

Cenni Giuseppe



Il 4 settembre 1943 cadeva in combattimento sulla Sila il pilota parmigiano magg. Giuseppe Cenni. Parma è sicuramente una delle città più decorate d'Italia in campo aeronautico, infatti ben cinque medaglie d'oro al Valor Militare brillano sul Labaro della locale sezione dell'Associazione Arma Aeronautica.

Naturalmente, tutte queste decorazioni sono ugualmente importanti, e tutti i cinque piloti che se le sono guadagnate sul campo sono ugualmente degni di essere ricordati. Ma uno, in particolare, emerge per le eccezionali imprese di cui si rese protagonista e che l'hanno fatto diventare il pilota di Parma più famoso: il maggiore Giuseppe Cenni del quale, proprio in questi giorni, ricorre il 70° anniversario della sua scomparsa.

Cenni nasce il 27 febbraio 1915 a Casola Valsenio (RA), la sua famiglia si trasferisce a Parma quando lui è ancora piccolissimo. A Parma frequenta la Scuola di Belle Arti e comincia ad appassionarsi di aeronautica. Nel locale aeroclub conosce Adriano Mantelli, pioniere parmigiano del volo a vela, che, riconoscendo in quel baldo giovanotto indubbie qualità aviatorie, lo prende, letteralmente, sotto la sua "ala" istruendolo nel volo su alianti. Per seguire al meglio queste sue attitudini nel 1935 si arruola nella Regia Aeronautica conseguendo il brevetto militare di volo.

Partecipa alla guerra di Spagna dove si mette subito in luce abbattendo ben sette aeroplani avversari e guadagnando la sua prima Medaglia d'Argento. Durante quel conflitto viene a sua volta abbattuto e catturato. Dopo sei mesi di durissima prigionia, in cui il suo forte carattere viene messo a dura prova, viene liberato a seguito di uno scambio di prigionieri. Al suo ritorno in Italia continua la carriera militare come istruttore di volo, mettendo a disposizione dei giovani allievi piloti la sua grande esperienza di volo di guerra. Nel frattempo sui cieli d'Europa si stavano addensando nubi minacciose che da lì a poco l'avrebbero trascinato nella spaventosa tempesta della 2ª Guerra Mondiale. All'entrata in guerra dell'Italia Cenni si trova come istruttore in una scuola di volo in Romania, ma non è sicuramente tipo da starsene tranquillo quando intorno a lui i cieli si infiammano. Chiede di rientrare in Patria e di essere assegnato ad un reparto operativo. Gli viene proposto di entrare a far parte di uno Stormo di bombardieri a tuffo, in fase di nuova costituzione, che volerà sui famosi Stuka ceduti dai tedeschi. Cenni con il consueto entusiasmo che lo caratterizzerà per tutta la vita, accetta subito e si trasferisce con altri piloti presso la scuola Tedesca di Graz in Austria, per ricevere il necessario addestramento su un velivolo di difficile pilotaggio come lo Junker Ju.87 "Stuka". A Graz i nostri vengono accolti con un po' di diffidenza e con sorrisetti ironici da parte dei piloti tedeschi che pensano di divertirsi alle loro spalle, facendosi beffe della loro inesperienza. Ma non hanno fatto i conti con la bravura e con le doti naturali del nostro pilota, a cui bastava pochissimo per capire un aeroplano e pilotarlo di conseguenza. Il primo giorno di addestramento Cenni sale su quel bestione, così diverso dagli agili caccia italiani a cui lui era abituato, ascolta i consigli e le indicazioni del suo istruttore, poi mette in moto e decolla per un facile volo nel cielo dell'aeroporto necessario per prendere confidenza con il velivolo. Ma subito dopo l'atterraggio Cenni ridà tutto motore e decolla di nuovo, questa volta è un susseguirsi di manovre acrobatiche ritenute quasi impossibili da compiere con il poco manovrabile Stuka, che è considerato a tutti gli effetti come una specie di carro armato volante. All'atterraggio gli ironici sorrisetti scompaiono dai volti stupefatti degli istruttori tedeschi, e dopo una gran bevuta di birra e pacche sulle spalle, da quel giorno i nostri verranno considerati bravi e capaci piloti. Al ritorno in Italia Cenni comincia una frenetica attività di volo di guerra pilotando i "Picchiattelli", così gli italiani ribattezzano gli Stuka, con coraggio e maestria. In Grecia, Albania e Jugoslavia i Picchiattelli italiani ottengono numerosi successi sia contro obiettivi navali, che terrestri in appoggio alle nostre truppe. Per i risultati ottenuti Cenni viene promosso capitano ed ottiene il comando della 239ª Squadriglia.

