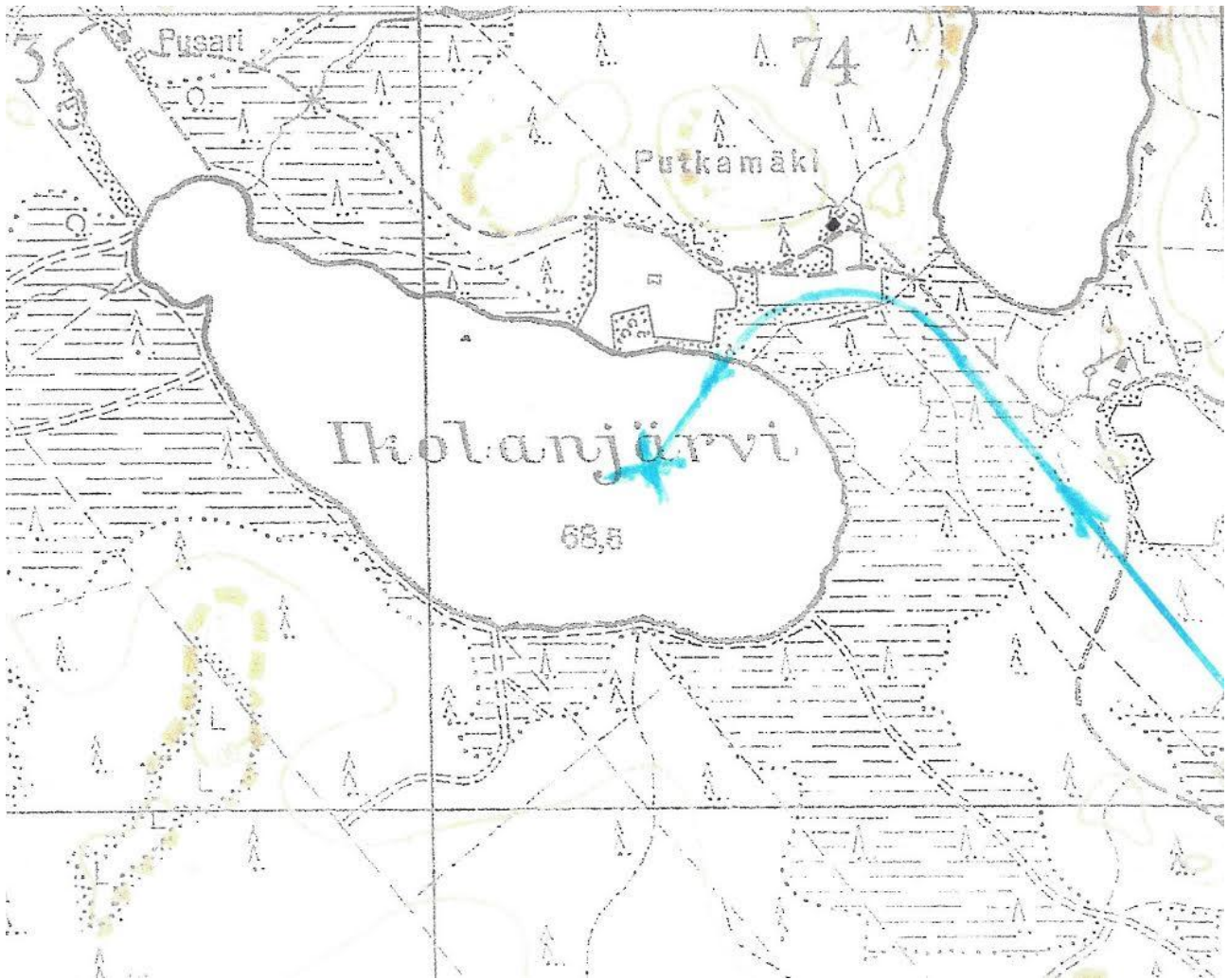
³⁵³ Esko Vesterinen vide il Fiat di Manzocchi precipitare in direzione di Kausala. Usa l'espressione "volando stranamente" (*oudosti lentäen*).

³⁵⁴ La versione della giovanetta è stato riferita a Gianguido Castagno, che l'ha a sua volta comunicata a Giuseppe Braga, da Göran Bruun, figlio di Carl-Erik Bruun e studioso di storia aeronautica, il quale ha sposato Anneli, la figlia di Helmi. E' dalla viva voce della suocera che Göran Bruun ha potuto ascoltare il racconto relativo alla fine di Manzocchi, che ha fedelmente registrato.

³⁵⁵ Braga, 2011a: 98-99.

³⁵⁶ Lettera di Göran Bruun, 30.3.2017.

³⁵⁷ La scheda relativa all'incidente si trova nel sito della Difesa finlandese. Una cartina della zona, con l'indicazione dell'ubicazione del lago di Ikolanjärvi è nel sito *forum.axishistory.com* (consultato in data 24.3.2010).



Tragitto compiuto dall'aereo di Diego Manzocchi fino alla caduta

La sua preoccupazione è di salvare il Fiat G. 50, sapendo quanto sia prezioso per i finlandesi. Estrae quindi il carrello per l'atterraggio, e questo fu il suo errore, essendo poco esperto delle condizioni invernali del terreno³⁵⁸. Avrebbe invece dovuto planare sulla distesa ghiacciata, comunque coperta da uno strato di nevischio³⁵⁹. Il Fiat FA-22 cappotta ma non subisce gravi danni³⁶⁰. Verrà smontato sul posto e trasportato alla base di Utti. Riparato, tornerà in linea, restando in servizio fino al 31 maggio del 1945, dopo aver volato per 425 h. e 15 minuti³⁶¹. Il sacrificio di Manzocchi era dunque servito allo scopo.

³⁵⁸ In un certo senso Manzocchi fu sfortunato, perché questa volta il carrello funzionò, infatti il 9 marzo aveva avuto problemi col carrello, che non era rientrato completamente (Bruun, 1991: 57).

³⁵⁹ E' da notarsi che Manzocchi non doveva essere ignaro dei pericoli di un atterraggio sulla neve, infatti il 6 marzo, dopo aver portato a termine un volo di trasferimento da Hollola a Haukkajärvi, rullando sulla pista, il suo aereo si impennò sul muso, come raccontò Bruun nel suo discorso di commemorazione (vedi anche Saarinen, 2002: 203). Non fu il solo incidente di questo tipo capitato al Fiat G. 50 del reparto. Il 5 marzo il tenente U. Nieminen aveva cappottato dopo l'atterraggio; l'11 marzo è il turno del sergente I. Pöysti di rovesciarsi sulla neve, senza però gravi conseguenze per il pilota. Lo stesso giorno, in fase di decollo, il Fiat del sergente T. Bergman si impennò sempre a causa della pista innevata.

³⁶⁰ "Essendo il Fiat molto solido, l'aereo non subì molti danni nell'atterraggio. La coda e l'elica furono la parte più danneggiata" (lettera di Göran Bruun, 30.3.2017).

³⁶¹ Una foto dell'FA-22 da poco arrivato in Finlandia (fu integrato nel LeLv 26 il 3 marzo), infatti

Secondo la più attendibile ricostruzione, il carrello urta il ciglio di una strada che era stata tracciata sul lago, costituito da un banco di neve³⁶². L'aereo si ribalta e continua la sua corsa riempiendo di neve l'abitacolo (che ricordiamo non aveva una capottina chiusa³⁶³) dove Diego è legato al seggiolino. Il Fiat resta capovolto con il carrello rivolto al cielo. L'ora esatta dell'atterraggio non è nota. Sono state indicate le 14.30, ma quest'ora probabilmente è stata calcolata in base all'autonomia di volo del Fiat (quella massima in Finlandia era di 445 km), che poteva però variare secondo l'impegno del velivolo e se il serbatoio era stato riempito completamente o meno. Manzocchi resterà per circa quattro ore immobilizzato a testa in giù senza potersi liberare delle cinghie³⁶⁴.

Secondo Juha Tomperi, i primi ad accorrere potrebbero (usa il condizionale) essere stati degli adolescenti³⁶⁵. Tra questi Matti Laitinen, deceduto intorno al 1970, che abitava nelle vicinanze, a circa trecento metri da dove Manzocchi era caduto, il quale comunque non ha saputo indicare un'ora esatta per l'avvistamento. Né a casa sua, né nelle altre fattorie vicine esisteva un telefono. Questo spiega il ritardo con cui arrivarono i soccorsi, che vennero da Kuusankoski, una località dove era in addestramento una compagnia di fanteria, il cui comandante Olavi Järvelä, ha lasciato un rapporto in cui menziona Matti Laitinen e la pattuglia dell'alfiere Alppisara, incaricata di

ha ancora la mimetizzazione italiana) e una foto dello stesso velivolo presa nel giugno del 1941 (era l'aereo in dotazione al tenente Joroinen) si trovano in *Shores*, s.d.: 28.

³⁶² Secondo J. Tomperi, Manzocchi non si era accorto di una strada tracciata sul ghiaccio, contro il cui ciglio urtò ribaltandosi. Nell'elenco degli incidenti aerei dell'Aviazione finlandese inserito in *wikipedia* (*Luettelo Suomen ilmavoimien lento-onnettomuksia*) compare anche quello riferito a Manzocchi, il cui aereo sarebbe cappottato quando gli sci urtarono un vallo di neve. Il Fiat di Manzocchi non era però dotato di sci, ma di un normale carrello. Si veda anche *Vesen-Siiropää*, 2008: 109.

³⁶³ Questa era stata inizialmente introdotta nei velivoli impiegati nella *Guerra d'inverno*, ma subito eliminata perché limitava la visibilità. Nell'anteguerra erano state stabilite dal comando dell'aviazione finlandese alcune esigenze fondamentali per l'acquisizione di nuovi aerei da caccia; una di queste era che l'abitacolo fosse aperto perché il vetro poteva sporcarsi o bagnarsi e questo avrebbe ostacolato la visuale (Haapanen, 2002: 75). Lo stesso successe in Italia; anche qui il tettuccio era stato originariamente applicato al Fiat G. 50 ma fu presto tolto sia perché i piloti erano abituati all'abitacolo aperto dei biplani, sia perché quello del Fiat era in un plexiglass di scarsa qualità, che limitava la visuale, già non ottimale e inoltre ostacolava un eventuale lancio col paracadute (Malizia, 2004: 18). Ai G. 50 utilizzati in Finlandia fu dunque tolto il tettuccio, ma poiché nella cabina di pilotaggio mancava una presa di aria calda, si dovette cospargere il vetro del parabrezza con alcol per impedire che si ghiacciasse, soluzione non sempre felice.

³⁶⁴ Maria Cristina Pesce ha involontariamente rasentato l'ironia quando ha scritto che "Diego toccando terra si ritrova con il velivolo a testa in giù. Per molto tempo rimane ferito e con il capo nel ghiaccio [sic!]. Morrà poco dopo l'arrivo dei soccorsi" (Pesce, 2007: 7). In realtà non fu l'essere rimasto capovolto che fu fatale per Manzocchi, infatti nel febbraio un pilota finlandese era atterrato su un lago ghiacciato, capottando ben tre volte. Il pilota rimase illeso, slacciò la cintura che lo legava al seggiolino e sgusciò dalla cabina di pilotaggio (Bruun, 1991: 52). Manzocchi invece non solo rimase impigliato nella cabina con una gamba, ma vide il posto di pilotaggio riempirsi di nevischio.

³⁶⁵ Vedi di Tomperi il suo sito internet in inglese, riportato da Kiviahio, www.interlingua.fi/mili/1939.

raggiungere l'aereo precipitato³⁶⁶. E qui possiamo continuare con quanto riferì un altro testimone oculare: il sergente Aarne Mattila. Il suo racconto è stato pubblicato nel gennaio del 1986 in un giornale locale³⁶⁷. Mattila prende lo spunto da un articolo comparso un anno prima sul *Kouvolan Sanomat*, in cui si faceva riferimento all'atterraggio forzato di Manzacchi sull'Ikolajärvi. Mattila nel gennaio-febbraio del 1940 era di stanza presso la compagnia addestramento di Kuusankoski. Qui, ma non sappiamo a che ora, comunque dopo le 14, arrivò l'allarme che un aereo si era ribaltato sul lago. Fu organizzata una pattuglia di soccorso, cui lo stesso Mattila venne aggregato. I soldati dovettero però prima recarsi nella stalla della *Kymiyhtiö*, una ditta locale, per fornirsi di un cavallo e di una slitta per trasportare i martinetti meccanici indispensabili per sollevare l'aereo.

Secondo Munzi, la slitta era trainata da renne, il che è ovviamente una assurdità dovuta alla sua fertile fantasia di romanziere e una deteriore concessione al "folklore" locale, che la dice lunga sull'attendibilità del giornalista, come è stato fatto ironicamente notare in alcuni siti finlandesi³⁶⁸. Inutile dire che le renne vivono solo nella Lapponia e non nella Finlandia meridionale. Un altro clamoroso errore di Munzi riguarda la foto del suo libro in cui secondo la didascalia si vedrebbe il velivolo di Manzacchi a pancia in su sul lago Ikolajärvi. In realtà non si tratta del suo Fiat, infatti sulla carlinga si legge chiaramente la sigla FA-21, mentre quello di Manzacchi aveva la sigla FA-22.

Non si tratta dunque del Fiat di Manzacchi, ma del G. 50 che, atterrato a Kilpasilta il 6 marzo 1943 senza la necessaria velocità, si rovesciò a causa di un banco di neve³⁶⁹. Il pilota, il sottotenente E. Helin, non riportò ferite³⁷⁰. Munzi ha tratto la foto del presunto aereo di Manzacchi da un video curato da appassionati finlandesi senza accorgersi della sigla FA-21. Del resto, nel video furono commessi anche altri errori madornali, come mostrare i caccia *Morane* e *Fokker* facendoli passare per il *Freccia* e bombardieri statunitensi B 17 ritenuti essere velivoli sovietici.

³⁶⁶ Questo rapporto è stato pubblicato da Carl-Erik Bruun (Bruun, 1991: 57).

³⁶⁷ Mattila, 1986.

³⁶⁸ Munzi, 2007: 5.

³⁶⁹ Keskinen-Stenman-Niska, 1977: 75 e 90 e Keskinen-Stenman, 2004: 69.

³⁷⁰ Questo aereo fu particolarmente sfortunato, infatti il sottotenente S. Kokkonen il 18 giugno 1941 finì il carburante e dovette attuare un atterraggio di emergenza a Ilomantsi danneggiando il velivolo. Il 30 giugno 1942, a causa di un guasto, l'FA-21 si capovolge nuovamente in fase di atterraggio. Anche questa volta il pilota, il tenente L. Hämäläinen, uscì illeso. Dopo l'incidente del 1943 l'aereo non venne più riparato e di conseguenza fu tolto dalla linea di volo. Il Fiat FA-20 si rovesciò in atterraggio il 14 maggio 1942 e il sottotenente R. Stenberg rimase ferito (la foto dell'aereo rovesciato, scattata a Sakkola, è in Keskinen-Stenman-Niska, 1977: 52). L'FA-28 si capovolse a Utti il 26.3.1944 (la foto in Keskinen-Stenman, 2004: 76).



