NEKOČ JE BILO LETALIŠČE

Vili Prinčič

Neredko se dogaja, da ob lepih sončnih dneh na goriškem nebu opazimo tiho letenje osamelega jadralnega letala ali brnenje kakega prav tako redkega turističnega letala. Že iz navade pomislimo, da so letala vzletela na goriškem letališču ob Tržaški cesti. Toda dejavnost našega letališča preživlja zadnje vzdihljaje. Letališke naprave je načel zob časa in so, razen redkih izjem, v razpadajočem stanju. Prav tako zapuščeno delu-

je tudi okolje nekoč pomembnega primestnega objekta. Goričani, ki se tja odpravijo na izlet, na sprehod s psom ali na rekreacijski tek v naravi, te zanemarjenosti niti ne opazijo več. Navadili se se pač tudi na to. Toda, povejmo si na glas: tek v naravi med robido, ki se bohoti in razpadajočimi zgradbami ni najbolj prijeten.

Ko je po dolgoletnih bojih in prepirih med nasprotnima si taboroma, pred dobrimi štirimi leti propadla namera, da bi zgradili veliko šolo-vojašnico za potrebe Finančne straže, izgleda, da trenutno ni nikomur več kaj dosti mar za bodočnost goriškega letališča. In vendar bi bili pogoji za izrabo tega območja za potrebe turističnega in športnega letalstva naravnost vabljivi. To nam je v kratkem klepetu potrdil tudi Mario Michelini, ki že nekaj let usklajuje delo Odbora za ovrednotenje goriškega letališča. *"Možnosti so še kako dobre bodisi za športno, ko tudi tutistično-izletniško letenje* - razlaga Michelini. - *Naš cilj je, da bi ustanovili delniško družbo z večinskim javnim kapitalom, ki bi upravljala neke vrste letalsko "marino", podobno oni v Portorožu. Šlo naj bi za vzletno-pristajalni objekt namenjen majhnim motornim letalom, pa tudi jadralnim in ultralahkim letalom. Poleg tega bi lahko usposobili še primerno obrtno in servisno službo. Svoje mesto naj bi našla tudi dejavnost športnega padalstva, ki že nekaj let povsem usahnila".*

Seveda, pozabili smo že. Do še do pred nedavnim smo lahko nad Gorico kar pogostoma videvali živopisana padala. Kako to, da jih ni več? To vprašanje smo zastavili Mauriziu Mosettiju, goriškemu športnemu padalcu s preko sto opravljenimi skoki. *"Padalska skupina, ki je delovala na goriškem letališču, je štela kakih 35 navdušencev. Delovala je v sklopu Vsedržavnega združenja padalcev. Posluževali smo se šestsedežnega letala Cessna, ki nam ga je nudil goriški letalski klub. Skratka, dejavnost poletov in dejavnost skokov sta v vseh pogledih zelo dobro sodelovali."*

Kako to, da je vse to naenkrat prenehalo? *"Težave so nastopile pred približno petimi leti* – nadaljuje Maurizio Mosetti – *ko je v sami skupini prišlo do nekaterih nesoglasij. Ostali pa smo tudi brez primernega letala. Zaradi težav finančne narave, je letalski klub prodal svojo "staro" Cessno, novega pa mu do sedaj še ni uspelo nabaviti. Več ljubiteljev skokov je tedaj opustilo to dejavnost, med katerimi sem bil tudi jaz. Nekateri pa so se preusmerili v druge padalske centre, največ še v Videm, pa tudi v Slovenijo in celo na Hrvaško".*

Obeti torej niso nič kaj rožnati. Na vprašanje, kakšni so nameni in cilji Odbora za goriško letališče, nam Michelini odgovarja: *"Glede ustanovitve omenjene delniške družbe, nam je Pokrajinska uprava ponudila vso podporo. Goriška Občina pa se še ni izrekla. Tako zastavljena dejavnost bi nedvomno predstavljala nemajhen kvalitetni skok za naše letališče, ki bi lahko postalo neke vrste vezni člen z letališčem v Ajdovščini ter s športnimi dejavnostmi, kot so padalstvo, zlasti pa jadralno padalstvo in zmajarstvo, ki je že uveljavljeno v spodnji Vipavski dolini. Pri tem moramo tudi upoštevati dejstvo, da malega letališča na Ajševici, o katerem se je zadnje čase veliko govorilo, zagotovo ne bodo zgradili".*

Se za naše letališče obeta bodočnost čezmejnega značaja, ali mu je še naprej usojeno životariti med kupi nasnage, razbitin in propadajočih zgradb? Samo dobra volja maloštevilnih navdušencev športnega letalstva še zdaleč ni dovolj ...

No, na kratko se sprehodimo skozi pomembnejše trenutke goriškega letališča, ki se ponaša s skoraj stoletno zgodovino.

