

Tapio Huttunen

Tämä artikkeli on vähäisin muutoksin julkaistu ensimmäisen kerran Ilmailuhistoriallinen aikakauslehti Feeniksin numerossa 1/2011. Lähdemateriaalia on italiasta suomeksi kääntänyt Juha Käki.

Kirjoittaja Tapio Huttunen on paljasjalkainen kuusankoskelainen, syntynyt v. 1947 Kettumäen rinteessä ja sittemmin asunut Rekolassa. Kymintehtaan verstaalla ja Voikkaalla työkaluosaston hoitajana työuransa tehnyt Tapio on harrastanut mm. Kuusankosken ympäristön sota-ajan ilmailuhistoriaa.

Italian ja Suomen ilmavoimien ylikersantti Diego Manzocchin lyhyt elämäntarina

Talvisodassa taistelleiden ulkomaisten vapaa-ehtoisten lentäjien sankaritarinoissa on yksi lentäjä jäänyt vähälle huomiolle. Tanskalaiset lentäjät Kristensen, Frijs ja Rasmussen tunnetaan samoin kuin ruotsalaiset pohjoisessa taistelleet Flygflottilj F 19-lentäjät. Tuntemattomampi on italialaisen lentäjän Diego Manzocchin kohtalo, joka ansaitsee tulla kerrotuksi. Hän antoi henkensä Suomen vapauden puolesta.

Diego Manzocchi syntyi Morbegnossa Pohjois-Italiassa 26.12.1912. Hänen äitinsä Maria kuoli pojan ollessa nelivuotias. Diegon isä Stefan meni pian uudelleen naimisiin Anna Gerosan kanssa. Kuolema korjasi isänkin nuorella iällä Diegon ollessa 13-vuotias. Vastuu Diegosta ja hänen isosiskostaan Rosasta jäi heidän äitipuolelleen. Vanhempien menettämisestä huolimatta Diegon lapsuus ja nuoruus oli onnellista aikaa. Häntä alkoivat kiinnostaa lentokoneet sekä tuon ajan lentäjäsankarit kuten Gabriele D`Annunzio, Italo Balbo ja Francesco Baracca.

Ei ollut yllättävää, että hän 19-vuotiaana pääsi vapaaehtoisena Italian ilmavoimien Aeronautica Militaren palvelukseen. Vuonna 1934 Diego liittyi valtaa pitävän Benito Mussolinin fasistipuolueen jäseneksi. Poliitikka ei häntä kiinnostanut, mutta puolueen jäsenyys oli välttämätön ilmavoimien urakehityksen kannalta. Jäsenyys ei häntä kuitenkaan hyödyttänyt, sillä kolmen vuoden Libyan komennuksen ja sen jälkeisen vuoden lennonopettajakajon jälkeen Diego Manzocchin sotilasarvo oli yhä ylikersantti, sotto sergente della Regia Aeronautica. Syynä oli Italian ilmavoimissa käytäntönä ollut nepotismi. Ylemmät esimiehet järjestivät ylennykset omille pojilleen ja sukulaisilleen.

Manzocchi loikkasi Ranskaan

Syksyllä 1939 Diego oli 27-vuotias poikamies. Nyt puuttui lemmenjumalatar peliin ja muutti Diegon elämän seikkailulliseen ja kohtalokkaaseen suuntaan. Hieman aiemmin häneltä oli kariutunut Tripolissa alkanut vakava suhde tanskalaiseen Sonja-neitoon. Lomaillessaan Italian Rivieralla hän tapasi ranskalaisen Justine D:n. Hänen sukunimensä ei ole tiedossa. Manzocchi ihastui naiseen niin tulisesti, että alkoi heti lomalta palattuaan suunnitella lentoa Ranskaan Justinen, ehkä juuri sen oikean luo.