L' FA-21 cappottato a Kilpasilta (da: K.Keskinen-K. Stenman, Fiat G.50)

Di per sé il cappottamento non comportava pericoli gravi per l'incolumità del pilota, che non entrava in diretto contatto col terreno³⁷¹. Lo stesso per una impennata. Citeremo quanto avvenne il 9 luglio del 1940, quando il Fiat ai comandi del sottotenente Carl-Erik Bruun, a causa del cedimento di un carrello, si impennò senza conseguenze per il pilota.

³⁷¹ "Molti dei G. 50 finnici cappottarono sul ghiaccio in atterraggio ma pochissime furono le vittime e gli aerei furono rimessi ben presto in condizione di volo" (Lembo, 1999a: 36).



Carl-Erik Bruun e il suo Fiat G.50 (per gentile concessione di Göran Bruun)

Un altro esempio data il 26 marzo del 1944. L'FA 28, atterrando sulla pista di Utti, urtò contro una sponda di neve e cappottò. Anche questa volta il pilota, sottotenente K. Tuominen, se la cavò senza riportare ferite. Era cioè possibile sopravvivere al ribaltamento grazie alla "gobba" del G. 50 che proteggeva il pilota quando l'aereo si rovesciava a pancia in su. In sostanza, se il caccia avesse avuto il tettuccio, Diego si sarebbe salvato, in quanto il posto di pilotaggio non si sarebbe riempito di neve bagnata a causa della scivolata successiva al cappottamento. La sua fu certamente una lunga e penosa agonia.



*Fiat G. 50 dotato originariamente di tettuccio
(per gentile concessione di Göran Bruun)*

La slitta con i soccorsi raggiunse l'aereo di Manzocchi alle 17.20, cioè almeno tre ore dopo che aveva effettuato l'atterraggio di emergenza. Mattila riferisce che il Fiat era a pancia all'aria, con il carrello estratto. Qui però già da tempo si erano avvicinati alcuni abitanti della zona. Qualcuno riferirà al comandante della pattuglia di aver udito provenire un rumore di colpi dall'interno del velivolo intorno alle 15.00, e questo potrebbe significare che Manzocchi era ancora vivo a quell'ora (ma Huttunen ritiene che poteva trattarsi anche del motore che si stava spegnendo)³⁷². Quando sopraggiunsero i soldati non si sentiva però più nulla. Lo stesso Mattila ammette di non sapere perché i soccorsi fossero arrivati con tanto ritardo.

Venne alzata la coda del Fiat, sotto la quale furono inseriti dei martinetti per sollevarla, dopodiché fu spalata la neve che ingombrava l'abitacolo. Il comandante della pattuglia chiese se c'era qualcuno disposto a strisciare sotto l'aereo. Mattila si offrì volontario (c'era il pericolo che i martinetti cedessero). Non fu affatto facile scivolare sotto la carlinga, essendo rimasto uno spazio di soli 70-80 centimetri tra questa e la superficie ghiacciata del lago. Manzocchi fu trovato a testa in giù, imprigionato dalle cinghie di sicurezza, che Mattila fu costretto a tagliare per liberarne il corpo. Una gamba era però rimasta impigliata nel posto di pilotaggio. Mattila dovette fare forza per tirarla a sé e finalmente il corpo scivolò in basso. Manzocchi era già morto, probabilmente

³⁷² Questa informazione in realtà non è confermata da alcuna fonte, come si ricorda nel sito forum.axishistory.com in data 22.3.2010.

però da poco, infatti la pelle era ancora calda. Se i soccorsi fossero arrivati in tempo, o se gli abitanti del luogo avessero avuto i mezzi per sollevare il velivolo, Diego sarebbe probabilmente stato estratto ancora vivo³⁷³.

Le ore che seguono il recupero del cadavere di Manzocchi sono cruciali per completare il quadro di quanto successe quel tragico 11 marzo. Secondo Aarne Mattila, una volta estratto il corpo, questo venne deposto sulla slitta per essere trasportato alla scuola professionale della *Kimiyhtiö*, dove si trovava l'ospedale militare n.11. Così Mattila continua: "Portammo il pilota nell'atrio, dove il medico esaminò il cadavere e accertò che una pallottola aveva attraversato il petto. Secondo il medico ciò non era però stato sufficiente a provocare la morte. Una concausa era stata il lungo prolungare del pilota a testa in giù nell'aereo rovesciato"³⁷⁴. Oltre alla ferita al petto infatti il medico constatò contusioni al capo, causate dal cappottamento³⁷⁵.

Dunque, secondo Mattila, il medico di turno verificò che Manzocchi era stato colpito da una pallottola³⁷⁶. A questo referto, di cui non abbiamo trovato documentazione, so riferisce Mattila, testimone oculare. Possiamo mettere in dubbio l'autenticità del racconto? Quale motivo avrebbe Mattila di inventarsi questo dettaglio della ferita rilevata da un medico militare? Ma se la ferita ci fu veramente, come era stata inflitta? Con quale dinamica? Del resto, secondo la testimonianza resa a *Guerra di continuazione* finita da Väinö Lemmilä, il responsabile per la parte meccanica del Gruppo da Caccia *Lentolaivue 26*, riportata da Huttunen, non furono riscontrati sull'aereo di Manzocchi danni inflitti da fuoco nemico. Quelli constatati sul velivolo erano tutti conseguenza dell'atterraggio di fortuna³⁷⁷.

L'aereo di Manzocchi non risulta dunque essere stato colpito, il che rende problematico che una sola pallottola abbia raggiunto il pilota. Forse per questo motivo Karhunen ha sostenuto che l'aereo di Manzocchi fu centrato da più proiettili³⁷⁸. Carl-Erik Bruun ha invece avvalorato la versione della ferita al

³⁷³ Secondo Anttonen, Manzocchi era invece ancora vivo quando fu estratto dalla cabina di pilotaggio, ma morì poco dopo a causa della ferita riportata e per essere rimasto sei ore [sic] a testa in giù (Anttonen, 2004: 4).

³⁷⁴ "Siellä kannoimme lentäjän ala-aulaan, missä lääkäri tutki vainajan ja totesi luodin menneen rinnasta läpi. Tämä ei ollut lääkärin mielestä yksin aiheuttanut kuolemaa, syynä oli myöskin se, että lentäjä oli joutunut olemaan pää alaspäin nurin menneessä koneessa niin kuin pitkän ajan" (Mattila, 1986).

³⁷⁵ Questo è stato affermato da Bruun nel suo discorso a Hietaniemi. Sempre Carl-Erik Bruun ha sostenuto che Manzocchi venne ferito a un polmone, ma la morte sopravvenne a causa della lunga agonia a testa in giù. I commilitoni del Lelv 26 ritennero invece che fosse deceduto soffocato dal nevischio (Bruun, 1991: 57), ipotesi condivisa anche da Ritaranta (Ritaranta, 1996: 15).

³⁷⁶ Probabilmente fu in questa fase che venne chiarita l'identità del pilota. Mattila dice che dai documenti esaminati risultò essere un volontario italiano.

³⁷⁷ Il 19 marzo il Fiat venne mandato a Tampere per le riparazioni, da dove tornò al reparto il 19.4.1941, cioè in tempo per essere utilizzato nella Guerra di continuazione. Servì onorevolmente per tutta la durata del conflitto. Il suo ultimo volo è del 28.8.1944. Il 25.2.1945 venne ritirato dal servizio e il 31.5.1945 radiato.

³⁷⁸ "Diegon koneeseen osui useita luoteja" (Karhunen, 1974: 105-106).

petto subita da Manzocchi, che ne causò l'abbattimento³⁷⁹



*Il tenente Carl-Erik Bruun e le "vittime" sovietiche del G.50
(per gentile concessione di Göran Bruun)*

LE CAUSE DELL'ABBATTIMENTO

In una lettera, Juha Tompuri, moderatore del forum *Axishistory*³⁸⁰, ha così ricostruito la battaglia aerea che portò alla morte di Manzocchi: vengono avvistati i bombardieri sovietici. L'allarme è dato alla base; Puhakka e l'italiano si alzano in volo. I bombardieri si sono già avvicinati all'area di Kouvola. I Fiat devono guadagnare continuamente quota per portarsi all'altezza dei velivoli russi. I due piloti si separano e attaccano i bombardieri. Era la tecnica favorita dei piloti finlandesi, entrare in una formazione di bombardieri, separando i singoli velivoli per poi abatterli³⁸¹. Manzocchi è colpito, continua Tompuri, o dal fuoco della mitragliatrice di un bombardiere o di un caccia di scorta. L'italiano viene raggiunto ad un polmone e deve ripiegare³⁸². Evidentemente giudicò la ferita essere tale da impedirgli di tornare alla base di

³⁷⁹ Bruun, 1991: 57.

³⁸⁰ Juha Tompuri si era interessato a Diego Manzocchi già nel 1990, quando partecipò alle onoranze per i 50 anni dalla morte del pilota, tenutesi a Hietaniemi.

³⁸¹ Jackson, 1970: 66.

³⁸² Bruun, 1991: 57.

litti/Haukkajärvi. Di conseguenza decise di puntare sul più vicino luogo adatto all'atterraggio, che era il lago ghiacciato di Ikola. Invece di atterrare con sicurezza sulla pancia, per evitare di danneggiare l'aereo, estrae il carrello. Dall'alto non si era accorto della strada tracciata da uno spazzaneve, che aveva lasciato un ciglio ghiacciato, che segnerà il suo destino. L'aereo, rullando, urta contro la sponda della strada e si rovescia³⁸³.

Nella relazione scritta dal maggiore J.W.R. Harju-Jeanty, comandante del LeLv 26, il reparto cui Manzocchi apparteneva, stilato alle ore 22.05 dell'11 marzo e indirizzato ai superiori del comando di Selänpää, non si indica la causa dell'abbattimento³⁸⁴. Solo alle 9.50 del giorno seguente il comandante del Gruppo da Caccia indicherà il luogo dove l'aereo è stato trovato, "parzialmente immerso nell'acqua". Secondo l'ufficiale, l'italiano non è tornato alla base, se ne deduce di conseguenza che "è verosimilmente defunto". In questo documento si menziona il rapporto dell'alfiere Alppisara, che alle 17.20 aveva raggiunto l'aereo con i soccorsi. Costui ha riferito che l'aereo era sprofondato nell'acqua, non nella neve; evidentemente per l'arrivo della primavera sulla superficie ghiacciata si era creata una pozza d'acqua, ampliata col passare delle ore pomeridiane. All'interno era stato trovato "almeno un pilota morto". Dizione indubbiamente strana essendo il Fiat un caccia monoposto.

Il primo, logico, interrogativo è che cosa abbia causato la caduta del Fiat G. 50 di Manzocchi. Sono state avanzate diverse ipotesi. Secondo la versione più diffusa, accreditata, abbiamo visto, da Tapio Huttunen, Manzocchi fu ferito o dalla mitragliatrice di uno dei bombardieri che stava attaccando o da uno dei caccia Polikarpov I-153 *Chaika* che facevano da scorta, anche se la presenza dei caccia non è confermata³⁸⁵. In base a questa versione, Manzocchi fu colpito da una sola pallottola³⁸⁶.

³⁸³ Lettera di Juha Tomperi del 15.5.2013.

³⁸⁴ Il Diario del LeLv 26 è conservato presso l'Archivio di guerra di Helsinki. Il maggiore J.W.R. Harju-Jeanty aveva preso il comando del LeLv 26 il 6 dicembre del 1939 (Stenman, 2013: 17). Fu lui dunque a gestire l'inserimento dei Fiat nella linea di volo.

³⁸⁵ Anche Munzi ritiene che Manzocchi sia stato abbattuto da uno dei caccia di scorta, ma parla di *Polikarpov I-16 Rata*. Il *Polikarpov I-153 Chaika* (Gabbiano) è stato l'ultimo caccia biplano ad essere prodotto, venendo introdotto nel 1939, mentre il *Rata* era un monoplano, oramai obsoleto come caccia, risalendo il suo primo volo al 1933; aveva comunque dato buona prova di sé nella Guerra di Spagna contro l'aviazione franchista e italiana. Nel 1941 costituiva ancora i due terzi della caccia sovietica. I sovietici non misero in linea i loro aerei più moderni, sottovalutando la capacità di resistenza finlandese. Sull'impiego dell'aviazione sovietica nella Guerra d'inverno vedi Jackson, 1970: 65-78.

³⁸⁶ L'ipotesi che Manzocchi sia stato ferito in combattimento è dunque quella che va per la maggiore, si veda ad esempio Saarinen, 2002: 261. Il Fiat G. 50 venne fornito di corazzatura del posto di pilotaggio solo a guerra conclusa; fu provata sull'FA-15 nel giugno del 1940. Il suo peso rendeva però l'aereo ancor più difficile da manovrare, né questa protezione collocata alle spalle del pilota si rivelò essere efficace (Paronen, 2009: 51).



Il Fiat G.50 FA-22 di Diego Manzocchi, foto scattata a Joroinen alla fine del giugno 1941; in primo piano il sergente pilota K. Tuomikoski (da K. Keskinen-K. Stenman, Fiat G. 50)

Secondo Juha Tompuri, la dinamica di un duello aereo, con i velivoli che volano a diversa velocità, con diversa angolazione e distanza, può giustificare come Manzocchi venga raggiunto da un unico proiettile. Come mi ha scritto Maurizio Pasqualetti, esperto di armi da fuoco, le raffiche sparate erano di solito brevissime per risparmiare colpi (le scorte di munizionamento pesavano e quindi non andavano sprecate, e questo è valido per i caccia quanto per i bombardieri). Ovviamente la possibilità di colpire un aereo con un solo colpo sono scarse, ma il proiettile potrebbe essere stato vagante, oppure appartenere all'inizio o alla fine di una raffica sparata contro un aereo che non volava alla stessa altezza e alla stessa velocità, come comunemente si faceva, dato che in un duello aereo le posizioni cambiano continuamente. Pasqualetti mi fa anche notare che l'attacco viene di solito mosso da parte dei caccia dall'alto verso il basso. Ma in questo scontro i sovietici si trovavano più in alto rispetto al G. 50 di Manzocchi, quindi a suo giudizio è possibile che un colpo partito dalla mitragliatrice di un bombardiere sovietico abbia colpito Manzocchi dall'alto verso il basso. In questo caso il proiettile sarebbe dovuto entrare nel polmone (a questo tipo di ferita è stato fatto comunemente riferimento) attraverso la clavicola, il che presuppone un'angolazione quasi verticale³⁸⁷.

³⁸⁷ In una lettera (31 luglio 2007), Edoardo Mori, un esperto di armi da fuoco, aggiunge: "Se è vero che il proiettile non ha dovuto attraversare parti della carlinga diviene difficile capire come mai il proiettile non lo ha attraversato da parte a parte (un proiettile così, pur calcolando un grosso giaccone di cuoio, penetra oltre 90 cm nel legno, circa 20 cm di osso e cm 130 di carne). Se resta nel corpo, anche avendo colpito un osso, vuol dire che è stato sparato da

La ferita al polmone non sarebbe stata di per sé mortale, ma lo diveniva l'emorragia interna che ne derivava. Si è anche parlato di una ferita al petto, una angolazione questa più realistica, in quanto il proiettile sarebbe stato sparato frontalmente, ma anche di questa ferita non abbiamo testimonianza documentaria di prima mano. Il problema resta aperto. Manzocchi fu veramente colpito a un polmone? Sulla base di quale testimonianza è stato dedotto questo? Huttunen non lo dice. Il medico che esaminò il cadavere del pilota, stando al sergente Mattila, accennò a una ferita al petto, che naturalmente può essere interpretata come inferta a un polmone, ma potrebbe anche essere di diverso tipo.

