

# Albino MOCELLIN (M.A.V.M.) - Aviatore



Albino Mocellin nacque a San Nazario (VI) il 25 aprile 1881, figlio di Giambattista e di Margherita Moro. Ammesso allo Squadrone Corazzieri Guardie del Re il 13 marzo 1902, fu promosso vicebrigadiere e nel dicembre 1907 brigadiere.

Ammesso, quale allievo, alla scuola di pilotaggio, conseguì il brevetto di pilota di Caproni il 1° luglio successivo e fu assegnato all'11ª Squadriglia aeroplani Caproni che operava in Albania con le truppe interalleate.

Per il Comando Truppe Italiane del XVI Corpo d'Armata il contributo della Squadriglia fu assai prezioso in quanto le sue missioni di ricognizione supplivano la mancanza di carte topografiche di quei territori ove si registrava un'intensa pressione austro-ungarica.

Dal 25 luglio al 12 ottobre 1916 il brigadiere Albino Mocellin compì sei missioni di ricognizione e di bombardamento, portando il proprio velivolo al limite estremo e guadagnandosi la stima e il rispetto dei compagni.

Il 12 ottobre ricevette l'ordine di compiere un bombardamento aereo sulle truppe in colonna nella località di Kavaje. Mentre cercava di svolgere la missione venne intercettato nei cieli di Zarnec da un caccia nemico che lo ingaggiò in un duello serrato. Il brigadiere Albino Mocellin venne colpito a morte da una raffica di mitraglia precipitando dalla quota di 3000 metri al suolo: era la sua sesta missione di combattimento.

Il brigadiere Mocellin è stato il primo caduto in combattimento aereo dell'Arma dei Carabinieri nella Grande Guerra. Per il suo valore, gli fu conferita la Medaglia d'Argento al valor militare.

## Stralcio della storia dell'11ª Squadriglia

Dopo uno scambio di vedute e proposte col Comando delle truppe in Albania e col Comando Supremo dell'Esercito, il Ministero della Guerra delibera nell'aprile 1916 di costituire una nuova squadriglia Caproni autonoma destinata all'Albania. I Caproni vengono espressamente richiesti per le caratteristiche della regione ed il tipo di missioni che devono svolgere. Gli aerei sono pronti in ditta ai primi di giugno, ma poiché non è tale il campo scelto nei pressi di Valona, essi vengono avviati, previo accordo con la Regia Marina, per ferrovia a Grottaglie, dove è prevista la sistemazione nel grande hangar dei dirigibili ora vuoto. Sul campo affluiscono anche i piloti, cosicché il 7 giugno può essere organicamente costituita la squadriglia, posta agli ordini del capitano Ercole Ercole.

I lavori sul campo di Tahyraqua vanno per le lunghe, così il 25 luglio due aerei partono da Grottaglie per bombardare Durazzo e ritornano dopo un volo di circa 5 ore su più di 300 km di mare, meritando l'elogio del Capo di Stato Maggiore della Marina.

Il 9 agosto il capitano osservatore Renato Pascale va ad ispezionare il campo di Tahyraqua, detto anche di Punta Rameck e lo trova carente di molte installazioni. Mancano completamente gli alloggi, l'hangar è incompleto ed il terreno d'atterraggio è pieno di buche.

Il 25 agosto comunque partono da Grottaglie tre aerei per rischierarsi sulla nuova base d'operazioni lasciandone altri due sul campo pugliese per mancanza di piloti. Questi due vengono poi lasciati in Italia come riserva e successivamente spostati a Foggia quando l'hangar è restituito alla Marina, che deve alloggiarvi un dirigibile.

L'unità è posta alle dipendenze del XVI Corpo d'Armata comandato dal tenente generale Bandini.