Syyskuun 29. päivänä 1939 tuli suunnitelman toteuttamisen aika. Justine Ranskassa ja huonot suhteet esimiehiin aiheuttivat sen, että Manzocchi tankkautti kaksitasoisen Fiat CR 20-hävittäjän polttoainesäiliöt täyteen polttoainetta ja nousi ilmaan Camerin kentältä Milanon läheltä. Koneen toimintamatka oli olosuhteista riippuen 500–700 kilometriä. Manzocchi oli laskenut bensiniin riittävän Alppien ylitykseen ja lentoon Ranskaan Gap Tallardin lentokentälle. Erehdyttääkseen mahdolliset perään lähtevät hävittäjät, hän lensi aluksi Torinon pohjoispuolelta Gran Paradison kansallispuiston yli lounaaseen. Italian ja Ranskan rajan ylitys tapahtui Brianconin kohdalla. Jokin oli mennyt laskelmissa vikaan, koska polttoaineen varoitusvalo syttyi. Moottorin jo yskiessä hän teki onnistuneen pakkolaskun viljapellolle Durance-joen rannalle kaukana suunnitellusta määräkentästä. Manzocchi sai selittää tulonsa syitä paikalle hälytetyille ranskalaisille santarmeille. Kielivaikeuksia ei ollut, sillä lentäjämme oli opiskellut ranskaa ensin kotikaupunkinsa Morbegnon koulussa ja myöhemmin lomillaan Rivieralla.

Ranskassa viranomaiset kohtelivat Manzocchia hyvin. Kuulustelujen jälkeen hänet todettiin vaarattomaksi Ranskan kansalliselle turvallisuudelle. Loikkauksen syyksi hän kertoi, ettei voinut hyväksyä Italian fasistihallitusta eikä urasyrjintäänsä ilmavoimissa ja lisäksi henkilökohtaiset syyt.

Lopputuloksena oli, että hänet internoitiin Ranskaan. Häntä pidettiin Ranskan sotilastiedustelupalvelun Deuxieme Bureau:n valvonnassa, ja asuinpaikaksi määrättiin lokakuun puolivälistä lähtien syrjäinen Bollen kaupunki.

Mussolinin johtama Italian hallitus vaati tiukasti Manzocchin ja lentokoneen palauttamista. Ranskan sosialistihallituksen välit Italiaan olivat viileät, ja lupa annettiin ainoastaan koneen noutoon. Luutnantti Mario Gatti, lentoonlähtöavustajana kaksi italialaista lentomekaanikkoa, lensi koneen takaisin Italiaan.

Pettymyksestä uuteen seikkailuun

Bollessa Manzocchin oli käytävä päivittäin ilmoittautumassa santarmilaitoksessa. Ystävystyminen santarmipäällikön kanssa mahdollisti hänelle matkustusluvan Pariisiin joulukuun 28. päivänä 1939. Justinen hänelle antama osoite Avenue Victor Hugo:lla keskellä Pariisia veti puoleensa. Diegon suureksi pettymykseksi oven aukaisi pitkä, tumma mies, joka ilmoitti olevansa kyseisen naisen aviomies. Nyt oli Manzocchin todettava olleensa vain ranskalaisrouvan lomaromanssi Rivieralla. Justineen liittyvät unelmat ja odotukset oli unohdettava.

Seuraavana päivänä Manzocchin kävellessä ongelmiseen päämäärättömästi pitkin Pariisin katuja, hän huomasi eräässä Gare de Lyonin kadun kahvilassa kaksi lentäjän nahkatakkiin pukeutunutta miestä. Lyöttäydyttyään heidän seuraansa, hänelle selvisi miesten olevan kanadalaisia lentäjiä matkalla Ruotsin kautta Suomeen vapaaehtoiseksi käynnissä olevaan sotaan. Luutnantti John McMaster ja kersantti John Jenkins tuntuivat olevan hyvin perillä Suomen tilanteesta, ja he neuvoivat Manzocchille Suomen rekrytointitoimiston osoitteen Tukholmassa sekä muitakin ohjeita, mm. kuinka on matkustettava Ruotsin läpi Suomen Tornioon.