La dinamica del colpo che avrebbe raggiunto Manzocchi in volo mi è stata però smentita da Kari Stenman, il più autorevole studioso finlandese del caccia Fiat G. 50, secondo il quale la pallottola poteva essere stata sparata da un velivolo nemico solo se questo si trovava perpendicolarmente o quasi al pilota, in sostanza verticalmente o quasi dall'alto verso il basso. Questo esclude a suo parere che provenisse dalla mitragliatrice di un bombardiere e in pratica anche che fosse stata esplosa da un caccia, essendo l'angolo troppo irrealistico e difficile da mantenere e in ogni caso nell'aereo sarebbero stati riscontrati dei fori di entrata di altri proiettili della raffica, mentre sappiamo che l'aereo era rimasto indenne³⁸⁸. Quindi, conclude Kari Stenman, stando così le cose, è praticamente impossibile che Manzocchi sia stato raggiunto a un polmone in un combattimento aereo.

Non risulta peraltro da alcun rapporto che i soccorritori abbiano trovato macchie di sangue nell'aereo. E' però vero che una ferita al polmone, che può comportare una lunga agonia, non provoca necessariamente un versamento di sangue³⁸⁹. Gherardo Bozzetti nel 1979 scrisse che Manzocchi si era battuto contro *cinque* caccia sovietici, venendo colpito da *quattro* proiettili. Per il numero dei caccia si era basato su quanto a suo tempo aveva scritto Zingarelli³⁹⁰, per il numero dei proiettili non sappiamo.

Come abbiamo visto, non trova riscontro che la fusoliera del Fiat sia stata colpita da pallottole di mitragliatrice, che ne avrebbero potuto causare la

molto lontano e cioè da oltre un chilometro".

³⁸⁸ Lettera del 27.9.2013.

³⁸⁹ Queste osservazioni sono il frutto di una conversazione col dr Robert Paul, libero docente di medicina interna dell'università di Turku.

³⁹⁰ "Gravemente ferito da quattro proiettili in un combattimento contro cinque aerei nemici, non fu in grado di liberarsi dei rottami del suo apparecchio. Venne ritrovato due giorni dopo, morto probabilmente per assideramento" (Bozzetti, 1979: p. 101). Sarebbe interessante sapere dove nel 1979 Bozzetti raccolse queste informazioni, alcune inesatte, che ancora non circolavano in Italia e a dire il vero non erano ancora apparse sulla stampa finlandese. La fonte potrebbe essere comunque locale, forse un commilitone di Manzocchi, ancora non informato sulla causa del decesso di Manzocchi, che ovviamente non fu per assideramento dopo due giorni (!) di agonia. Bozzetti fa riferimento a "una pubblicazione del Ministero della Difesa [finlandese]-Commissariato per le Onoranze ai Caduti in guerra, in cui si menziona la morte di un *ufficiale* pilota italiano, di cui non abbiamo più precisa notizia.

caduta³⁹¹. E' peraltro difficile pensare che si sia potuto ferire il pilota del G. 50 senza lasciare fori nella carlinga, infatti soltanto la testa del pilota ne emergeva, protetta comunque dalla "gobba" dell'aereo. Per accedere al posto di pilotaggio era stato di conseguenza ricavato uno sportellino.

Questa gobba rappresentava peraltro un ostacolo per la visibilità. L'asso dei G. 50, Olli Puhakka, infatti dichiarò che il Fiat poteva essere facilmente sorpreso dai caccia nemici perché la visibilità alle spalle e ai fianchi del pilota era pessima³⁹². Nell'azione compiuta il 26 febbraio a sud di Kouvola, l'aereo di Puhakka venne colpito, ma senza gravi conseguenze. Nella sua relazione scrisse: " Nel mio aereo alcuni fori, tra l'altro rotta la bombola dell'ossigeno"³⁹³. In uno scontro aereo quindi i colpi che andavano a segno erano di solito più di uno.

A questo punto è necessario chiedersi se esiste veramente un rapporto steso dal medico dell'ospedale da campo n. 11, di cui alcuni parlano, ma nessuno cita direttamente.

La terza ipotesi della caduta dell'FA-22 è che Manzocchi abbia esaurito il carburante³⁹⁴. Come infatti mi ha scritto Kari Stenman, bisogna tener presente che Manzocchi decolla per il suo ultimo volo alle 13.40 e compie l'atterraggio alle 14.25, e cioè 45 minuti dopo la partenza. Si trovava quindi al limite dell'autonomia del Fiat G. 50 che era di circa un'ora, autonomia che ovviamente diminuiva in caso di combattimento aereo³⁹⁵.

Nella foga dello scontro, l'italiano non si sarebbe dunque reso conto di stare per finire il carburante, e quindi fu obbligato ad un atterraggio di emergenza, non essendo sicuro di poter rientrare alla base. A rigor di logica però, se fosse stato ferito, avrebbe comunque dovuto tentare di dirigersi verso la vicina base di Haukkajärvi, dove avrebbe trovato soccorso medico. E' stato anche supposto che Manzocchi si fosse addirittura diretto nella direzione sbagliata; per tornare alla base fu costretto a invertire la rotta, consumando ulteriormente combustibile.

³⁹¹ Nel citato libro di Keskinen-Stenman-Niska, *Fiat G.50*, non si menziona che l'aereo di Manzocchi sia stato colpito; più esplicitamente in Hyvönen, 2001 si dice che "nell'aereo non sono stati riscontrati colpi ricevuti" (citato anche da Saarinen, 2005:71). Karhunen, 1974, aveva parlato di scariche di mitragliatrice sparate dal bombardiere sovietico contro l'aereo di Manzocchi (Saarinen, 2002: 220). L'accuratezza della ricostruzione dell'episodio della morte di Manzocchi da parte di Hyvönen è stato però messo in dubbio da Juha Tompuri: "A great deal at Hyvönen book about Manzocchi is not based on facts" (<http://forum.axishistory.com/viewtopic>, 6.4.2013).

³⁹² Dalla Relazione resa da Olli Puhakka dopo l'azione del 26 febbraio, in Stenman, 2013: 32.

³⁹³ "Koneessani muutamia reikiä, mm. happipullo rikki" (citato da Stenman, 2013: 32).

³⁹⁴ Tesi sostenuta, seppur in via dubitativa, da Haapanen, 2002: 136, ma che ritroviamo anche in alcuni articoli, ad esempio in quello del *Kouvolan Sanomat* del 1986 (*Ylikersantti Manzocchin kohtalosta*).

³⁹⁵ Lettera del 27.9.2013.

Una quarta ipotesi è quella secondo la quale Manzcocchi fu vittima di un guasto meccanico³⁹⁶. Kari Stenman afferma che l'aereo di Manzcocchi andò perduto a causa di un *incidente aereo*³⁹⁷, pur non escludendo, come abbiamo visto, la possibilità che avesse finito il carburante. Questa ipotesi sembra però essere contraddetta da quanto affermò Antti Snell nel 1989. Questo testimone ha scritto sull'*Itin Seutu*: "Dopo un poco ritornammo alla postazione e vedemmo che uno dei caccia finlandesi era stato colpito e aveva cominciato a precipitare da Saaskijärvi in direzione di Kausala"³⁹⁸.

E' però vero che un altro dei testimoni che quel giorno assisté allo scontro aereo, il tredicenne Antero Hasu, non riferì di un aereo in fiamme o in caduta libera. Helmi Lampila da parte sua dichiarò che il Fiat volava basso, quasi toccando le cime degli alberi, ma compì una improvvisa virata, segno che il velivolo poteva essere ancora controllato, e questo potrebbe indicare che Manzcocchi, arrivato al limite dell'autonomia, stesse cercando un luogo adatto all'atterraggio.

In conclusione, a nostro parere l'atterraggio di fortuna tentato da Manzcocchi fu dovuto alla mancanza di carburante o a un guasto meccanico. Infatti la testimonianza di Antti Snell su riportata di per sé non attesta un avvenuto abbattimento, e la dinamica descritta può adattarsi anche ad un aereo che ha esaurito la propria autonomia o che un guasto meccanico obbliga a disingaggiarsi.

Come morì Manzcocchi? Anche qui abbiamo varie versioni: affogato nell'acqua; soffocato nella neve; ferito al capo o al polmone; dissanguato. Un fatto è certo: Diego rimase prigioniero dell'aereo ribaltato. Non riuscì a liberarsi dal posto di pilotaggio, tanto è vero che Aarne Mattila, per farne uscire il corpo, dovette tagliare una parte dei pantaloni della tuta di volo, impigliatisi nel posto di pilotaggio. Poiché Mattila però dice anche che dovette slacciare le cinture che legavano il pilota al seggiolino possiamo supporre che Manzcocchi non fu neppure in grado di liberarsi di esse, forse perché svenuto per un colpo alla testa ricevuto all'atterraggio. Quello che fu fatale per Manzcocchi non fu il cappottamento, ma il fatto che la superficie del lago non era più gelata. Nel punto in cui l'aereo si rovesciò era coperta di nevischio (altri hanno detto d'acqua). Questo penetrò nel posto di pilotaggio, con conseguenze letali per il pilota.

L'ipotesi della ferita al polmone resta comunque, ma non ha un supporto documentario e in realtà non sappiamo neppure come il riferimento ad essa sia

³⁹⁶ Keskinen-Stenman-Niska, 1977: 86. Secondo Paronen, il guasto meccanico si manifestò in conseguenza dello scontro aereo (Paronen, 2009: 42).

³⁹⁷ Sintetizzando gli avvenimenti riguardanti i Fiat del Gruppo da Caccia 26, Stenman afferma: "Kaksi ohjaajaa oli saanut surmansa, toinen ammuttiin alas ja toinen (italialainen) menehtyi lento-onnettomuudessa" (Stenman, 2013: 39).

³⁹⁸ "Pienen ajan kuluttua menimme näköalapaikalle, silloin näimme, kun toinen suomalaishävittäjä oli saanut osuman ja alkoi pudota Säaskjärven kohdalta Kausalaan päin" (Snell, 1989).

nato, visto che l'unico accenno ad una ferita è riportato nell'articolo di Mattila, dove si parla però di una ferita al petto rilevata dal medico dell'ospedale da campo. E' possibile che sia stata divulgata per "nobilitare" la morte del pilota, colpito in battaglia, e una volta citata come ipotesi diventerà un elemento incontestato? Il fatto è che questa ipotetica "nobilitazione" (in sostanza una invenzione bella e buona) cozza contro la testimonianza del sergente Mattila su riportata, che parla di un trasporto del cadavere nell'ospedale da campo dove fu esaminato da un medico. Naturalmente è possibile che Mattila non sia stato presente all'atto dell'esame, e che, più tardi, abbia udito da altri che sul corpo era stata riscontrata una ferita al petto, da qui, in seguito, il passaggio a una ferita al polmone. E' l'ennesimo "mistero" nella vicenda Manzocchi, o forse, più semplicemente, l'ennesima aggiunta postuma alla vicenda che lo riguarda.

Il problema della ferita ci porta per logica di cose a far riferimento ad una ulteriore, inquietante ipotesi avanzata dal giornalista Paolo Torretta sul tabloid di Helsinki *Ilta-lehti* il 5 marzo del 2010. Secondo Torretta, che ben conosce la dinamica del combattimento aereo sostenuto da Manzocchi, la ferita di Manzocchi esiste e fu provocata da "fuoco amico" e cioè dai militi della Guardia nazionale finlandese (*Suojeluskunta*), che lo uccisero con una fucilata³⁹⁹. Torretta scrive che i primi testimoni giunti sul luogo dell'atterraggio erano dei ragazzi del luogo. Uno di questi, il tredicenne Matti Laitinen, che, è bene ricordarlo, è deceduto da più di quaranta anni, quindi la sua testimonianza è passata, per giungere a noi, attraverso molte e diverse bocche, avvertì la *Suojeluskunta*. Dove il giornalista italiano abbia trovato questa notizia non è detto esplicitamente. Si tratta comunque di una informazione di seconda mano, infatti di Laitinen e della sua testimonianza se ne è venuti a conoscenza tramite articoli comparsi su giornali di provincia. Huttunen scrive che Matti Laitinen avvisò le "autorità", senza specificare quali⁴⁰⁰, ma poiché la *Suojeluskunta* si occupava della difesa e osservazione aerea, oltre che di compiti di polizia militare, come la caccia ai *desantti* sovietici, cioè i sabotatori infiltrati oltre le linee, è logico pensare che il ragazzo abbia appunto informato la Guardia Civile e non la polizia o un reparto dell'esercito⁴⁰¹.

³⁹⁹ Torretta, 2010b. Il sottotitolo dell'articolo riporta: "Vakooja Diego Manzocchi kohtasi loppunsa suojeluskunnan käsissä" (La spia Diego Manzocchi incontrò la morte per mano della Guardia Civile). Il dubbio che non tutto sia andato come raccontato "ufficialmente" a proposito della morte di Manzocchi era stato in precedenza esposto da Allan Kiviaho nel sito www.interlingua.fi/mili dell'agosto 2007.

⁴⁰⁰ La notizia è di fonte giornalistica. Anni fa mi fu fornita la copia di un articolo non datato (ma risalente al 1986; non riportava l'indicazione di dove fosse comparso, ma ritengo si tratti del quotidiano di Kouvola, *Kouvolan Sanomat*), in cui si dice che il ragazzo avvertì genericamente le "autorità militari".

⁴⁰¹ Quello di *desantti* (dal francese *descente*, discendere) era il nome dato in Finlandia agli appartenenti ai reparti sovietici di sabotatori e spionaggio che venivano paracadutati oltre le linee finlandesi durante la Guerra d'inverno e quella di continuazione. Il loro impiego iniziò tra la fine del 1939 e gli inizi del 1940 quando, per via di terra, vennero infiltrate delle pattuglie con compiti di raccolta di informazioni sul terreno e di sabotaggio. In seguito verranno paracadutati sia piccole unità sia singoli individui. I danni che causarono alle difese finlandesi furono limitati, anche per il fatto che, una volta infiltrati, venivano presto scoperti ed arrestati dalla polizia militare e dalla *Suojeluskunta*, tanto che, è stato calcolato, i sovietici persero ben il 95% di questi infiltrati (Sudenniemi, 1987: 16). Sul loro operato vedi Sudenniemi, 1987.

La menzione fatta da Torretta di una testimonianza di Laitinen risale ad Allan Kiviaho, un appassionato di polemologia, il quale a sua volta cita Juha Tompuri, il quale cita Esko Laiho, meccanico del Gruppo da Caccia LeLv 26⁴⁰², che era stato informato dal fratello, il quale aveva infine sentito il racconto di quanto sarebbe successo quando era arrivato all'aereo di Manzocchi con la pattuglia di salvataggio. Insomma una trafila di informatori un po' troppo lunga per non farci dubitare sulla correttezza ed esattezza di quanto alla fine riportato⁴⁰³.