### **Episodio che portò al conferimento delle ricompense al valor militare.**

Il 12 ottobre la squadriglia subisce la prima perdita quando un Caproni Ca.300, pilotato dal capitano Ercole e dal brigadiere Albino Mocellin con a bordo l'osservatore capitano Emilio Corbelli, si scontra nei pressi di Zarnec coll'Hansa-Brandenburg C.I del sottufficiale Josef Siegel. Quando l'equipaggio del bombardiere si avvede dell'austriaco si prepara al combattimento ed Ercole cede i comandi a Mocellin per prendere posto alla mitragliatrice anteriore. Il caccia investe dall'alto il bombardiere con un fiume di proiettili. Una sola lunga raffica crivella la carlinga da prua a poppa. Corbelli, colpito al petto, alza le braccia al cielo e crolla sul pavimento, i serbatoi della benzina sono squarciati, Mocellin si abbatte sui comandi fulminato, Ercole non riesce a muovere il braccio sinistro. Privo di controllo e con i motori balbettanti, il Caproni sprofonda da 3.000 metri mentre l'austriaco si allontana. Ma Ercole è ancora vivo e malgrado le folli scosse del bombardiere ed il braccio intorpidito riesce a riguadagnare il posto di pilotaggio.

A 300 metri di quota riporta l'aereo in linea di volo e, fidando del motore di destra che in qualche modo funziona ancora, prende terra su di una spianata fermandosi contro un alta siepe. Ercole non perde tempo e, constatato il decesso di tutti suoi compagni, dà fuoco al Caproni per non farlo cadere in mani austriache. Non è finita, mentre si alzano le fiamme dal bombardiere ormai intriso di benzina, Ercole si accorge di un civile che gli si fa incontro con intenzioni minacciose. Quando questi è a pochi passi, il pilota estrae la rivoltella e lo uccide. Adesso ad Ercole rimane solo a compiere una lunga marcia di 50 km in territorio ostile per raggiungere le linee italiane, con il solo conforto di otto sigarette ed una medaglietta di Sant'Elia. Dopo sette giorni ed altre peripezie riesce ad arrivare agli avamposti sulla Vojussa. Per il suo comportamento il capitano viene decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Militare e l'azione viene anche ricordata da Achille Beltrame in una delle sue famose copertine sulla Domenica del Corriere.

### **Ricompense.**

Per il valore dimostrato, furono concesse la medaglia d'oro al valor militare al capitano Ercole e la medaglia d'argento al valor militare al capitano Corbelli e al brigadiere Mocellin, a quest'ultimo con la seguente motivazione:

**«Secondo pilota di un apparecchio attaccato, a circa 3000 metri di altezza, da un velivolo da caccia nemico, si comportava con grande calma e coraggio nel combattimento aereo, restando colpito a morte».**

– Cielo di Zarnec, 12 ottobre 1916.

L'Eroe è ricordato:

1. da un monumento a lui dedicato, nel 1995, in piazza Aldo Moro di Zanè (Vicenza);
2. con l'iscrizione del suo nome nella lapide che ricorda i Caduti della frazione di San Marino del comune di San Nazario (Vicenza);
3. con l'intitolazione al suo nome della Sezione dell'Associazione Nazionale Carabinieri di Thiene (Vicenza).
4. Il Bollettino Ufficiale dei Carabinieri Reali, dispensa 12<sup>a</sup> del 31 dicembre 1907, che riporta a pag. 348 la promozione non ne precisa la data.
5. Il Bollettino Ufficiale dei Carabinieri Reali, dispensa 10<sup>a</sup> del 15 novembre 1912, che riporta a pag. 181 la promozione non ne precisa la data.

6. Dal libro a cura del Gen. D. Arnaldo Ferrara "I Carabinieri dell'aria", Ente Editoriale per l'Arma dei Carabinieri, Roma, 1983.
7. Fino all'abbattimento dell'aereo del brigadiere Mocellin.
8. Secondo l'articolo "I Caproni nella Grande Guerra" di A. Vigna pubblicato sulla rivista Storia Militare numeri di aprile e maggio 2001.
9. Non è stato possibile reperire il numero di matricola ed i colori della livrea dell'aereo.
10. Dal libro di R. Gentili e P. Varriale "I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra" edito dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, Roma, 1999.
11. Bollettino Ufficiale dei Carabinieri Reali dispensa 11ª pubblicata il 25 novembre 1916 pag. 501.