Manzocchi palasi Bolleen, missä hän uutta intoa täynnä teki heti anomuksen päästä taistelemaan kommunismia vastaan. Anomus palautettiin hylättynä 9. tammikuuta 1940. Toinenkin anomus, johon oli lisätty Avignonin santarmilaitoksen päällikön puolto, hylättiin 12. tammikuuta. Hän oli aiemmin tehnyt Ranskan muukalaispassianomuksen, mutta sitä ei ollut vielä myönnetty, ja siksi ei näitäkään lupia herunut. Sitkeys palkittiin kolmannella yrityksellä tammikuun 25. päivänä; Manzocchilla oli muukalaispassi ja maastapoistumislupa.

Ruotsiin oli vastikään säädetty viisumipakko. Pariisin Ruotsin lähetystöstä Manzocchi sai kauttakulkuviisumin määräajaksi 15.2.1940 saakka. Koska sotaa käyvä Saksa oli ehdottomasti kierrettävä, Manzocchi matkusti junalla Belgian läpi Amsterdamiin, mistä matka jatkui KLM-yhtiön lennolla Kööpenhaminaan. Tanskasta hän saapui Ruotsiin 29. tammikuuta 1940 ja ilmoittautui Suomen lähetystössä Tukholmassa.

Vihdoin perillä Suomessa

Suomalaiset haastattelivat Manzocchia pitkään Tukholman rekrytointitoimistossa. Lopulta he olivat tyytyväisiä saamiinsa vastauksiin. Manzocchi sai rahat junamatkaa varten. Hänet määrättiin ilmoittautumaan Tornion rekrytointitoimistossa 7. helmikuuta 1940, jonne hän määräaikana saapuikin. Torniossa Manzocchi joutui karanteeniin. Jälleen häntä kuulusteltiin. Viranomaiset vakuutuivat maahantulijan aikeista. Hänelle maksettiin kuukauden palkka etukäteen ja annettiin Suomen talveen sopiva vaatetus.

Torniosta Manzocchi lähetettiin Lapualle ”Osasto Sisuun”, jonka komentajana oli kapteeni Bertil Nordlund. Osasto oli perustettu ulkomaisia vapaaehtoisia taistelijoita varten 8. tammikuuta 1940. Normaalisti lentäjät lähetettiin Lapualta Parolaan Täydennyslentolaivue 29:ään (T-LLv 29) ja sieltä edelleen koulutustarkastuksen jälkeen valikoidut ohjaajat siirrettiin sopiviin rintamalaivueisiin. Jotkut palautettiin takaisin Lapualle, olihan joukossa myös ns. ”lentäjiä”, seikkailijoita ja huijareita. Esimerkkinä huijarista mainittakoon amerikkalainen kapteeni Julien, joka tunnetaan paremmin lempinimistään ”Musta Kotka” ja ”Abessinian Kenttämarsalkka”.

Manzocchin Pariisista tutut kanadalaiset McMaster ja Jenkins on sijoitettava seikkailijoiden kastiin. Saavuttuaan Suomeen herrat toimitettiin kaavion mukaisesti Lapuan kautta Parolaan. Parolasta heidät lähetettiin Uttiin, missä Jenkins todettiin enintään keskinkertaiseksi ohjaajaksi ja

siirrettiin takaisin Parolaan. Myös McMaster todettiin lentotaidoiltaan keskinkertaiseksi. Jostakin syystä hänen kykyihinsä kuitenkin luotettiin, ja hän pääsi juuri Ruotsista kokoonpanotehtaalta lennetyn Brewster BW-353-hävittäjän ohjaimiin 9.3.1940. Laskeutumisvaiheessa kone keikahti ympäri laivueen komentajan katsellessa ja hyppiessä tasajalkaa karvahattunsa päällä, eikä suinkaan ilosta. Luutnantti McMasterin lentäjän ura Suomessa päättyi Lahden sotasairaalaan.

Kiinnitys Lentolaivue 26:een ja heti tositoimiin

Lapualla Diego Manzocchi todettiin kokeneeksi lentäjäksi. Ranskassa ollessaan hän oli pyrkinyt myös Ranskan lentojoukkojen lentäjäksi. Hänen kykynsä oli todennettu kaksimoottorisen Potez-koneen ohjaimissa. Epäluulo loikkaria kohtaan tai se, ettei välttämätöntä lentäjätarvetta Ranskassa ollut, esti enemmän lentoaikeet.