Secondo la versione di Torretta, i giovanetti si erano avvicinati all'aereo. Qui sentirono i lamenti espressi in una lingua straniera che a loro parve essere russo. Spaventati, fuggirono e avvertirono la Guardia Civile. Sopraggiunsero così alcuni militi della *Suojeluskunta*. Torretta ritiene che costoro non abbiano riconosciuto in quel pilota che parlava una lingua "strana" uno dei loro, ma lo abbiano scambiato per un aviatore sovietico (o per un *desantti*?). Forse perché impressionati dal gesticolare o dalle grida del pilota, aprirono il fuoco uccidendolo⁴⁰⁴. Scenario possibile, infatti, come scrive Seppo Sudenniemi, durante la guerra, la propaganda si preoccupò di avvertire la popolazione e i militari del pericolo rappresentato da questi sabotatori, e questo provocò una certa tensione tra i finlandesi che vivevano a contatto col fronte. Così lo storico continua: "Molto spesso successe che i membri degli equipaggi di aerei sovietici abbattuti venissero scambiati per paracadutisti sabotatori e lo zelo degli addetti alla difesa del territorio e dei semplici cittadini provocò molti falsi allarmi". E questo anche in conseguenza del fatto che i *desantti* non erano soltanto russi o finnici etnici, ma anche finno-americani, inglesi e svedesi. Spesso la cattura dei piloti di aerei sovietici abbattuti o di veri *desantti* avveniva dopo un violento scontro a fuoco. I *desantti* in particolare erano ben consci del fatto che rischiavano, una volta fatti prigionieri, la fucilazione⁴⁰⁵.

E' da rilevarsi che i calibri delle mitragliatrici russe montate sui bombardieri SB e sui caccia sovietici e quello dei fucili della milizia territoriale (7,62x54R), sostanzialmente coincidono⁴⁰⁶, quindi una eventuale autopsia non avrebbe

⁴⁰² Esko Laiho e Manzocchi, racconta Karhunen, si salvarono per miracolo da un attacco che i caccia sovietici effettuarono sulla base di Haukkajärvi. Manzocchi era rimasto agganciato nell'abitacolo e non era riuscito a liberarsi; fu Laiho ad agire con rapidità, salvandogli probabilmente la vita (Karhunen, 1974: 91; il racconto di Laiho è riportato anche in Saarinen, 1972: 164).

⁴⁰³ L'inconsistenza di una testimonianza vecchia di decenni, come è quella di Matti Laitinen, è stata messa in evidenza da Juha Tompuri in <http://forum.axishistory.com/viewtopic> (6.4.2013).

⁴⁰⁴ Questa ricostruzione è stata ritenuta essere valida da Cristhoper Venegoni, 2014, il quale però confonde i militari della *Suojeluskunta* con i *sissit*, i commando sciatori finlandesi che agivano oltre le linee sovietiche.

⁴⁰⁵ Sudenniemi, 1987: 13-16; 78.

⁴⁰⁶ La *Suojeluskunta* nel 1939 era dotata di fucili russi Mosin Nagant di tre diverse versioni (M27; M28; M28/30); solo a *Guerra d'inverno* finita fu adottato il modello M39. Erano tutti derivati dal fucile russo Mosin Nagant 91/30. Come mi informa Maurizio Pasqualetti, "La versione originale russa era già un buon fucile ma i finlandesi lo migliorarono notevolmente sostituendo le canne, la calciatura e gli organi di mira arrivando a produrre, forse, i migliori

discolpato i militi. L'affermazione fatta da Torretta che Manzocchi non vestisse una uniforme (sarà più corretto dire tuta di volo) finlandese e che quindi per questo motivo i militi presero un abbaglio, è peraltro poco credibile⁴⁰⁷.

Questa ipotesi del "fuoco amico" è apparsa agli appassionati finlandesi di aviazione, oltre che totalmente fantasiosa, addirittura offensiva⁴⁰⁸. Juha Tompuri ha ironizzato su di essa, non ritenendo credibile che i militi della Guardia Civile abbiano prima ammazzato Manzocchi avendolo scambiato per un pilota russo e poi, accortisi dell'errore, ne abbiano riportato il corpo nell'abitacolo dell'aereo, dove ricordiamolo, fu ritrovato dalla pattuglia di Alppisara. La possibilità che Manzocchi sia rimasto vittima del "fuoco amico" presupporrebbe insomma tutta una complessa serie di operazioni di copertura, sia da parte della Guardia Civile, sia dei testimoni oculari che assistono all'estrazione del corpo dall'aereo rovesciato, sia di chi andò in soccorso. Una montatura del genere difficilmente sarebbe passata sotto silenzio. L'intero racconto fatto da Mattila sarebbe dunque una pura e semplice messinscena.

Bisogna innanzitutto ricordare che l'aereo FA-22 si era rovesciato, imprigionando il pilota. Come aveva fatto Manzocchi a liberarsi? La testimonianza di Arne Mattila è fondamentale: quando i soccorsi arrivarono, l'italiano era ancora legato al suo seggiolino, e solo alzando in parte il Fiat il sergente poté scivolare sotto di esso per liberare il corpo; per di più Mattila non era solo quando intervenne, ma erano presenti molte altre persone, gente del luogo e soldati della pattuglia dell'alfiere Alppisara, quindi non può essersi inventato l'intera vicenda. Se quanto asserito da Mattila non è mai avvenuto, la montatura fu incredibilmente complessa da parte finlandese considerando anche che, come in altra sede sostenuto da Paolo Torretta, l'aereo non si sarebbe affatto ribaltato, permettendo al pilota di uscirne indenne. Dettaglio fondamentale per sostenere che era stato ucciso dai militi.

E in fin dei conti, ne valeva la pena? Di fuoco amico ne sono morti tanti di soldati nelle guerre! E' vero che non disponiamo di un rapporto ufficiale

fucili bolt action della seconda guerra mondiale" (lettera del 24.4.2013). Provenivano in buona parte dalle scorte risalenti alla prima guerra mondiale. Era in dotazione anche la mitragliatrice leggera Lewis, montata anche su aerei, un'arma pure risalente al primo conflitto ed impiegata nella guerra civile finlandese del 1918, di calibro 7,7x57. Poteva essere imbracciata anche da un solo uomo.

⁴⁰⁷ Tra le procedure che i piloti dovevano seguire prima di decollare c'era quella del controllo dell'equipaggiamento. Dovevano avere la tuta adatta secondo la stagione, il paracadute, la pistola con relative munizioni, una bussola, il *puukko*, il salvagente nel caso volassero sul mare e una carta della zona. Nell'aereo veniva conservata anche una razione di cibo, consistente in tè, scatolame, gallette e formaggio, che permettevano di sopravvivere per qualche giorno in caso di abbattimento dietro le linee nemiche. Naturalmente c'era anche un kit di pronto soccorso.

⁴⁰⁸ Quanto scritto da Paolo Torretta è stato accolto con ironia e destituito di ogni fondamento da Tapio Huttunen, il quale ugualmente critica alcuni dettagli "fantasiosi" di Munzi (ad esempio la slitta trainata da renne, Munzi, 2007: 5; 41) e conclude: "Forse per gli italiani Munzi e Torretta la Finlandia è un Paese lontano e misterioso, dove può accadere qualsiasi cosa". Una critica alle ipotesi avanzate da Paolo Torretta è comparsa a firma di Juha Tompuri nel sito *forum.axishistory.com*. a seguito di un discussione iniziata nello stesso forum il 15.3.2010.

sull'operazione di salvataggio, ma questo non implica che si sia trattato di una colossale messa in scena per coprire il tragico errore dei finlandesi. Inoltre, non è pensabile che una Guardia Civile non si sia accorta che il velivolo portava sulla fiancata e sulle ali i contrassegni dell'aviazione finlandese, e cioè una vistosa svastica blu in ben sei esemplari!⁴⁰⁹ Dovremmo presupporre che Manzocchi si sia allontanato dall'aereo, che non era quindi più visibile, sia andato incontro alla pattuglia, magari gesticolando e gridando, il che avrebbe spaventato i miliziani, i quali avrebbero aperto il fuoco uccidendolo. Solo quando riconobbero dalla tuta di volo e dai documenti il volontario straniero dell'aviazione finlandese si resero conto del tragico errore. Di conseguenza Manzocchi venne infilato nuovamente nell'abitacolo (che però per essere sollevato aveva bisogno di martinetti) dove lo troveranno i soccorritori. Una sequenza così complessa da rendere questa ipotesi alquanto improbabile. Nel caso l'aereo non si fosse affatto ribaltato, tutta la messinscena diventa ovviamente più facile da montare, ma non abbiamo alcuna testimonianza che l'aereo fosse rimasto sulla pancia. In base alla ricostruzione fatta da Paolo Torretta si cercò di nascondere la tragica responsabilità dei finlandesi facendo di Manzocchi un eroe morto in combattimento, e si nascose invece che era stato ucciso da quegli stessi finlandesi che era andato a difendere. E questo avrebbe fatto nascere nei commilitoni il senso di colpa, di cui si liberarono continuando ad onorare la memoria dell'italiano.

E' però vero che non tutto nella ricostruzione ufficiale risulta essere convincente. Se Manzocchi non poteva essere stato colpito da una pallottola mentre si batteva in cielo, e se comunque il medico aveva rilevato una ferita da arma da fuoco sul cadavere, chi sparò quel proiettile? Inoltre, annota Kiviaho, non è stato trovato il referto medico dell'ospedale militare n. 11, né il risultato dell'autopsia. Non crediamo però che questa sia mai stata eseguita, non essendo una pratica comune in guerra. Nel caso di Manzocchi dovette trattarsi semplicemente di un esame esterno della ferita riportata. Presso l'Archivio militare di Helsinki (SA) non è stato rintracciato alcun documento emesso dall'ospedale da campo in cui fu esaminato il cadavere di Manzocchi⁴¹⁰.

⁴⁰⁹ Come abbiamo detto, all'origine di questa teoria del "complotto" sta quanto Allan Kiviaho riferì nel sito di *interlingua*. Kiviaho aveva però considerato come ipotetico l'intervento di Laitinen presso la locale Guardia Civile, infatti scrive: "venne forse avvertita l'unità locale della Guardia Civile, probabilmente veterani di una certa età, che udirono provenire dall'aereo parole in lingua straniera, che ritennero essere russo". Kiviaho ha definiti i militi "forse anziani", ma non così anziani, aggiungiamo, da non vedere delle grosse svastiche dipinte sulla fusoliera e sulle ali! Le insegne nazionali finlandesi erano in azzurro su disco bianco in fusoliera (del diametro di cm 70) e sopra e sotto le ali (del diametro di cm 100). Il disco di fondo era senza bordo (Di Giorgio, 1999: 23).

⁴¹⁰ Questo è stato comunicato dal funzionario del *Sota-arkisto* (Archivio di guerra) di Helsinki in data 1 agosto 2007, che così scrisse a Kiviaho: "Non è stato trovato un documento relativo all'autopsia o un certificato di morte riguardanti Diego Manzocchi, né nella documentazione dell'ospedale da campo n. 11 si è trovato il referto medico relativo". Questo fa concludere a Kiviaho che l'ospedale doveva essere soggetto ad una estrema pressione a causa dell'offensiva sovietica in direzione di Viipuri, ragion per cui l'afflusso di feriti era notevole. E' quindi comprensibile che non si potessero effettuare sempre le autopsie o determinare con esattezza la causa del decesso. Essendo Manzocchi arrivato già cadavere non fu stilato un referto medico. Kiviaho si chiede che cosa avvenne del corpo. Fu lavato e deposto in una bara ad

Del resto l'autopsia avrebbe soltanto potuto determinare se Manzocchi era stato colpito o meno, e di conseguenza come era avvenuto il decesso. Se non era stato colpito, tutta la teoria del fuoco amico cade, mentre se aveva veramente ricevuto una ferita al petto, essendo i calibri delle mitragliatrici russe e dei fucili finlandesi (pure di origine russa) i medesimi, l'autopsia non avrebbe comunque potuto stabilire chi aveva sparato la pallottola. Il "mistero" dell'autopsia si riduce quindi a una semplice necessità di più precisa documentazione relativa alla causa del decesso, e cioè se era stato causato da un'arma da fuoco (qualunque essa fosse) o da soffocamento⁴¹¹ o da emorragia.

Infine, ancora una ipotesi. Carl-Erik Bruun nel suo discorso tenuto a Hietaniemi nel 1990, parla di una pallottola sparata in uno scontro aereo o *da terra*⁴¹². Non so che cosa esattamente Bruun volesse dire con questo, forse pensava ad una possibile conseguenza del fuoco della contraerea finlandese?⁴¹³ Oppure voleva dire che il colpo fu sparato "a terra", non "da terra"?

HIETANIEMI

"Questo quartiere Generale mi informa che é caduto 4 giorni fa per la libertà Finlandia durante ultimo combattimento aereo volontario italiano sottufficiale aviatore Diego Manzocchi nato 26 dicembre 1912. -Quartiere Generale prega informare sua madre Anna Rosa Manzocchi chiedendo se desidera salma sia inviata a di lei spese in Italia". Così scrive da Helsinki il 15 marzo 1940 il conte Bonarelli, ministro della Legazione italiana. Non avendo ricevuto risposta, torna a chiedere chiarimenti⁴¹⁴. Il 9 aprile la Prefettura di Sondrio comunica alla Direzione generale della P.S. presso il Ministero dell'Interno che Bonarelli da Helsinki aveva comunicato quanto segue: "Pregasi voler telegrafare se signora Anna Gerosa vedova Manzocchi risultante residente Morbegno madre volontario aviatore Diego qui [sic] deceduto combattendo desideri rimpatrio

esempio per opera di una Lotta Svärd (le ausiliarie finlandesi)? E che cosa fu fatto dei suoi documenti e della sua piastrina di riconoscimento?

⁴¹¹ Alla morte per soffocamento nella neve fa riferimento Massimello (2007: 44), questo invece era stato escluso dal medico che aveva esaminato il cadavere, come ricordò Bruun nel suo discorso a Hietaniemi. Il decesso per soffocamento è menzionato nella voce http://fi.wikipedia.org/wiki/Luettelo_Suomen_ilmavoimien_lento-onnettomuudet, oltre che in Pajari, 1971: 269 e in Saarinen, 2002: 220.

⁴¹² "Ilmataistelussa tai maasta ammuttu luoti".

⁴¹³ Alla contraerea finlandese durante il conflitto furono attribuiti 314 abbattimenti di aerei sovietici, era quindi piuttosto efficiente (Shores, s.d.: 6). La difesa agli inizi del conflitto aveva però sofferto della mancanza di artiglieria. Notevole fu il contributo delle Ausiliarie, le *Lotat* (A.H., 1940: 484-486). Un colpo sparato da terra, questa volta da un soldato sovietico, raggiunse l'FR-105 di Onni Paronen all'inizio della guerra. La pallottola attraversò la parte inferiore della fusoliera dell'aereo sfiorando la gamba del pilota, il quale non riportò danni (Paronen, 2009: 40-41). La pallottola che colpì Manzocchi non poteva peraltro essere partita da un reparto di terra sovietico, che in quella zona non era presente.