KO JE GORICA IMELA LETALIŠČE

Gorica se je razmeroma zgodaj vpisala med prizorišča, ki bodo za vselej ostala zapisana v zgodovini letalstva. Obsoško mesto zato upravičeno velja za center, ki je odigral izredno pomembno vlogo med pionirji letenja. Jeseni 1999 smo proslavljali 90-letnico prvega poleta, ki ga je na Malih Rojcah opravil someščan Edvard Rusjan,

zaradi premajhnega vzletišča pa sta z bratom Jožetom vse naslednje letalske preizkuse leta 1910 opravljalana Velikih Rojcah, veliki travnati površini na poti proti Mirnu. S to izbiro sta brata Rusjan nehote postala ustanovitelja bodočega goriškega letališča.

Po njunem odhodu v Zagreb, jeseni 1910 in po smrti mladega Edvarda na letalskem mitingu v Beogradu januarja 1911, so se na Velikih Rojcah pojavila avstrijska vojaška letala.

Po podatkih, ki jih prinašajo avstroogrski vojaški viri, so šolo za pilote slavnostno otvorili 15.1.1912. Šlo je za neke vrste "zimsko" podružnico vojaške letalske šole v Dunajskem Novem mestu (Wiener Neustadt). Med podatki iz istih virov zasledimo, da so se poleg praktičnih vaj na letalih, bodoči piloti učili tudi vožnje z avtomobili, opravili tečaje mehanike, učili so se tudi splošnih vojaških predmetov in veščin. V tem času je bilo na Goriškem preko 500 letov. Polete so opravljali tudi nad Trstom, nad hribovitimi predeli in nad morjem.

Prihajalo je tudi do nesreč. Prvi, ki se je smrtno ponesrečil, se je pisal Aristid von Petrovič. Star je bil 34 let in po činu je bil stotnik. Do nesreče je prišlo 4.11.1912. Na mestu, kjer zdaj stoji spomenik članu Savojske družine Duca d'Aosta, so ponesrečenemu Petroviču postavili lep bronast spomenik v obliki orla s povešenimi krili. Ob izbruhu 1. svetovne vojne so ta spomenik odstranili.

Čim pa je zasmrdelo po vojni z Italijo, so razstavili tudi hangarje in druge vojaške objekte ter jih odpeljali proč, po vsej verjetnosti na Ajševico, kjer so usposobili vojaško letališče.

Med prvo svetovno vojno se je letališče znašlo v središču spopada. Do šeste soške bitke je fronta potekala bolj zapadno, na Soči. Po šesti bitki in po umiku avstrijske armade na nove položaje, so letališče hitro prekoračile italijanske enote, ki so zasedle bojno črto Miren-Vrtojba.

Prva leta po vojni je letališče mirovalo. Najprej so ga temeljito očistili in odstranili

Levo: goriško letališče (1928), letalo Ansaldo SVA 5.
A sinistra: *aeroporto di Gorizia (1928), aereo Ansaldo SVA 5.*

Na sosednji strani: letalo Dakota, ki je do leta 1961 vzdrževalo vezo med Gorico in Rimom; *spodaj,* spomenik pilotu Aristidu von Petroviću.
Nella pagina accanto: *il Dakota impiegato fino al 1961 nella linea giornaliera Gorizia-Roma;* sotto, *il monumento al pilota Aristid von Petrović.*

številne neeksplodirane izstrelke. Leta 1924 so ga italijanske oblasti klasificirale kot Opuščeno Vojaško letališče na progi Videm - Pulj; leta 1925 pa je postalo sedež vojaške Eskadrilije. Leta 1930 pa so ob letališču začeli graditi objekte (hangarje in druge pomožne objekte). Na jugozapadni strani, v smeri Peči so zgradili manjši gričeк, ki so ga rabili za preizkušanje letalskih strojnic. Ustanovljeno je bilo dokaj veliko letalsko oporišče z pilotsko šolo, samo letališko površino so razdelili na dva predela. Severni predel je zasedla 21. jata vojnega letalstva, južnega pa 4. jata.

Vzletno oz. pristajalna steza je merila 1150 m .

Po razpadu Italije, septembra 1943, so goriško letališče zasedle nemške enote in ga preuredile v manjšo letalsko bazo za podporo svojim letalom na poti na razna bojišča. Do konca vojne je baza doživela več zavezniških napadov, med katerimi je bil najhujši tisti dne 18. marca 1944, ki je med letališkim osebjem in prebivalci okoliških vasi zahteval več desetin mrtvih. Samo v Mirnu so našteli 37 žrtev.

Po koncu vojne in po razmejitvi, se letališče znajde praktično na sami meji, tako da ni več zanimivo za italijansko vojaško letalstvo, ki pa obdrži prisotnost prezidija do konca leta 1966.

V povojnem času postanejo Velike Rojce zanimive tudi za civilno letalstvo, ki je po sili razmer prisiljeno uporabljati transportna vojaška letala, v prvi vrsti slavno letalo Douglas C47, bolj znano kot Dakota. Za potrebe teh prevozov so letališče nekoliko popravili, usposobili so letališko stavbo za potnike, manjšo kavarno, urad za prodajo vozovnic ter direkcijo letališča. Kasneje so zgradili še manjši stolp za pomoč pri letenju. Za polete je skrbelo podjetje SISA, last družine Cosulich, leta 1950 pa so ga nasledile druge letalske družbe.