Manzocchi määrättiin Lapualta suoraan Uttiin Lentolaivue 26:een, jonka hävittäjäkalustona olivat Manzocchille ennestään tutut Fiat G 50-koneet. Hän ilmoittautui Kouvolan poliisilaitoksella 22.2. Hän joutui asumaan vielä muutaman päivän Kouvolassa, kunnes helmikuun 27. päivänä lopulta kaikki eksoottiseen tulijaan liittyvä byrokrania oli selvää, ja Lentolaivue 26 oli valmis vastaanottamaan ja majoittamaan Diego Manzocchin Uttiin. Hänelle annettiin Italian ilmavoimissa ansaittu ylikersantin arvo. Uusi mutta kokenut ohjaaja oli tervetullut lisä lentomiestöön.

Manzocchi lensi ensimmäisen lentonsa Fiatilla helmikuun 28. päivänä. Ensimmäisen sotalennon Suomen rintamalla hän teki Viipurinlahdelle luutnantti Puhakan kanssa 29.2. iltapäivällä klo 14.50 alkaen ja toisen heti perään klo 16.25, yhteensä 60 minuuttia. Laivueen sotapäiväkirjan mukaan Manzocchi lensi helmikuussa 3 tuntia 20 minuuttia. Maaliskuun 1. päivänä 1940 oli kaksi torjuntalentoa. Seuraavana päivänä hän lensi vain koneen Utin Haukkajärven jäältä Hollolaan. Maaliskuun 5. päivänä oli kaksi torjuntalentoa ja seuraavana päivänä jälleen siirtolento Utista Hollolaan, missä hänen koneensa meni laskun jälkeen rullatessa nokilleen pehmeässä lumessa. Seuraava maininta on 9. maaliskuuta 1940, jolloin Manzocchi osallistui Viipurinlahden taisteluihin. Tällä lennolla, jonka lentoaika oli 65 minuuttia, Fiatin laskuteline ei tullut kokonaan sisään hydraulikkavian vuoksi. Maaliskuun 10. päivänä Manzocchi osallistui kolmen muun Fiatin kanssa maataistelulentoon Viipurinlahdelle, jossa tulitettiin etenevää neuvostoliittolaista jalkaväkeä.

Kohtalokas päivä

Manzocchin kohtalon päiväksi muodostui 11. maaliskuuta 1940. Klo 11.20 nousivat luutnantti Olli Puhakka ja ylikersantti Diego Manzocchi torjuntalennolle Viipurin suuntaan. He eivät kohdanneet viholliskoneita ja palasivat takaisin jääkentälle klo 12.00. Koneiden huollon ja tankkauksen jälkeen kaksikko nousi uudelleen ilmaan klo 13.40 torjuntalennolle Viipurin lähettyville, missä käytiin talvisodan viimeisiä ankaria puolustustaisteluja. Viholliskoneet olivat ehtineet poistua alueen ilmatilasta ja taistelupari lähti takaisin kotitukikohtaansa. Haukkajärveä lähestyessään he huomasivat noin satakoneisen pommikonemuodostelman lentävän Lahden suuntaan arviolta

3 000 metrin korkeudessa. Moottorit säädettiin nousutehoille, ja miehet lähtivät muodostelman perään. Pommikoneet tavoitettiin pian litin Sääskjärven yläpuolella. Hyökkäyksessä Puhakka pudotti yhden DB-3-pommikoneen metsään Lapinjärven Kimonkylään. Kapteeni Grigori Bulava miehistöineen sai surmansa. Tuhoutunut DB-3 -pommikone kuului 7DBAP yksikön eli seitsemännnen DB-3 koneilla varustetun pommituskonerykmentin ensimmäisen eskadrillin (laivueen) vahvuuteen.