⁴¹⁴ Nel frattempo, il 20 marzo, il Capo di Gabinetto del Ministero degli Esteri Filippo Anfuso, invia un telexpresso al collega del Ministero dell'Aeronautica comunicandogli che "giorno 12 corrente, durante un combattimento aereo, è caduto nel cielo di Finlandia il sottufficiale aviatore Diego Manzocchi. Dovendo informare dell'avvenuto decesso la famiglia del defunto, pregasi codesto Ministero volersi compiacere fornire a questo l'indirizzo della medesima".

salma che dovrebbe eseguirsi sue spese”.

La salma di Manzocchi non fu rimpatriata. Anna Rosa Manzocchi non la reclamò. Oltre a considerazioni economiche⁴¹⁵, agì in maniera determinante il parere negativo espresso dalle autorità italiane, che, data la natura della vicenda, preferivano non dare pubblicità al personaggio⁴¹⁶. Anche questo è logico, considerato che la versione ufficiale per giustificare la diserzione, era appunto l'antifascismo di Diego. Se però si fosse trattato di “vero” antifascismo, aggiungiamo, la propaganda mussoliniana avrebbe potuto sfruttare la morte in combattimento dell'eroico pilota, e come tale non aveva avuto difficoltà a considerarlo Bonarelli. Questa sarebbe stata per Diego Manzocchi una specie di redenzione, essendo andato a combattere contro il bolscevismo su un aereo di Mussolini; in questo modo il Fiat “rubato” all'Italia sarebbe diventato a sua volta un aereo “regalato” alla Finlandia. Se invece il vero motivo della fuga era di assolvere ad una missione segreta, la volontà di stendere un velo di opportuno silenzio e di considerare chiusa la vicenda era più che comprensibile.

Il corpo del pilota italiana non riposa dunque in Italia. Diego Manzocchi verrà sepolto a Helsinki, nel cimitero di Hietaniemi il 29 aprile del 1940⁴¹⁷. Sarà tumulato nel luogo attuale solo in un solo momento, dopo essere stato provvisoriamente inumato in altro settore dello stesso cimitero. Il cimitero di Hietaniemi, creato nel 1829, consiste infatti di varie settori. Quello dove venne sepolto Manzocchi era stato predisposto quando, scoppiata la *Guerra d'inverno*, si prevedeva l'inevitabile esigenza di dare onorata sepoltura ai caduti della provincia di Helsinki. Il progetto attuale risale al 1951 e la sua realizzazione e sistemazione al 1952.

I parenti di Diego furono messi al corrente da Bonarelli dell'avvenuta sepoltura,

⁴¹⁵ Nella lettera del 5 maggio 1940 che lo zio di Diego, Angelo Manzocchi, scrive al ministro Bonarelli, si legge che “La Questura di Sondrio ha mandato a mia Cognata un incaricato per domandare se la Famiglia desiderava avere in Italia la cara Salma ed espresse anche una spesa non indifferente: non tanto per questo ma per altre ragioni è stato risposto negativamente e le dirò poi il perchè” (citato da Bozzetti, 1979: 103). Il vero motivo della rinuncia ad esequie a Morbegno fu di opportunità politica.

⁴¹⁶ Il 9 aprile il Prefetto di Sondrio aveva scritto al Ministero dell'Interno e alla Direzione Generale di P.S.: “Avuta considerazione delle ripercussioni di ordine politico che potrebbe suscitare il rimpatrio della salma del Manzocchi ormai noto, in questa Provincia, come disertore ed antifascista, gradirò conoscere l'avviso di cotesto Ministero per quanto concerne la richiesta del R. Ministro di Helsinki”. In calce, a mano, evidentemente in seguito, è stato aggiunto *Contrario*. Il 19 aprile infatti dal Ministero dell'Interno con comunicazione riservata e urgente risponde: “Questo Ministero esprime parere contrario acchè la salma del Manzocchi sia fatta ritornare in Patria”. Non fu quindi Mussolini con un suo intervento personale, come sostiene un recensore di Munzi, a proibire il rientro della salma (www.adnkronos/Archivio/AdnAgenzia/2007/05/13/Cultura).

⁴¹⁷ Questa data non coincide con quella indicata sulla scheda del cimitero, che riporta invece il 4 maggio del 1940, giorno dell'inumazione. Probabilmente la registrazione fu fatta solo alcuni giorni più tardi. Nell'elenco dei caduti riportato in internet, troviamo la menzione di Diego Manzocchi con la corretta indicazione della data del decesso (www.mil.fi/perustietoa/sankarivainajat/index_en.dsp; vedi anche <http://tietokannat.mil.fi/menehtyneet/index.php3>).

come conferma lo zio di Diego che il 5 maggio scrive al ministro d'Italia: "Ora Lui riposa onorato dal Popolo Finlandese per il quale ha combattuto ed è morto nel Camposanto degli Eroi e noi ne siamo fieri e paghi: verrà giorno che se ne riparlerà, ora la guerra infuria e tanta gioventù sarà ancora sacrificata a difesa della giustizia e della civiltà!". Era in fondo giusto che le cose andassero così. Diego aveva a Hietaniemi il posto che si era meritato con il suo coraggio e il suo sacrificio supremo, accanto ai tanti finlandesi che avevano combattuto per la libertà della Patria⁴¹⁸.

In risposta ad una richiesta del Ministero degli Esteri del 30 aprile 1987 rivolta a conoscere se all'estero esistessero monumenti commemorativi di caduti italiani, il 3 giugno dello stesso anno dall'Ambasciata d'Italia in Finlandia rispondeva che "Non risulta a questa Rappresentanza che esistano in Finlandia monumenti a suo tempo eretti da enti e associazioni per ricordare militari italiani caduti in guerra o deceduti in eventi significativi per la nazione (ed i cui resti non sia stato possibile recuperare)". Chi scrive però aggiunge che è a conoscenza dell'esistenza della tomba a Hietaniemi del "Sottufficiale Pilota Diego Manzocchi", di cui dà la collocazione. Il telesspresso così continua: "Si tratta di un sottufficiale Pilota morto in combattimento mentre era inquadrato in un reparto dell'Aeronautica militare finnica". L'estensore, evidentemente sulla base di quanto scritto da altri, aggiunge che "Il Pilota era riuscito ad abbattere due aerei sovietici, quando venne colpito al di sopra di un lago nelle vicinanze di Kauhava. Tentò un atterraggio sulla superficie ghiacciata del lago, ma nella manovra perse la vita"⁴¹⁹. Il telesspresso, debitamente archiviato, è corredato di un cronologicamente posteriore *Appunto* del 1990, che presenta la vicenda Manzocchi, definito "uno degli eroi di guerra onorati in Finlandia". Erroneamente si dice che Manzocchi era giunto in Finlandia nel 1939 con altri venti piloti.

A Hietaniemi la tomba di Manzocchi è nel settore dei Caduti, in finlandese *sankarihautasmaa*. Il termine finlandese *sankari* (letteralmente *eroe*) ha creato qualche equivoco in Italia, e si è ritenuto che Manzocchi sia stato seppellito nel "cimitero degli Eroi"⁴²⁰. Se la traduzione letterale è corretta, non lo è però la

⁴¹⁸ La tomba di Manzocchi, stando a Gherardo Bozzetti, è stata meta di tour organizzati per turisti italiani in visita a Helsinki, per lo meno negli anni Settanta (ma questo a noi non risulta). "Il turista italiano che compie il giro della capitale della Finlandia, Helsinki, viene condotto anche a visitare il *Camposanto degli Eroi*, dove, avverte la guida locale, è sepolto l'unico italiano caduto per l'indipendenza finlandese nella *guerra dei cento giorni* contro la Russia, durante l'inverno 1939-1940" (Bozzetti, 1979: 100). Il settore viene spesso visitato perché vi si trova la tomba del maresciallo Mannerheim, che volle essere sepolto accanto ai suoi soldati, di cui aveva detto: "Ho combattuto in molte parti del mondo, ma non ho ancora visto soldati pari a voi. Sono orgoglioso di voi, come foste miei figli" (citato da Friman, 2004: 95).

⁴¹⁹ Nel telesspresso si menziona che a Sondrio "risiede il dr. Giovanni Zecca, familiare dello scomparso pilota Manzocchi".

⁴²⁰ In Italia si è abusato della definizione di *eroe* riferita a Manzocchi. Non corrisponde infatti al vero quanto scrive Maria Cristina Pesce sul quotidiano di Sondrio che il pilota è "considerato in Finlandia un eroe nazionale" (Pesce, 2007: 7). Questo "eroe nazionale" in Finlandia è quasi altrettanto sconosciuto che in Italia, anche se a partire dagli anni Novanta del secolo scorso il suo valore è stato ampiamente riconosciuto dagli storici finlandesi dell'aviazione. Eino Ritaranta infatti scrive che Manzocchi "rappresentò con onore l'Italia" ("*edusti kunnialla Italiaa*": Ritaranta, 1996: 15).

sostanza perché non di *eroi* si tratta, ma dei 3164 Caduti in guerra dell'area di Helsinki, di cui 644 morti nella *Guerra d'inverno*⁴²¹, cui si aggiungono 121 caduti tedeschi.

Allan Kiviaho nel suo sito ha avanzato il dubbio che sotto la lapide non giacciono veramente i resti mortali di Diego Manzocchi, che non sarebbero stati trasportati a Helsinki. Questa ipotesi, peraltro legittima considerata la situazione in cui il fronte si trovò alla fine del conflitto, è smentita dal fatto che vi fu una tumulazione pubblica, alla quale assistette un sacerdote cattolico, avvenuta a Hietaniemi il 29 aprile 1940, come leggiamo nel telespresso 34/R 07151 del Ministero degli Esteri italiano, indirizzato a quello dell'Interno, datato 30 aprile: "Le esequie hanno avuto luogo effettivamente nella giornata di ieri con l'assoluzione della salma impartita da questo vescovo cattolico⁴²². I giornali non danno alcun cenno della cerimonia. Si prega far avere alla madre del Manzocchi le comunicazioni del caso". La presenza di un sacerdote si spiega col fatto che Manzocchi figura registrato in un elenco dei cattolici della diocesi di Helsinki, che a quel tempo copriva tutta la Finlandia. Pur non essendo indicata la religione di appartenenza nella scheda di arruolamento, evidentemente questa veniva richiesta. Nel caso di Manzocchi il suo essere cattolico fu comunicata all'ufficio diocesano di Helsinki nell'eventualità che ci fosse bisogno, come ci fu, di un intervento di un sacerdote della propria confessione.

Le esequie di Manzocchi diventarono un problema per la nostra diplomazia. Già nel citato telespresso 34/R del Ministero degli Affari Esteri indirizzato a quello degli Interni, Bonarelli tradiva il suo evidente imbarazzo quando scriveva: "Ho pregato questo addetto militare col. Donati di rendere noto, a voce, alle predette autorità militari le ragioni per le quali questa R. Legazione doveva astenersi dal partecipare comunque alle predette esequie; e la cosa è stata bene compresa dalle autorità sopraddette". Il 17 marzo il colonnello Donati aveva a sua volta informato con un telegramma il Capo Ufficio "Finlandia",

⁴²¹ Parte essenziale del cimitero è il Muro dei Caduti (*Kadonneitten muuri*), progettato dall'architetto Mauri Siitonen; nei suoi 80 metri sono iscritti i nomi dei 734 soldati helsinghiesi morti in guerra e altrove sepolti. Il più giovane dei caduti è uno scolaro di tredici anni.

⁴²² Al tempo della *Guerra d'inverno* il vescovo era in Finlandia il *Vicarius apostolicus Finlandiae*, Wilhelm Cobben SCJ, che resse la diocesi di Finlandia dal 1933 al 1955 come vicario apostolico e dal 1955 al 1967 come vescovo, vedi Vuorela, 1989: 127-129. Al vicariato apostolico, creato l'8.6.1920 successe il vescovato di Finlandia con decisione di Pio XII del 25 febbraio 1955 (Salo, 1997: 31; Vuorela, 1989: 230). Il sacerdote che presenziò all'inumazione potrebbe però essere stato monsignor Adolf Carling, protonotario apostolico, il quale svolgeva anche la funzione di assistenza spirituale per i volontari stranieri cattolici venuti in Finlandia. Come mi ricorda Markku Koponen, storico della comunità cattolica, il prelado Carling in certe occasioni usava fascia e zucchetto violetti, quindi il rappresentante della Legazione italiana poteva facilmente scambiarlo per un vescovo. Probabilmente il nome di Manzocchi venne registrato dopo la sua morte, in quanto gli fu data sepoltura con la benedizione di un sacerdote cattolico, infatti la scheda che lo riguarda riporta la sola annotazione di "caduto" (*kaatunut*). La scheda è stata compilata, ma non coevamente, da un addetto della parrocchia di S. Enrico di Helsinki, forse Aurelio Battilana, un italiano discendente di immigrati. La sua origine dovrebbe risalire agli anni '50 o '60 del secolo scorso (lettera di Markku Koponen del 22.4.2013). Presso il vescovato di Helsinki non è comunque stata trovata una documentazione relativa a Diego Manzocchi (lettera della segretaria del Vescovo, Auli Nukarinen, 7.8.2007).

capitano G.A. Bechi-Luserna, della morte di Manzocchi con queste parole: "Ultimi combattimenti aerei caduto pilota italiano volontario Manzocchi. Pilotava apparecchio da caccia G. 50. Per quanto risulta ha tenuto in combattimento valoroso contegno ed è stato abbattuto la terza volta che si alzava nella giornata. R. legazione ha provveduto per avvisare famiglia"⁴²³. Secondo Carl-Erik Bruun l'unico italiano che assisté alla sepoltura fu un certo Morelli⁴²⁴.



⁴²³ Ministero della Guerra, Ufficio di Collegamento R. Esercito presso Ministero Affari Esteri (Archivio Storico Diplomatico presso Ministero degli Affari Esteri; Affari Politici Finlandia 1940-41, busta 7, sottofascicolo Missione Capitano Bechi). Donati nello stesso telegramma informa sulla situazione generale in Finlandia: "Vita capitale continua con restrizione guerra eccetto illuminazione. Cerco potermi recare verso oriente. Avevo chiesto mio arrivo vedere Maresciallo Mannerheim Quartier Generale. Rinoverò richiesta superata da avvenimenti appena opportuno".

⁴²⁴ A Helsinki vivevano i fratelli Michele ed Egidio Morelli, di famiglia di immigrati; non sappiamo di quale dei due parli Bruun. Se costui intervenne per rappresentare la Legazione d'Italia probabilmente si tratta di Egidio, che era in rapporto di lavoro con la Legazione italiana (come mi suggerisce Renzo Porceddu, per molti anni addetto commerciale all'Ambasciata italiana di Helsinki). Il Michele Morelli che compare nell'elenco dei componenti la missione italiana pubblicato da Kanervo, era dunque omonimo di un componente la comunità italiana di Helsinki, Kanervo, 2007: 417.

La lapide contiene un numero inconcepibile di errori⁴²⁵. Il cognome compare come *Manzoechi (italialainen lentäjä Manzoechi⁴²⁶)*, il luogo dove cadde è errato (è indicata la località di Valkeala⁴²⁷) e soprattutto la data del decesso è totalmente sbagliata, venendo indicata nel 13 *gennaio* 1940⁴²⁸.