Nel 1941 il suo reparto viene trasferito in Africa settentrionale dove avrà modo di consacrare, durante aspre battaglie, la sua fama di indomito e coraggioso pilota. In quel periodo gli obiettivi sono soprattutto le navi inglesi della "Home Fleet" che scorrazzano nel Mediterraneo, e l'isola di Malta che viene sottoposta ad intensi bombardamenti. Nel 1942 ormai il "Picchiatello" è un aereo vecchio e superato, facile preda della caccia avversaria, ma quello c'è, ed in attesa di velivoli migliori i nostri piloti sacrificano spesso la loro vita in impari lotte, cercando disperatamente di fermare navi e truppe nemiche in avanzata. In quel periodo, in particolare, il reparto di Cenni viene incaricato di colpire una stazione radio inglese di Malta, considerata di importanza strategica che, per la sua particolare ubicazione all'interno di una stretta vallata potentemente difesa da cannoni e mitragliere antiaeree, risulta praticamente invulnerabile. Cenni e la sua Squadriglia attaccano la postazione con grande decisione danneggiandola gravemente fin dal primo assalto. Gli inglesi però riescono a rimetterla in funzione in breve tempo. Il comandante Cenni risolutamente porta ancora una volta i suoi ragazzi all'attacco distruggendola definitivamente. Nell'ottobre del 1942 il reparto viene ritirato dalla prima linea in quanto i "Picchiatelli" in dotazione sono ormai arrivati alla fine della loro vita operativa, ed andare all'attacco con quel velivolo è diventato un vero e proprio suicidio. Viene sostituito da un aeroplano costruito dalle "Officine Reggiane" di Reggio Emilia: il Reggiane Re.2002 "Ariete", velivolo veloce e robusto ma purtroppo penalizzato dalla poca affidabilità del motore. Dopo il necessario addestramento sul nuovo bombardiere a tuffo, nel luglio 1943 lo Stormo viene inviato sulla base di Crotona per affrontare la flotta alleata in procinto di sbarcare sulle coste calabresi. Il comandante del 102° Gruppo 5° Stormo Tuffatori cade in combattimento, e proprio al ventottenne Cenni, nel frattempo promosso maggiore, tocca prenderne il posto. Lo Stormo combatte ormai in condizioni disperate, le file dei piloti si assottigliano sempre di più. La situazione di grande inferiorità nei confronti dello strapotere alleato causa grandi vuoti nei nostri Gruppi di volo, ma con un coraggio incredibile, dovuto non a cieco fanatismo, ma alla serena consapevolezza di compiere il proprio dovere per difendere il Paese, i nostri piloti tutti i giorni salgono in cielo per cercare di fermare un nemico troppo più forte. In agosto un violentissimo bombardamento alleato sull'aeroporto di Crotona distrugge al suolo la maggior parte degli aerei di Cenni, uccidendo anche molti piloti. Qualunque altro uomo, dopo quel duro colpo, si sarebbe arreso, avrebbe gettato la spugna; rimasti senza velivoli nessuno avrebbe avuto niente da dire ma non il magg. Cenni, no, lui non è così, non si sarebbe mai dato per vinto. I piloti superstiti ed i suoi specialisti rastrellano gli aeroporti pugliesi per trovare aeroplani abbandonati ma ancora utilizzabili, oltre a parti di ricambio per

ricostruirne altri. In questo modo, con caparbiazza, riescono a mettere insieme una dozzina di aeroplani e con quelli tornano coraggiosamente all'attacco. Arrivano i primi di settembre, ormai la guerra è perduta, gli alleati dilagano, il nostro Paese, nonostante la disperata resistenza dei nostri piloti, è dilaniato dai bombardamenti aerei. Il 3 settembre il generale Castellano inviato dal Re, firma a Cassibile in Sicilia, l'armistizio e la resa degli italiani agli alleati. La notizia per qualche giorno viene tenuta segreta, per organizzare l'uscita dalla guerra dell'Italia, verosimilmente anche per meglio affrontare la prevedibile, dura, reazione tedesca. Questa strategia, come sappiamo, non serve a nulla, ma comunque, per meglio camuffare l'avvenuto armistizio, si decise di continuare le ostilità. Il 4 settembre ciò che resta dello Stormo di Cenni viene colpevolmente mandato ad attaccare le preponderanti forze angloamericane nello Stretto di Messina: un'autentica missione suicida. Quel tragico giorno i nostri aeroplani si trovano circondati da decine di caccia avversari, lo Stormo viene praticamente annientato, lo stesso comandante Cenni, inseguito da un nugolo di caccia avversari, cerca disperatamente di difendersi, come testimoniato da alcuni contadini calabresi che assistono al tragico ed impari duello. Ma dopo pochi, interminabili, minuti nei quali Cenni cerca di tenere coraggiosamente testa agli Spitfire inglesi, si arriva all'inevitabile. L'aeroplano di Cenni viene mortalmente colpito ed il caccia precipita sulla Sila senza dare scampo al suo pilota.

Scompare così, tragicamente, uno dei più grandi piloti Italiani. Sacrificato senza pietà, ad armistizio avvenuto, per la ragion di Stato. I suoi resti, trovati dopo alcuni mesi in quanto precipitato in una zona particolarmente impervia, sono trasportati al cimitero della Villetta di Parma dove tuttora riposano nella tomba di famiglia. Per i suoi meriti Cenni viene decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria che si aggiunge alle sei medaglie d'argento conquistate in vita, ed in suo onore il 5° Stormo dell'Aeronautica Militare, oggi purtroppo relegato in posizione quadro vittima dei tagli di bilancio, venne intitolato a lui.

Cenni durante le missioni di guerra era solito dare ai suoi ragazzi il segnale radio d'attacco con la frase: "Valzer ragazzi!" e queste parole sono diventate il motto dell'attuale 102° Gruppo, in forza al 6° Stormo di Ghedi. Oggi i ragazzi del 102° volano sui caccia-bombardieri Tornado IDS e sulle loro derive possiamo ancora trovare orgogliosamente scritte queste parole: "Valzer ragazzi!" in onore di un grande aviatore Italiano da non dimenticare: Giuseppe Cenni.