Silminnäkijänä ollut 13-vuotias Antero Hasu muisteli myöhemmin tapahtunutta näin: *”Tuona päivänä ryssän lentotoiminta oli vilkasta. Laskettiin noin 100 lentokoneen olevan ilmassa Kouvolan suunnalta Lahteen päin. Sitten Lahden suunnasta tuli kolmisenkymmentä pommikonetta takaisin kaakon suuntaan. Koneet olivat sikin sokin aivan epäjärjestyksessä ja eri korkeuksissa. Yhtäkkiä yksi pommikoneista syttyi palamaan rungon vierestä oikealta puolelta. Se kaarsi ensin korkeammalle moottorit ulisten, mutta alkoi sitten pudota alas. Koneen pudottua noin parisataa metriä oikeanpuoleinen siipi moottoreineen irtosi. Siipi putosi alas hitaasti viipottaen niin kuin ”linnunsulkaperuna”, joita lapsena heiteltiin ilmaan. Koneen*

putoamismontussa paloivat bensiini ja öljy. Pauke ja rätinä oli kamala konekiväärien patruunoiden räjähdellessä kuumuudessa. Miehistöstä ei pelastunut kukaan, kaikki neljä paloivat koneen mukana. Palavan ihmislihan haju oli kammottava. Paukkuminen ja haju kestivät useamman päivän. Koneen siipi putosi 300 metriä kauempana olleen ladon viereen. Ladon nurkalla ollut suuri kuusi toimi iskunvaimentajana, niin että siipi moottoreineen tipahti ehjänä lappeelleen hangelle. Se vedettiin valjakolla maantien varteen, mistä armeija haki sen pois. Myöhemmin kuulin luutnantti Puhakan olleen koneen pudottajan ja hänen käyttäneen siihen 500–600 patruunaa”.

Ylikersantti Manzocchin hyökkäys ei ollut yhtä menestyksenkäs. Hän sai luodin keuhkoihinsa joko pommittajien torjuntatulesta tai niitä suojanneilta I-153 Tsaika -hävittäjiltä. Pommittajia suojasi

15 IAP (15 Hävittäjärykmentti), jonka I-153-koneiden lentäjät raportoivat taistelleensa kahta suomalaista Spitfire-hävittäjää vastaan. Maassa olleet katselijat näkivät Manzocchin koneen heilahtavan ja putoavan jyrkästi kohti maata, mutta kuitenkin hallitusti. Haavoittunut lentäjä valitsi pakkolaskupaikakseen pienen Ikolanjärven jään. Lähestyessään järveä, hän laski koneensa laskutelineet alas tarkoituksena pitää kone ehjänä. Tämä päätös mitä ilmeisimmin maksoi hänen henkensä. Jos hän olisi pitänyt telineet sisällä ja tehnyt mahalaskun hankeen, olisi kone todennäköisesti vain liukunut aikansa lumen peittämää jäätä pitkin ja pysynyt oikein päin.

Manzocchi laskeutui sohjoiselle ja pehmeälle lumelle, johon oli muodostunut kyläläisten käyttämä tiukkaan pakkautunut koholla oleva talvitie. Kone törmäsi valliin, kääntyi ylösalaisin ja jatkoi vielä liukuaan vauhdin voimasta. Avo-ohjaamoon pakkautui lunta ja jäätä, jotka aiheuttivat ruhjeita lentäjän kasvoihin. Kone pysähtyi Manzocchin jäädessä roikkumaan vöiden varaan pää alaspäin ilmeisesti jo tajuttomana.

Ensimmäisenä koneen luona oli pikkupoika Matti Laitinen, jonka kotitalo oli Ikolanjärven länsipäässä, noin 300 metriä Manzocchin koneesta. Matin kotitalo tunnettiin nimellä ”Pusarin torppa”, se oli ainoa talo Ikolanjärven länsipäässä. Seuraaviin taloihin oli matkaa pari kilometriä, eikä niissäkään ollut puhelinta. Matti Laitisen ilmoitus pakkolaskusta viranomaisille vei aikaa, sen tähden pelastustyötkin käynnistyivät hitaasti. Kuusankoskella oli koulutuskomppania, joka koulutti täydennysmiehiä rintamalle. Sen miehistä koottiin pelastusryhmä. He saivat Kymiyhtiön talleilta hevosen ja reen lainaksi. Rekeen haettiin Kymintehtaan korjaamon varastosta mekaaniset tunkit, joita arveltiin tarvittavan koneen nostossa. Lopulta ryhmä pääsi matkaan ja saapui koneen luokse klo 17.20.