Nuovamente per dovere di cronaca riferiamo che il giornalista Paolo Torretta ha riportato un'altra ipotesi "rivoluzionaria" sulla morte di Manzocchi. Il giornalista nel 2007 ipotizzò al sottoscritto che Manzocchi fosse effettivamente morto nella data indicata sulla lapide. La sua asserzione si basava sul racconto fatto da un italiano di Finlandia, Angelo Busi, il quale avrebbe sostenuto che Manzocchi era morto appunto nel *gennaio* del 1940 a Helsinki in un incidente automobilistico mentre viaggiava su un'auto della Legazione d'Italia guidata dallo stesso Busi⁴²⁹. Ahti Saarinen indica proprio nel 13 gennaio del 1940 la data di arrivo di Manzocchi in Finlandia. Non quindi il 22 febbraio, quando risulta essere già stato incorporato nell'*Osasto Sisu*, comandato dal capitano Bertil Nordlund dopodiché si registrerà presso la polizia di Kouvola⁴³⁰. Il racconto di Busi ovviamente contrasta totalmente con quanto conosciamo della permanenza e della morte di Manzocchi in Finlandia. Del resto le prove che Manzocchi fosse effettivamente vivo e vegeto dopo il gennaio sono tali da farci pensare al racconto di un millantatore. E' però possibile che Busi abbia riferito non quanto successo a Manzocchi, ma ad un altro italiano, di cui aveva avuto notizia. Se prendiamo per vera questa dichiarazione, potremmo però più verosimilmente attribuire alla vittima il nome del maggiore degli Alpini Tessari, che sappiamo essere morto in Finlandia probabilmente proprio nel gennaio o

⁴²⁵ La tomba di Diego Manzocchi si trova nella Linea 23 Fila 44, n. 1055.

⁴²⁶ *Pilota italiano Manzoechi*. L'errore evidentemente deriva dalla erronea lettura della prima c del cognome, e cioè invece di *cc*, fu letto (o scritto in origine) *ec*.

⁴²⁷ Questa località si trova a nord-ovest di Utti e Haukkajärvi e a nord-est di Ikolajärvi. Probabilmente il nome di Valkeala fu scritto sulla pietra tombale perché lì fu trasportato il corpo di Manzocchi dopo essere stato recuperato. Valkeala-Utti era un campo di atterraggio entrato in funzione già nel 1918, a poco più di 2 km di distanza dalla stazione ferroviaria di Utti.

⁴²⁸ Come ha appurato Paolo Torretta, in realtà gli errori risalgono a un documento dell'ufficio delle Parrocchie di Helsinki (Helsingin Seurakuntayhtymä) che fu copiato alla lettera sulla lapide. Nella scheda si precisa che il corpo fu inumato in una bara. Qualche anno fa, su mia sollecitazione, la data fu fatta correggere nei registri del cimitero tramite Pirkko Kanervo. Per questo motivo nell'elenco computerizzato di Hietaniemi il nome del pilota è ora riportato correttamente, come la data della morte.

⁴²⁹ Angelo Busi fu per qualche tempo autista della Legazione italiana, come attestato anche dalla scheda anagrafica che lo indica essere al servizio di essa (*Legations tjänt*). A partire dal 1946 cambiò spesso lavoro per dedicarsi infine alla costruzione di fisarmoniche (vedi de Anna, 2012b: 108). Quanto detto da Busi, da tempo defunto, venne riferito a Paolo Torretta da Gennaro Di Napoli, un italiano che da anni vive a Helsinki, al quale Busi aveva appunto narrato la sua versione della "vera" morte di Manzocchi dopo aver letto quanto ne avevo scritto sul Bollettino del Circolo italiano di Helsinki. Pare che Busi abbia detto all'amico: "ti racconto io come veramente è morto Manzocchi". Su Angelo Busi esiste presso l'AS di Helsinki la schedatura con l'indicazione ei suoi rapporti di lavoro dal 1936 al 1959.

⁴³⁰ In data 22 febbraio 1940 Manzocchi risulta già essere incorporato nel suo reparto di volo ("Ulkolainen vapaaehtoinen ylikers Diego Manzocchi LL v26:een"; Bruun, 1991: 49; Saarinen, 2002: 201).

agli inizi di febbraio del 1940, anche se non ne conosciamo le circostanze. Si dovette trattare comunque di un incidente⁴³¹.

Sempre a Helsinki infatti, scrive Allan Kiviaho, due passeggeri, di cui non vennero mai fatti i nomi, di un'auto del maggiore Lindberg rimasero feriti o decedettero e questo proprio nel giorno menzionato da Busi⁴³².

ONORI

Tra i non pochi errori in cui è incorso chi si è occupato in Italia di Manzocchi citeremo come esemplare perché dovuto all'ignoranza della lingua finlandese nonché della materia specifica, quello che si riferisce alla presunta onorificenza attribuita al pilota dal maresciallo Carl Gustaf Mannerheim. In una intervista fatta a Ulderico Munzi, il concittadino di Manzocchi, Giacomo Bottà, scrive, basandosi appunto su quanto dichiarato dal giornalista: "[Manzocchi] Decorato della massima onorificenza finlandese, è sepolto a Helsinki"⁴³³. Questa menzione della "massima onorificenza finlandese" si riscontra anche in alcuni recensori del libro di Munzi, ad esempio in Katia Gallo, che scrive del pilota sulla *Provincia* del 13.5.2007 e in Arrigo Giovanni Zecca sul Giornale on-line della Valtellina e Valchiavenna, oppure in Cristopher Venegoni, venendo così a nutrire il mito dell' "eroe" Manzocchi⁴³⁴. In realtà Manzocchi ricevette una medaglia, ma questa non può essere definita una "altissima onorificenza", essendo semplicemente commemorativa.

Il diploma di concessione, retrodatato al 13 marzo 1940, giorno della fine del conflitto, riporta che il maresciallo Mannerheim nel nome della Patria ringrazia il sergente maggiore Diego Manzocchi, caduto l'11.3.1940, per l'aiuto prestato alla Finlandia (*sodan 1939-1940 aikana Suomelle suomastanne avusta*), e continua: *annan Teille sodan muistomitalin miekoilla ja soleilla "Ilmapuolustus"*.

⁴³¹ All'ACS di Roma non risulta esserci un dossier su Tessari. Abbiamo però un *Promemoria per il Sig. Capo Servizio*, datato 20 febbraio 1940, in cui si afferma che "Egli è morto perchè, come comandante di battaglione, si era personalmente recato a dirigere ed aiutare un reparto impegnato in una ardita e rischiosa esecuzione". Non si dice né dove questa missione fosse stata compiuta, né con quali scopi.

⁴³² http://www.interlingua.fi/mili/1939_45/manzocch/manzproj.htm, in data 17.8.2007.

⁴³³ Bottà, 2007, ripreso anche in www.larondine.fi.

⁴³⁴ Venegoni, 2014.



ISANMAANI
NIMESSÄ JA
SUOMEN PUOLUSTUSVOIMAIN
YLIPÄÄLLIKKÖN
KIITÄMÄ

Ylikersantti Diego MANZOCCHI

— syntynyt 26.12.1912, kaatunut 11.3.1940

SODAN 1939-1940 AIKANA SUOMELLE
SUOMASTANNE AVUSTA JA ANNAN
TEILLE SODAN MUISTOMITALIN
MIEKOILLA JA SOLJELLA

"Ilmapuolustus"

PAAMAJASSA
Maalis KUUN¹³ P:NA
1940

SOTAMARSALKEA

Mannerheim

Anna Gerose Vedone Manzocchi

Medaglia commemorativa della Guerra d'inverno

La traduzione esatta non è quella, del tutto fantasiosa, che compare in Munzi, comunque sulla scorta di Lino Pellegrini⁴³⁵: "Le porgo la Croce di guerra con spade e medaglia", ma *Le concedo la medaglia commemorativa di guerra con spade e barretta "difesa aerea"*. In realtà non di *Croce* si tratta, ma di medaglia commemorativa, chiaramente riprodotta nel suo recto sul diploma di concessione. Si è così arrivati a menzionare, anche in riviste e siti di storia militare, una "croce di guerra con medaglia" concessa al pilota italiano⁴³⁶. A questa assurdità sfragistica Munzi *sua sponte* ne aggiunge un'altra, e cioè la

⁴³⁵ E' Pellegrini il primo a far riferimento in questi termini alla medaglia che definisce "alta decorazione al valore" (Pellegrini, 1992a: 3). Questa poi diventerà "la maggiore decorazione finlandese" (Lembo, 1999b: 37).

⁴³⁶ Si veda ad esempio la recensione a Munzi in www.betasom.it/forum, che menziona una "croce di guerra con spada [sic!] e medaglia alla memoria". Anche Massimello ritiene che Mannerheim gli abbia conferito alla memoria "la decorazione al valore della Croce di Guerra con Spade", onorificenza inesistente (Massimello, 2007: 44).

motivazione del conferimento scritta di pugno del maresciallo Mannerheim: "In nome della patria la ringrazio, sergente maggiore Diego Manzocchi, per l'aiuto dato alla Finlandia, che mai la dimenticherà"⁴³⁷. Elogio certamente meritato, ma mai pronunciato.

La medaglia effettivamente data a Manzocchi, venne attribuita a tutti coloro i quali avevano preso parte alla *Guerra d'inverno*, compresi i meccanici italiani della missione Casero. Le spade, inserite sul nastrino, indicano la partecipazioni ad eventi bellici al fronte e la barretta la specialità in cui il militare ha servito, in questo caso appunto la difesa aerea, oppure il luogo dove il decorato ha combattuto⁴³⁸.

La medaglia conferita a Manzocchi è molto comune, infatti furono elargite 127.837 medaglie commemorative della *Guerra d'inverno*, di cui circa 10.000 a volontari stranieri⁴³⁹. La medaglia commemorativa (*Talvisodan muistomitali*) era conferita automaticamente a tutti coloro che, in varie funzioni, avevano partecipato alla *Guerra d'inverno*. La medaglia al valore era invece la *Vapaudenristi* (Croce della libertà nelle sue varie classi). A Manzocchi, non fu attribuita la *Rosa bianca* (nel grado di commendatore), ordine al merito civile e militare, concessa invece a Casero e Pelli⁴⁴⁰. Lo stesso Casero, a guerra terminata, all'inizio dell'estate 1940, in segno di riconoscenza, consegnò da parte sua a sei piloti finlandesi del G. 50 un orologio svizzero marca *Astrua*, sul cui retro era inciso: *Fiat G. 50-40*. La semplice cerimonia fu tenuta alla base di Utti, dove gli italiani avevano preparato un ottimo pranzo all'italiana, gradito, in quei tempi di ristrettezze alimentari, quanto gli orologi⁴⁴¹.

⁴³⁷ Munzi, 2007: 163.

⁴³⁸ Su questa medaglia vedi Tetri, 1998: 36 e Strömberg-Nuorteva-Forsell, 2007: 189 e 204. Coniata su disegno di Aarno Karimo, fu istituita con decreto del presidente Kyösti Kallio il 2.8.1940 e si cominciò a distribuirli nell'autunno dello stesso anno. Venne concessa ai volontari stranieri in un formato leggermente più grande di quella data ai finlandesi. Identiche sul verso, sul recto quella per gli stranieri porta la scritta *Summo in periculo auditoribus fautoribus Finlandia memor.*

⁴³⁹ Per la *Guerra d'inverno* e quella di *Continuazione* furono distribuite complessivamente ben 700.000 medaglie commemorative. Per atti di valore veniva concessa la *Croce dell'Ordine della libertà (Vapaudenristi)* in differenti classi. Di questa in occasione della *Guerra d'inverno* ne furono concesse 18.033. La più alta decorazione al valore, attribuita soltanto 191 volte (quattro militari furono inoltre decorati due volte) è la *Croce di Mannerheim (Mannerheiminristi)* che però entrò in uso nella Guerra di continuazione.

⁴⁴⁰ L'onorificenza della *Rosa bianca* fu concessa su proposta del maresciallo Mannerheim il 27 aprile del 1940. Anche il centurione della MVSN ing. Pigna, capo missione per l'istruzione dell'uso dei pezzi contraerei da 76 mm, che rientrò in Italia agli inizi del maggio 1940, fu insignito della *Rosa bianca* (grado di cavaliere). Se Manzocchi fosse sopravvissuto, gli sarebbe potuta spettare la *VR4*, e cioè la Croce dell'Ordine della Libertà di quarta classe, spesso concessa ai feriti in battaglia. Per chi era caduto, sempre in combattimento, la *VR4* veniva recapitata alla madre o alla moglie o alla figlia maggiore, sostituendo il nastro rosso e bianco con uno completamente nero. Non sappiamo se questa veniva conferita anche alla vedova o madre dei volontari caduti.

⁴⁴¹ Paronen, 2009: 50.

La medaglia conferita a Diego Manzocchi era insomma addirittura inferiore per rango a quelle concesse ai due ufficiali italiani, che non avevano partecipato a combattimenti. A Manzocchi spetta però il *Suomen lentomerkki* (Distintivo di volo dell'aviazione finlandese), disegnato dal pittore Akseli Gallen-Kallela, ben noto ai collezionisti perché porta la svastica, simbolo in uso nelle forze aeree finlandesi prima che diventasse parte dell'iconografia della NSDAP. Il Distintivo veniva concesso sia ai piloti finlandesi che avevano conseguito il brevetto, sia *honoris causa*, agli ospiti importanti dell'arma aerea e anche ai volontari stranieri dopo il loro primo volo di guerra⁴⁴². Manzocchi risulta aver ricevuto il Distintivo *honoris causa* (numero K 62) l'8 marzo 1940, quindi quando era ancora in vita⁴⁴³.

Questa medaglia è l'unico ricordo "finlandese" di Manzocchi. Abbiamo però notizia di un suo testamento, che ci è fornita da Angelo Manzocchi. La lettera che lo menziona fu spedita dallo zio di Diego il 5 maggio del 1940. Il destinatario non è indicato, ci è infatti giunta la copia e non l'originale⁴⁴⁴. La missiva è indirizzata a uno *Stimatissimo Professore*, che Munzi identifica con il ministro Bonarelli. A nostro parere non può trattarsi di costui, considerato l'obbligatorio uso del trattamento di *Eccellenza* dovuto a un diplomatico del rango di Bonarelli, soprattutto quando in sede estera, che Angelo Manzocchi non poteva ignorare. Per di più il ministro d'Italia a Helsinki era un conte, quindi a maggior ragione gli spettava un titolo diverso da quello di *professore*. Angelo Manzocchi usa peraltro uno stile formale e rispettoso e quindi questa mancanza di un titolo all'epoca di uso comune, anzi obbligatorio, fa escludere che si tratti del Ministro d'Italia a Helsinki. A mio parere non di Bonarelli si tratta, ma del professor Roberto Wis, che nel 1940 si occupava dell'Istituto di cultura italiana di Helsinki, cui il titolo di *Stimatissimo Professore* ben si adatta⁴⁴⁵. Inoltre, non ci sembra credibile che Bonarelli, considerata la delicatezza del caso, intrattenesse rapporti epistolari diretti con la famiglia Manzocchi, mentre questi potevano essere mantenuti da chi, pur essendo dipendente del Ministero degli esteri, era il caso di Wis, non era un diplomatico di carriera.

La lettera è di particolare interesse perché fa riferimento a un testamento lasciato da Diego. Così scrive Angelo Manzocchi, citando quanto a loro volta gli

⁴⁴² Geust, 2005: 82.

⁴⁴³ Ringrazio il dr Antti Matikkala per queste informazioni (lettera del 20.6.2007); Manzocchi è citato, come ricevente il Distintivo, in K. Virtanen-K.J.Temmes, *Luettelo sotilaslentäjistä* per gli anni 1918-1944. Matikkala mi informa che esso fu concesso anche ad altri due piloti italiani: Giuseppe Teucci (K. 29; in data 6.3.1937) e Luigi Klinger (K 159; 20.2.1942).

⁴⁴⁴ La copia della lettera, nella sua veste originale, è stata pubblicata da Bozzetti, 1979: 103.

⁴⁴⁵ Roberto Wis (1908-1987) fu per molti anni lettore di italiano all'università di Helsinki. Cominciò ad operare per l'Istituto di Cultura in Finlandia nell'autunno del 1940 (la sede si trovava nell'edificio d'angolo tra Hallituskatu e Mikonkatu, poi distrutto in un bombardamento), ma era arrivato nella capitale già nel 1938, come mi ha confermato la figlia, professoressa Cristina Wis (lettera dell'11.5.2013). In precedenza era stato, sempre su incarico del Ministero degli esteri, a Tallinn in Estonia. Persona molto devota, potrebbe essere stato il logico rappresentante dell'autorità italiana all'inumazione di Manzocchi a Hietaniemi. Un profilo di Roberto Wis si trova in Saarenheimo, 1990: 33-37.

era stato scritto dai parenti di Morbegno e Como⁴⁴⁶: “Giorni orsono di passaggio da Milano il dott. Italo Zingarelli che da Helsinki diede la notizia dell’eroica fine di mio Nipote, mi ha detto di avere veduto il testamento lasciato mentre si stava traducendo in finlandese e di ricordare solo che lasciava il suo avere agli orfani dei caduti in guerra finlandesi: non ricorda o non ha visto altro. Desiderio nostro, se possibile appagarlo sarebbe di conoscere quanto ha lasciato scritto che certamente avrà espresso qualche desiderio che forse noi potremmo appagare [...] Mi disse il dott. Zingarelli che mio Nipote era arrivato al fronte da poche settimane assieme ad altri volontari piloti polacchi e portoghesi ed ungheresi ma che nessuno di essi era italiano. Poter avere qualche indirizzo di qualche compagno superstite o comunque da qualcuno che l’abbia avvicinato potremmo tentare di scrivere se ha lasciato detto qualche cosa da comunicarci”.

La fonte dell’esistenza di un testamento risale quindi a Zingarelli, il quale informò la Prefettura di Sondrio dell’avvenuta morte di Manzocchi⁴⁴⁷. Furono osservate le ultime volontà del pilota? Non sappiamo, ma non abbiamo notizia di un lascito effettivamente versato per suo conto agli orfani di guerra finlandesi. Forse la cosa non ebbe seguito a Morbegno, o semplicemente Manzocchi intendeva lasciare quanto aveva con sé in Finlandia. A questo fa riferimento lo zio nella stessa lettera citata: “Infine sapere se sono stati recuperati gli oggetti personali che anche modesti sarebbero per noi delle reliquie: anche per questi dovremmo saperlo dalle nostre autorità ma intanto se si potesse sapere se ci sono sarebbe desiderato”. La sintassi zoppica un po’, ma il pensiero è chiaro. Non ci risulta che dalla Finlandia sia arrivato nulla del (poco) che Diego vi aveva posseduto.

Passeranno gli anni, molti anni. Ulderico Munzi racconta che due presidenti della Repubblica italiana, Oscar Luigi Scalfaro e Carlo Azeglio Ciampi, rispettivamente nel 1993 e nel 1999, furono sconsigliati dal rendere omaggio alla tomba di Manzocchi. Poiché ero stato invitato ad assistere ad alcune delle occasioni pubbliche cui presenziò Scalfaro, ho un ricordo personale degli eventi legati alla sua visita, ma di un omaggio a Manzocchi non ne sentii parlare. Lo stesso posso dire a proposito di Ciampi e poi in seguito di Giorgio Napolitano nel settembre del 2008⁴⁴⁸.

⁴⁴⁶ Ulderico Munzi fa pure riferimento a questa lettera mandata da Angelo Manzocchi, ma la sua citazione non è esatta. Munzi scrive: “Ecco quanto mi scrivono Anna Gerosa, matrigna del Diego, mia sorella Carolina e Rosina, sorella del povero giovane” (Munzi, 2007: 167-168). Nell’originale invece si legge: “Ecco quanto mi scrivono la Matrigna, mia sorella Carolina da Morbegno e la sorella del povero Diego da Como”.

⁴⁴⁷ Il 18 marzo 1940 il prefetto di Sondrio informa la Direzione generale di P.S. che dalla *Stampa* del giorno 13 ha appreso che il sergente Diego Manzocchi è deceduto. Il prefetto cita il passo in questione contenuto nella corrispondenza di Italo Zingarelli, in cui il giornalista scriveva che il pilota italiano era “caduto da eroe”. Questo Manzocchi, conclude l’alto funzionario, è con tutta probabilità la persona dello stesso nome che era stata identificata in Danimarca.

⁴⁴⁸ Nel 1990 invece un rappresentante dell’Ambasciata d’Italia a Helsinki accompagnò la delegazione di ex commilitoni di Manzocchi che portarono fiori alla tomba del pilota a Hietaniemi (lettera di Juha Tompuri del 14.5.2013).

Oscar Luigi Scalfaro venne in Finlandia in visita di Stato il 14-16 settembre del 1993. A Hietaniemi il giorno 14 depose una corona alla tomba del maresciallo Mannerheim e alla grande croce dei Caduti, dove abitualmente si recano i capi di stato⁴⁴⁹. Secondo Munzi, la cui fertile fantasia ha risvolti talora imprevedibili e purtroppo è stata fonte di disinformazione per altri⁴⁵⁰, sia Scalfaro sia Ciampi erano desideravano recarsi alla tomba di Manzocchi, sollecitati sia dai finlandesi che dall'allora ambasciatore italiano, i quali con entusiasmo parlano loro dell'eroe italiano caduto per la libertà della Finlandia.

Così scrive Munzi:⁴⁵¹ "Ecco che i nostri presidenti, commossi ed entusiasti, chiedono di essere accompagnati nella zona del Cimitero degli Eroi dove riposa Manzocchi. Si fanno raccontare l'ultimo combattimento di Diego durante la Guerra d'Inverno, si esaltano per la riconoscenza del popolo finnico condensata nelle solenni parole del maresciallo Mannerheim⁴⁵². Sono fieri di questo nuovo eroe italiano scoperto". Invece niente. "Ma fatalmente, tutte e due le volte, un solerte funzionario italiano, probabilmente dopo essersi informato a Roma, sussurra alle orecchie presidenziali che Diego in Italia, anche se l'azione penale è estinta, resta un disertore". Quindi, conclude Munzi, nessuna onoranza, nonostante Manzocchi sia un conclamato antifascista (e sull'antifascismo dei due presidenti, aggiungiamo, non c'è da dubitare, e lo stesso dicasi nel caso di Napolitano). In realtà però tutto questo non è successo come raccontato da Munzi.

In occasione della visita di Scalfaro non ci fu alcuna richiesta, ufficiale o meno, da parte italiana in questo senso, e di conseguenza il protocollo finlandese non inserì nel programma un omaggio alla tomba di Manzocchi. Né al cimitero fu avanzata alcuna proposta che non fosse già nel programma concordato. Questo mi è stato confermato dall'ambasciatore Eva-Christina Mäkeläinen, l'allora capo del protocollo del ministero degli esteri finlandese, responsabile dell'organizzazione della visita da parte finlandese. Ovviamente non poteva essere il protocollo finlandese a proporre di onorare la tomba di Manzocchi. La visita non ebbe luogo, mi scrive l'Ambasciatore⁴⁵³, ovviamente presente alla visita al cimitero di Hietaniemi, per il semplice motivo che non rientrava nel programma⁴⁵⁴. Se in forma privata la delegazione avesse desiderato portare una corona alla tomba di Manzocchi, il ministero degli esteri finlandese avrebbe provveduto⁴⁵⁵. Non ci fu né da parte italiana né finlandese alcuna richiesta,

⁴⁴⁹ Nel programma stampato destinato alla delegazione italiana era inclusa anche una mappa illustrativa del cimitero per aiutare Scalfaro nella procedura.

⁴⁵⁰ Si veda ad esempio quanto scrive sulla *Provincia di Sondrio* Maria Cristina Pesce, che rende il fantomatico funzionario responsabile di ambedue gli episodi di "avvertimento", quindi sia con Scalfaro che con Ciampi (Pesce, 2007: 7). Lo stesso è creduto vero da Folco Quilici nella sua Prefazione al libro di Munzi.

⁴⁵¹ Munzi, 2007: 171.

⁴⁵² Si fa qui riferimento alla presunta medaglia al valore e alla, inesistente, motivazione elogiativa fatta dal Maresciallo.

⁴⁵³ Lettera di Eva-Christina Mäkeläinen del 17.4.2013.

⁴⁵⁴ Non corrisponde quindi al vero quanto asserito da Tapio Huttunen, e che cioè ben tre presidenti italiani in visita in Finlandia avrebbero depresso fiori sulla tomba di Manzocchi.

⁴⁵⁵ Per parte italiana questo mi è stato confermato dal Consigliere dell'Ambasciata d'Italia a Helsinki, il dott. Paolo Palminteri. Palminteri in una conversazione telefonica (22.5.2007) mi

neppure *ex tempore* sul luogo, quindi non ci fu alcun rifiuto e questo non per una congiura ai danni del pilota, ma per il semplice fatto che la sua vicenda non era nota ai Presidenti italiani e, aggiungiamo, neppure al Ministero degli esteri finlandese. Il resto fa parte del "mito Manzocchi"⁴⁵⁶.

CONCLUSIONE

L'ultima parola sulla vera storia di Diego Manzocchi non è stata ancora pronunciata, e forse non lo sarà mai. E questo per il semplice motivo che la ricerca archivistica in questo campo ha, purtroppo, i suoi limiti. Ma anche, e forse soprattutto, perché una "verità" non fu mai scritta. Se le motivazioni della defezione nacquerò nella mente del pilota Diego Manzocchi, in essa restarono sepolte e lo storico non ha la possibilità, e neppure il diritto, di penetrarvi. Se invece queste motivazioni sono da mettersi in relazione a persone e fatti del suo tempo, a causa della loro delicatezza, molto probabilmente non lasciarono traccia documentaria.

Diego Manzocchi resta legalmente un disertore. Ma non per tema o per scelta ideologica. La sua morte in Finlandia non solo testimonia la sua passione per la lotta al bolscevismo, ma anche la sua audacia e il suo spirito di nobile sacrificio. Anche se la sua defezione fu dovuta a un *coup de theatre* organizzato dai Servizi segreti o da ambienti vicini al fascismo critico, il suo valore non ne viene minimamente sminuito. Sarebbe ingiusto in questo caso definirlo "una spia" in senso spregiativo, come se chi si offre per servire la patria o un ideale in una missione che può comportare la morte, se scoperto, non fosse un eroe come chi cade sul campo dell'onore. Ci tornano alla mente i giovani fucilati dagli americani a Santa Maria Vetere tra l'aprile e il maggio del 1944. Appartenevano ai Servizi speciali della R.S.I. infiltratisi oltre le linee. Spie per gli Alleati, ma eroi per l'Italia.

Ma qual è la definizione di *eroismo*? In sostanza, quale è la qualificazione e la definizione dell'*eroe*? E' sufficiente morire in battaglia per essere ammessi nella categoria degli eroi, oppure bisogna essere responsabili di azioni "attive", e cioè il gesto che distingue appunto l'eroe da chi compie, comunque coraggiosamente, il proprio dovere di soldato? La tesi di fondo di Ulderico Munzi, che definisce "eroe" il pilota italiano, è che Manzocchi disertò per ragioni ideologiche, in sostanza per manifesto antifascismo. Cancella dunque l'antifascismo la colpa (perché tale è secondo la legislazione di pace e di guerra

disse che non c'era in ambasciata una documentazione sulla richiesta da parte italiana di onorare Diego Manzocchi. Da parte dell'ambasciata, in via interlocutoria, era però stata ventilata a Roma questa opportunità, ma dal Quirinale (o dal Ministero degli Esteri) non si era dimostrato interesse, in quanto il programma della visita era già stato preparato.

⁴⁵⁶ Neppure l'allora ministro della Difesa Giovanni Spadolini, in occasione della sua visita a Helsinki del 1988, si recò a rendere omaggio alla tomba di Manzocchi, di cui certamente non sapeva nulla. Spadolini invece espresse a me personalmente il desiderio di vedere l'ultimo MAS italiano ancora esistente di quelli che avevano operato durante la *Guerra di Continuazione* sul lago Ladoga. Il MAS, disarmato, era ancorato lungo la riva del fiume Aura di Turku, e questo gli mostrai.

la diserzione) commessa? Se così fosse, la ragione ideologica dovrebbe sempre giustificare la diserzione, come fu fatto da parte italiana nel caso di Cesare Battisti e Claudio Finzi, che sono invece considerati legalmente disertori per l'Autorità imperiale sotto la quale si trovavano in quanto cittadini dell'Impero austro-ungarico. Questa assoluzione dal reato di diserzione non viene accettata dai Paesi dai quali il militare o la persona ha disertato. Per fare un esempio più recente, Carmelo Borg Pisani, dai fascisti considerato essere un irredentista maltese, quindi un eroe, ritornato in missione nel suo Paese, viene impiccato come traditore e spia dagli inglesi durante la seconda guerra mondiale. Formalmente, chi è nel torto e chi ha ragione?

Ma forse queste sono polemiche che sarebbe bene abbandonare. Diego Manzocchi va rispettato non per i motivi, ancora oscuri, per i quali disertò, ma per il contributo che portò alla causa della libertà finlandese, per la quale, coscientemente, dette la vita.

I resti mortali di Manzocchi non riposano nella sua Terra natia, ma il suo ricordo è impresso a chiare lettere nella sua Valtellina. A Morbegno la pietà umana, l'orgoglio dei suoi concittadini e l'affetto dei suoi parenti ne hanno iscritto il nome nel Tempietto dei Caduti del Dosso dei Ronchi: "Sergente pilota Manzocchi Diego 1912-1940 Finlandia". Non c'era bisogno d'altro.