Kyläläisiä ja muita uteliaita oli ollut koneen luona aikaisemmin päivällä. Joku heistä oli ollut kuulevinaan koputusta noin klo 15.00. Ääni on voinut kuulua koneen moottoristakin, joka jäähtyessään lumisohjossa on napsahdellut. Pelastusryhmän tullessa paikalle oli aivan hiljaista. He nostivat ensin miehissä koneen pyrstöä saadakseen mekaaniset tunkit paikoilleen. Sen jälkeen lapiotiin lunta pois ohjaamon kohdalta. Ryhmän johtaja kysyi vapaaehtoista ryömimään koneen sisään.

Aarne Mattila muisteli tuota päivää litin Seutu-sanomalehdessä 12.1.1986 näin: *”Ryhmän johtaja kysyi vapaaehtoista ja minä ilmoittauduin tehtävään, joka osoittautui perin vaikeaksi. Koneen ja jään väliin jäi tilaa noin 70 - 80 senttiä, ja lentäjä roikkui hihnojen varassa pää alaspäin. Koska en tiennyt miten hihnat olisi saanut auki, pyysin eräältä toverilta puukon ja katkaisin hihnat. Nyt lentäjä sananmukaisesti valui hieman alemmaksi, mutta hänen jalkansa olivat vielä kiinni joissakin ohjaimissa. Heiluttelin jalkoja haalarinlahkeista, ja viimein jalat irtosivat ja lentäjä saatiin jälle. Hänet todettiin jo tässä vaiheessa kuolleeksi. Vaikka hänen ihonsa oli lämmin, ei mitään elonmerkkejä havaittu.”*

Manzocchi kuljetettiin reellä Kymin ammattikoululla toimineeseen sotasairaalaan. Siellä hänet kannettiin ala-aulassa olleelle tutkimuspöydälle, missä lääkäri totesi hänet kuolleeksi. Lääkärin tarkemman tutkimuksen mukaan ei keuhkoihin osunut luoti yksin ollut syynä menehtymiseen, vaan pään ruhjeet, verenvuoto ja roikkuminen useita tunteja pää alaspäin aiheuttivat yhdessä kuoleman.

Tieto Diego Manzocchin kohtalosta kulki hitaasti eteenpäin. Lentolaivue 26:n komentaja majuri J.W.R. Harju-Jeanty sai suruviestin vasta illalla. Hän käski lähettää seuraavan viestin eteenpäin Lentorykmentti 2:n esikuntaan Selänpäähän: *”Klo 19.35 LLv 26 Utti. Ilmoitan, että tänään kello*

17.20 löysi vänrikki Alppisara Ikolanjärven jäältä Voikkaalta 7 kilometriä lounaaseen, karttapisteessä 70,4 numeron 7 kohdalta pudonneena suomalaisen hävittäjäkoneen Nr 4946 FA-22. Kone on väriltään vihreä, pudonnut klo 13.00 tienoissa, pikkupojan Matti Laitisen kertoman mukaan tänään klo 12.00 – 15.40 välisenä aikana, ja on vänrikki Alppisaran kertoman mukaan jäällä ylösalaisin osaksi veteen vajonneena. Sisällä ainakin yksi kuollut lentäjä. Olen järjestänyt koneen vartioinnin, sekä lähettänyt komennuskunnan joka koettaa nostaa konetta niin, että ruumiit saadaan pois. II/KoulKompp IV Komentajan viransijainen Olavi Järvelä.”

Manzocchin Fiat G 50 lentokone FA-22 purettiin onnettomuuspaikalla ja kuljetettiin takaisin Uttiin. Lentolaivue 26:n konetarkastaja Väinö Lemmilän raportti koneen vaurioista oli seuraava: ”Ylikersantti Manzocchi suoritti pakkolaskun Ikolanjärven jäälle tuntemattomasta syystä. Pakkolaskussa koneen potkuri vääntyi, ohjaamon kuomu, siivet sekä peräsin vaurioituivat. Lentokone lähetetty Härmälän varikolle Tampereelle korjattavaksi 19.3.1940. Varikolta kone palautettiin korjattuna Lentolaivue 26:n vahvuuteen vasta 19.4.1941, juuri sopivasti valmiiksi jatkosotaan. Tämä kone palveli kunniaakkaasti ilmavoimia koko sodan ajan. Sen viimeinen lento oli 28.8.1944, luovutus varikolle 25.2.1945 ja poisto kirjanpidosta 31.5.1945.”