Bibliografia

- A.H., *Ilmatorjuntajoukkomme ansaitsevat kiitoksen*, Hakkapeliitta, 19, 1940.
- H. W. Al-Hesnawi, *Note sulla politica coloniale italiana verso gli arabi libici (1911-1943)*, in: A. H. Anttonen, *FMP-Volunteer Foreign Pilots 1939-1940*, 2004; www.geocities.com/finmilpge/fmp_forpilots.html.
- N. Arena, *I caccia a motore radiale. Fiat G 50*, Modena 1979.
- P. Baroni, *Generali nella polvere. Perché abbiamo perduto in Africa Settentrionale*, Roma 1989.
- E. Bauer, *I Servizi italiani all'estero*, in: *Storia dello spionaggio dalle guerre mondiali ai segreti atomici*, edizione italiana a cura di E. Biagi, 16, Novara 1972.
- G. Bianchi, *Teseo Tesei e gli Assaltatori della Regia Marina*, Marina di Carrara 2006.
- J.W. Borejsza, *Il fascismo e l'Europa orientale. Dalla propaganda all'aggressione*, Roma-Bari 1981.
- G. Bottà, *...Questa è la bella vita, la bella vita dell'aviator... Intervista a Ulderico Munzi, autore di "Gli aquiloni non volano più. Storia del pilota che rubò un aereo al Duce"*, www.tellusfolio.it, 'I Gazetin', 16.6.2007.
- G. Bozzetti, *"I finlandesi vogliono espandersi fino agli Urali..."*, *Historia*, 256, giugno 1979.
- G. Braga, *Manzocchi secondo Helmi*, *Volare*, aprile 2011a.
- G. Braga, *Uno strano disertore*, *Volare*, marzo 2011b.
- C.-E. Bruun, *Hävittäjälentolaivue 26. Toimittaneet* G. Bruun-J. Vartio-J. Toivanen, Turku 1991.
- G. Bussi, *G. 50 alla Finlandia. La consegna dei velivoli e l'assistenza tecnica italiana*, *Aerofan* 99, ottobre-dicembre 2006.
- G. Bussi, *G. 50 alla Finlandia. La laboriosa messa a punto dei caccia italiani*, *Aerofan* 100, gennaio-giugno 2007.
- N. Capponi, *I legionari rossi. Le Brigate Internazionali nella Guerra civile spagnola (1936-1939)*, Roma 2000.
- G. Carocci, *Storia del fascismo*, Milano 1975.
- G. Ciano, *Diario 1937-1943*, A cura di R. De Felice, Milano 1990.
- L.G. de Anna, *Il ruolo dell'Italia nella guerra di Finlandia (1939-1940)*, Turku 1996.
- L.G. de Anna, *Alessandro Pavolini tra Baltico e Mediterraneo*, Prefazione a A. Pavolini, *Nuovo Baltico*, Milano 1998.
- L.G. de Anna, *La memoria perduta. Montanelli e la Finlandia*, Rimini 2005.
- L.G. de Anna, *Gli aquiloni volano bassi: fu disertore Manzocchi?*, *Secolo d'Italia*, 28.4.2007a.
- L.G. de Anna, *Caro Munzi, e se Manzocchi non fosse stato antifascista?* *Secolo d'Italia*, 27.5.2007b.
- L.G. de Anna, *Italialaislentäjä taisteli Suomen puolesta*, *Turun Sanomat*, Turku, 21.3.2010.
- L.G. de Anna, *Cento anni fa nasceva Diego Manzocchi*, *Settentrione*, 24, Turku 2012a.
- L.G. de Anna, *Dall'Italia alla Finlandia passando per Turku. Un contributo alla storia dell'emigrazione italiana*, Turku 2012b.
- L.G. de Anna, *Italialainen Diego Manzocchi lensi vapaaehtoisena talvisodassa*, *Turun Sanomat*, Turku, 2.1.2013.
- L.G. de Anna-P. Torretta, *Un pilota italiano caduto in Finlandia. Diego Manzocchi tra biografia e apologia*, *Nobiltà*, 80, 2007, p. 425-438.
- R. De Felice, *Mussolini il duce. Lo stato totalitario 1936-1940*, Torino 1981.
- A. Del Boca, *Le guerre coloniali del fascismo*, Roma-Bari 1991.
- A. Del Boca, *I gas di Mussolini*, Milano 1996.
- G. De Lutiis, *Storia dei servizi segreti in Italia*, Roma 1985.
- Diego Manzocchi un morbegnese eroe in Finlandia*, *Corriere della Valtellina*, 20.4.1990.
- G. Di Giorgio, *Un disertore nel cimitero degli eroi*, *Notiziario di plastimodellismo*, 4, 1999.
- F. Fatutta-L. Covelli, *La Guerra d'Inverno*, *Rivista Italiana Difesa*, dicembre 1989.
- R. Festorazzi, *Bruno e Gina Mussolini*, Milano 2007.
- M. Franzinelli, *I tentacoli dell'OVRA. Agenti, collaboratori e vittime della polizia politica fascista*, Torino 1999.
- M. Franzinelli, *Guerra di spie. I servizi segreti fascisti, nazisti e alleati 1939-1943*, Milano 2006.
- P. Friman, *Mannerheimin matkassa*, Jyväskylä 2004.
- F. Fucci, *Le polizie di Mussolini*, Milano 1985.
- K. Gallo, *L'avvincente storia del pilota Manzocchi è diventata un bel libro*, *La Provincia*,

13.5.2007.

- M. Gardner, *La guerre secrète des Services Speciaux Français 1935-1945*, Paris 1967.
- B. Gatta, *Mussolini*, Milano 1988.
- C.-F. Geust, *Ilmavoimien saama kansainvälinen apu talvisodassa*, Sotahistoriallinen aikakauskirja, 28, 2009.
- G.B. Guerri, *Italo Balbo*, Milano 1984.
- A. Haapanen, *Suomen ilmavoimien hävittäjähankinnat 1918-1945*, Helsinki 2002.
- S. Hentilä, *Dall'indipendenza alla fine della Guerra di Continuazione 1917-1944*, in: O. Jussila-S. Hentilä-J. Nevakivi, *Storia politica della Finlandia 1809-2003*, tr. it., Milano 2004.
- T. Huttunen, *Italian ja Suomen ilmavoimien ylikersantti Diego Manzcocchin lyhyt elämäntarina*, users.kymp.net/ilmakilta/diego.pdf., 2011.
- J. Hyvönen, *Kohtalokkaat lennot 1939-1944*, Apari Oy, 2001.
- M. Innocenti, *I gerarchi del fascismo. Storia del ventennio attraverso gli uomini del Duce*, Milano 1992.
- P. Jaakkonen, *Välimereltä talvisotaan*, Ilta-Sanomat, 23.2.2010.
- R. Jackson, *The Red Falcons. The Soviet Air Force in action, 1919-1969*, London 1970.
- M. Julkunen, *Talvisodan kuva. Ulkomaalaiset sotakirjeenvaihtajat Suomesa v. 1939-1940*, Turku 1975.
- P. Kanervo, *Italia ja Suomen talvisota. Il Duce Mussolini maailman uheimman kansan apuna*, Helsinki 2007.
- J. Karhunen, *Tulimyrsky taivaalla. Fiat-lentäjien vaiheita kahdessa sodassa*, Keuruu 1974.
- K. Keskinen-K. Stenman, *Fiat G. 50*. Suomen ilmavoimien historia 8, Loviisa 2004.
- K. Keskinen-K. Stenman-K. Niska, *Fiat G.50*, Suomen Ilmavoimien historia 8, Forssa 1977.
- K.R. Lehtonen, *Yhtä ja toista Carlo Cugnascasta*, Feeniks, 1, 1998.
- D. Lembo, *Il Fiat G. 50 nella Guerra d'Inverno*, Aerei nella Storia, 1999a.
- D. Lembo, *Manzocchi e gli altri della Regia*, Aerei della Storia, 1999b.
- M. Longo Adorno, *La guerra d'inverno. Finlandia e Unione Sovietica 1939-1940*, Milano 2010.
- M. Longo Adorno, *Storia della Finlandia contemporanea*, Milano 2014.
- C. Malaparte, *Tecnica del colpo di stato*, Firenze 1973.
- N. Malizia, *Fiat G. 50*, Roma 2004.
- G. Mannerheim, *Muistelmat*, II, Helsinki 1952.
- E. Mannucci, *Il mistero di Manzocchi che rubò un aereo al Duce per morire da disertore*, Corriere della Sera it. 2007.
- A. Manzella, *Un italiano contro l'URSS*, La Repubblica, 20.4.2004.
- G. Marabello, *Una Mata Hari ungherese in Italia*, Rinascita, 11.3.2012.
- G. Massimello, *Il disertore che divenne eroe*, Storia militare, settembre 2007.
- M. Mataluno, *Dr Majorana, I suppose*, Il Carabiniere, aprile 2015.
- A. Mattila, *Veteraanin muistelman maaliskuulta 1940*, Iitin Seutu, 12.1.1986.
- Memorie Storiche. Anno 1939-XVII-XVIII. Scuola di Pilotaggio-I periodo. Novara (Cameri).
- F. Minniti, *Gli aiuti militari alla Finlandia durante la guerra d'inverno*, Memorie Storiche Militari, 1979.
- A. Mockler, *Gli ultimi mercenari*, Milano 1987.
- I. Montanelli, *I cento giorni della Finlandia*, Milano 1940.
- I. Montanelli, *Qui non riposano*, Padova 1982.
- I. Montanelli, *Finlandia: i miei scontri con Appellius*, Corriere della Sera, 27.6.2000.
- I. Montanelli, *L'irruente e allegro Carlo Cugnasca*, Corriere della Sera, 13.5.2001.
- U. Munzi, *Gli aquiloni non volano più. Storia del pilota che rubò un aereo al Duce*, Milano 2007.
- M. Pagano, *In memoria del generale Ugo Luca*, Editrice "Italia una", 1969.
- R. Pajari, *Talvisota ilmassa*, Porvoo-Helsinki 1971.
- A. Pannullo, *Il disertore che diventò un eroe*, Secolo d'Italia, 17.3.2007.
- A. Pannullo, *E Munzi ci racconta uno dei protagonisti del "Tutti a casa"*, Secolo d'Italia, 21.1.2010.
- G. Pansa, *Sconosciuto 1945*, Milano 2005.
- H. Paronen, *Lentomestari Utista, Onni Paronen*, Tampere 2009.
- M. Pasqualetti, *L'Italia, la "Guerra d'inverno" e una missione dimenticata: tra storia e memoria*. Tesidi laurea, Università degli Studi di Firenze. Facoltà di Scienze Politiche "Cesare Alfieri". Anno Accademico 2008/2009.

- F. Pedriali, *Balbo e l'aviazione coloniale, 1926-1928*, Storia militare, agosto 2008.
- L. Pellegrini, *L'avventuroso disertore italiano che divenne un eroe finlandese*, La Provincia, 18.12.1992a.
- L. Pellegrini, *Dalla missione segreta in Finlandia all'eroica morte nel cielo di Tobruk*, La Provincia, 27.12.1992b.
- L. Pellegrini, *Volò sulla Libia per morire in Finlandia*, La Libertà, 27.12.1992c.
- M. C. Pesce, *Diego Manzacchi. Il pilota che rubò un aereo al Duce*, La provincia di Sondrio, 14.4.2007.
- A. Petacco, *L'archivio segreto di Mussolini*, Milano 1997.
- G. Picardo, *Il pilota che rubò un aereo al duce: l'avventura di Diego Manzacchi*, La gente d'Italia, 30.3.2007.
- A.-L. Pinotti, *In ricordo del conte Arrigo Luca di Windegg*, Il Mondo del Cavaliere, 43, 2011.
- R. Porceddu, *Un ricordo di Enea Anchisi, gentiluomo di vecchio stampo*, Settentrione, 18, Turku 2006.
- U. Postiglioni, *Il Fiat G.50 in Finlandia*, Rivista italiana Difesa, 12, dicembre 1989.
- R. Poutiainen, *Ulkomaiset vapaaehtoisjoukot Suomen talvisodassa v. 1939-40*. Suomen historian pro-gradu tutkielma, Jyväskylän yliopisto, 1985.
- S. Provvigionato, *Misteri d'Italia*, Roma-Bari 1993.
- E. Ritaranta, *Vapaaehtoisia vaivaksi asti*, Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti, 1, 1996.
- E. Ritaranta, *Vielä Carlo Cugnascasta*, Feeniks, 3, 1998.
- A. Rizzi, *Le relazioni Italo-Finlandesi nella documentazione del Ministero degli Affari Esteri italiano e nel "Memoriale" di Attilio Tamaro (1929-1935)*, Turku 2016.
- G. Rochat, *Le guerre coloniali dell'Italia fascista*, in: A. Del Boca, *Le guerre coloniali del fascismo*, Roma-Bari 1991.
- G. Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, Milano 2004.
- F. Ruberti, *G. 50 in Finlandia*, JP4,5, ottobre 1972.
- C. Ruta, *Giuliano e lo Stato*, Palermo 2002.
- E. Saarenheimo, *Roberto Wis*, Settentrione, 2, Turku 1990.
- A. Saarinen, *Parolasta Pyhäniemeen*, Lahti 2002.
- A. Saarinen, *Jäätukikohdan päiväkirja*, Lahti 2005.
- E. Salerno, *Genocidio in Libia: le atrocità nascoste dell'avventura coloniale (1911-1931)*, Milano 1979.
- L. Salvatorelli, *Un cinquantennio di rivolgimenti mondiali 1914-1971*, Firenze 1972.
- P. Salo, *Suomi ja Pyhä Istuin 1918-1968*, Helsinki 1997.
- S. Sandri, *Il generale Rodolfo Graziani*, Milano-Roma 1935.
- C.F. Shores, *Finnish Air Force 1918-1968*, Aircam Aviation Series, n. S2, Canterbury, s.d.
- J. Sirén, *Romanssi Rivieralla vei lentäjän talvisotaan*, Helsingin Sanomat, 25.2.2010.
- A. Snell, *Vielä aiheesta Diego Manzacchi*, Iitin Seutu, 26.6.1989.
- K. Stenman, *Fiatlaivue. Lentolaivue 26 sodassa*, Helsinki 2013.
- J. Strömberg-J.Nuorteva-C. Forsell, *Valtio palkitsee*, Helsinki 2007.
- S. Sudenniemi, *Salaisen sodan varjot. Tiedustelua ja desanttitoimintaa talvi- ja jatkosodassa*, Helsinki 1987.
- T. Suominen, *Un'intervista a Montanelli*, Settentrione, 15-16, Turku 2003-2004.
- J. Tetri, *Kunniamerkkikirja*, Helsinki 1998.
- P. Torretta, *Diego Manzacchi, l'italiano che morì nella Guerra d'inverno. Vita, avventure e morte del 'volontario'*, <http://matrealismostoico.blogspot>, 26.5.2010a
- P. Torretta, *Talvisodan salainen agentti*, Ilta-lehti, 5.3.2010b.
- C. Venegoni, *Diego Manzacchi è morto per sbaglio tra i ghiacci della Finlandia*, Cronaca Ossona, 23.10.2014.
- J. Vesen-H. Siirpää, *Utin koneet siipi massa*, Korian kirjapaino 2008.
- K. Vuorela, *Finlandia Catholica. Katolinen kirkko Suomessa 1700-luvulta 1980-luvulle*, Helsinki 1989.
- H. Ylikangas, *Mussolinin puolen valinta toisessa maailmansodassa*, Historiallinen aikakauskirja, 1, 2007.
- A.G. Zecca, *Morbegno: incontro con Ulderico Munzi*, vaol.it. Il giornale on-line della Vitellina e Valchiavenna, 8.5.2007.
- I. Zingarelli, *Pace tra Russia e Finlandia*, La Stampa, 13.3.1940.