Toisenlainen näkökulma

Diego Manzocchi oli Italiassa pitkään vaiettu henkilö, koska häntä pidettiin sotilaskarkurina ja maanpetturina. Vasta 1990-luvun aikana käsitys hänestä on muuttunut. Nyt häntä pidetään sankarina, joka antoi henkensä pienen pohjoisen maan vapauden puolesta. Italialaisten muuttuneesta arvostuksesta kiistämättömänä todistuksena on kolmen viimeaikojen Italian presidenttien valtiovierailujen yhteydessä laskemat kukkalaitteet Diego Manzocchin haudalle Hietaniemessä.

Manzocchin loikkauksesta ollaan Italiassa kahta mieltä. Tapaus Justine D. on hieman erikoinen, jonka jäljet ovat tyystin hävinneet. Mitään dokumenttia hänestä ei ole löytynyt, ei edes Diegon kirjeistä. Italiassa on esitetty jonkinlainen vakoiluteoria. Sen mukaan Manzocchin loikkaus olisi järjestetty Ranskan puolustusasemien tiedustelua varten. Italiahan julisti sodan Ranskalle kesällä 1940. Arkistoista löytyi laaja selonteko Ranskan Italian vastaisen rajan puolustusjärjestelyistä. Raportin tekijä ei varmaankaan sattumalta ollut luutnantti Mario Gatti, Manzocchin koneen noutaja.

Kaksi kuukautta ennen Manzocchia oli tapahtunut samanlainen loikkaus. Lentäjä Orlando Pagliarini lensi myös Ranskaan saaden turvapaikan. Myöhemmin Suomeen saapui italialainen everstiluutnantti Giuseppe Caseron johtama komennuskunta opettamaan ja huoltamaan Suomeen juuri ostettuja Fiat G 50-lentokoneita ja 20 millimetrin Breda-ilmatorjuntatykkejä. Ryhmään kuului parikymmentä miestä mukaan lukien väepelin arvoinen Orlando Pagliarini. Kumma juttu? Niin Manzocchi kuin Pagliarinikin olivat Italiassa virallisesti loikkareita, jotka todennäköisesti olisi pitänyt tuomita maanpetturuudesta kuolemaan. Suomessa he tulivat erittäin hyvin toimeen muiden italialaisten kanssa. Miten tämä oli mahdollista?

Tämän artikkelin Manzocchin Italiassa ja Ranskassa tapahtuneet toimet perustuvat pitkälti Ulderico Munzin tekemään ja vuonna 2007 julkaistuun kirjaan ”Gli Aquiloni non Volano Piu”. Kirja on tiettävästi ainoa Manzocchia laajemmin käsittelevä teos. Asiatvirheitäkin kirjasta löytyy, mm. Manzocchi viedään sairaalaan poron vetämällä reellä. Italialaisessa Corriere della Sera -lehdessä on ollut freelancer-kirjoittaja Paolo Torrettan tekemä juttu Manzocchista, jossa suojeluskuntalaisten kerrotaan ampuneen hänet luullen häntä neuvostoliittolaiseksi lentäjäksi. Tämän kerrotaan tapahtuneenkin jo tammikuussa 1940, jolloin Manzocchi ei vielä ollut Suomessa. Ehkäpä italialaisille Munzille ja Torretalle Suomi on kaukainen ja mystinen maa, missä voi tapahtua mitä tahansa.

Manzocchi oli Suomessa arvostettu

Suomessa Manzocchia on pidetty arvossa niin talvisodan aikana kuin sen jälkeenkin. Olivatpa hänen alkuperäiset motiivinsa kotimaansa jättämiseen mitkä tahansa, Suomen Ilmavoimia hän palveli lyhyen aikansa moitteitta ja kunnialla. Hän sai merkittävän kunnianosoituksen Suomen valtiolta, kun hänelle myönnettiin Suomen Lentomerkki k 62 Honoris Causa (’kunnian vuoksi’).

Diego Manzocchi oli jäyhempien suomalaissoturien rinnalla iloinen ja kohtelias seuramies. Hän oli hyvin pidetty niin laivueensa lentäjien kuin mekaanikkojenkin keskuudessa. Päivystysvuorojen välillä hän oli huolettoman oloinen veikko ollen aina valmis saunakaveriksi. Sotien jälkeen Lentolaivue 26:n perinnejuhlissa muisteltiin aina Manzocchin heille opettamaa laulua "El` aeronautica el` árma elegante". Mekaanikko Veikko Lappalainen kertoo erään kerran menneensä lentäjien teltoille, missä hän tapasi Manzocchin naureskellen lukevan ääneen suomalaista "Seikkailujen Maailma" -sarjakuvalehteä ääntäen sanat aivan oikein ymmärtämättä niiden merkitystä.

Tiedot Manzocchin lentotuntien määrästä vaihtelevat. Maaliskuussa 1940 hän lensi ainakin 6 tuntia 10 minuuttia, ehkä enemmänkin. Yhteensä hän lensi Suomessa ainakin 9 tuntia 30 minuuttia.

Diego Manzocchi haudattiin Helsingissä Hietaniemen sankarihautaan lähelle suurta ristiä, riviin 40. Haudan numero on 1055.

Valitettavasti hautakiven teksti "Italialainen lentäjä Diego Manzoechi †13.1.1940 Valkeala" on väärin merkittävilta osiltaan: sukunimi, kuolinpäivä ja paikkakunta. Ehkäpä Diego Manzocchi ainoana talvisodan italialaisena vapaaehtoisena lentäjänä, joka antoi henkensä itsenäisen Suomen puolesta, ansaitsisi muistokiven uudelleen hionnan ja tarkennuksen.



Lähteet:

Bruun, Carl-Erik: Hävittäjälentolaivue 26, 1991

Geust, C-F, Tirkeltaub, S, Petrov, G: Itämeren laivaston ilmavoimat talvisodassa, 2004

Hasu, Antero: Kimonkyläänkin putosi venäläinen lentokone, artikkeli Lapinjärven Veteraanikirjassa, 1999

Tapio Huttusen kokoelmat

Hyvönen, Jaakko: Kohtalokkaat lennot 1939–1944, 1982

Jaakkola, Hanna: Italia ja Suomen talvisota, Pirkko Kanervon haastattelu, Historian tietosanomat 9/2007

Keskinen, K ja Stenman K: Suomen ilmavoimien historia, nro 8, Fiat G 50, 1977

Mattila, Aarne: Veteraanin muistelmä maaliskuulta 1940, Iitin Seutu 12.1.1986

Munzi, Ulderico: Gli aquiloni non volano piu, 2007, suom. Juha Käki

Pajari, Risto: Talvisota ilmassa, 1971

Ritaranta, Eino: Talvisodan vapaaehtoiset ilmavoimissa, Suomen ilmailuhistoriallinen lehti 1/1996

Saarinen, Ahti: Jäätukikohdan talvisota Hollolan Pyhäniemessä, 2011

Heimo Siiröpään kokoelmat

Torretta, Paolo: Diego Manzocchi, l'italiano che morì nella Guerra d'inverno Vita, avventure e morte del volontario, Corriere della Sera 26.3.2010, suom. Juha Käki

Vanhala, Pekka: Tuokiokuvia Kouvolan seudun ilmapuolustuksesta talvi- ja jatkosodassa, 2003

Vanhala, Pekka: Lisähavaintoja Pohjois-Kymenlaakson ja sen lähialueiden ilmapuolustuksesta talvi- ja jatkosodassa, 2005

Vesen, J ja Siiröpää, H: Utin koneet siipi maassa. Utissa toimineiden lentojoukkojen onnettomuuksia ja vaurioita 1918–1963, 2008