Letalo je vzrževalo samo vezo Gorica - Rim. Dvomotorni Dakota je vzletel vsak dan ob osmih zjutraj, iz Rima pa se je vrnil ob štirih popoldne. Letalo je imelo 28 sedežev, število potnikov pa ni nikoli preseglo 10 enot. Posadko je sestavljal kapetan, drugi pilot in stevardesa. Poleg slabe zasedenosti so se pojavljale tudi druge težave. Zaradi zastarelosti in dotrajanosti so stara letala iz vojnih časov hitro romala v pokoj. Pojavljati so se začeli modernejši in hitrejši avioni, ki pa so zahtevali daljšo stezo, več zračnega prostora za manevriranje, predvsem pa tako letališče, kjer v bližini ni naravnih zaprek. Te zapreke so Kraška planota, pa tudi nekoliko bolj oddaljena Kalvarija in Sabotin. Nenazadnje tudi bližnja državna meja. Izbira za novo in po modernih kriterijih usposobljeno letališče, je padla na Ronke, kjer ni podobnih ovir. Dakota je z Velikih Rojc zadnjič poletel 31. decembra 1961.

Že leta 1949 so utanovili Goriški aeroklub. Z združitvijo med goriškim in tržaškim aeroklubom leta 1983 je nastalo skupno društvo z naslovom Aero Club Giuliano, ki deluje še danes.

Letalski graditelj

Ennio Bragagnini je znano ime v goriških letalskih krogih, saj je že več kot 40 let opazuje Gorico in okolico iz ptičje perspektive. Kot je sam povedal, je pilotski izpit opravil leta 1958 ter postal član goriškega aerokluba. V svoji dolgi pilotski karieri je z majhnimi štirisedežni letali vozil na panoramske polete stotine in stotine turistov, nedeljskih izletnikov, radovednežev, fotografov in kartografov, pa tudi padalcev, dokler je v sklopu goriškega letališča bila še prisotna ta dejavnost. Skratka, bil je na razpolago za kakršnokoli potrebo in si je s tem tudi zagotavljal potrebne ure poletov, ki jih mora letno opraviti vsak pilot.

Bragagninija mi je predstavil skupni prijatelj Boris Čermelj, bivši vojaški in civilni pilot jadralnih letal, pa tudi modelar in kasneje graditelj majhnih čolnov. Med dolgim pogovorom mi je zaupal, da ga je letalstvo in vse kar je povezano z letenjem dobesedno zasvojilo do te mere, da je tudi sam kar nekajkrat poskusil z izdelavo lastnih letal. Prvič se je tega posla lotil še ne trinajstleten v vojnem letu 1943. Prijatelj Edi Lorenzon, ki je po razmejitvi leta 1947 prešel na jugoslovansko stran in je kasneje postal eden od vodilnih funkcionarjev na ajdovskem letališču, mu je preskrbel načrt jadralnega letala švicarske zasnove. Zaradi neprimernega časa, pa tudi zaradi težav s preskrbo pravšnjih materialov, ni bilo letalo nikoli končano.

Svoje sanje pa Ennio Bragagnini pravkar uresničuje. Kljub ne več rosnim letom se je Ennio odločil, da postane letalski graditelj. Pred skoraj tremi leti si je nabavil načrt lahkega motornega letala italijanske zasnove. V brajdi nekje v goriških Brdih si je postavil majhno barako, v kateri se načrti spreminjajo v resničnost. Trup je že skoraj končan, prav tako krila. Letalo z imenom Asso-V je v celoti leseno in bo v dolžino merilo 6,10 m, razpon kril pa bo 8,10 m. Letalo bo tehtalo le 300 kg in bo lahko peljalo dve osebi. Maksimalna obtežitev bo torej okrog 500 kg. Podobna letala lahko dosežejo hitrost do 240 km na uro in se lahko v zraku zadržo do štiri ure. Na vprašanje, kdaj bo letalo prvič poletelo, nam je Ennio zagotovil, da se bo to najbrž zgodilo leta 2001, to se pravi v letu, ko bo Gorica proslavljala svojo tisočletnico. Prijatelju Bragagniniju seveda voščimo, da bi uspešno udejanjil svoje dolgoletne želje in se že sedaj priporočamo, da nas bo povabil na enega od prvih poletov.

Ennio Bragagnini s svojim izdelkom.
Ennio Bragagnini mentre costruisce il suo aereo.

Costruttore di aerei

Ennio Bragagnini è un nome noto negli ambienti aeronautici goriziani. Da più di 40 anni preferisce osservare Gorizia e dintorni dall'alto delle nuvole. Come informa egli stesso ha superato l'esame di pilota nel 1958 quando divenne socio dell'Aeroclub goriziano. Nella sua lunga carriera da pilota ha portato con dei piccoli aerei a quattro posti molte centinaia di turisti, passeggeri domenicali, curiosi e fotografi, ma anche paracadutisti almeno fino a quando tale attività era possibile sopra l'aeroporto di Gorizia, praticamente era a disposizione per ogni richiesta garantendosi le ore di volo che ogni pilota deve effettuare ogni anno.

Bragagnini, con il quale mi ha messo in contatto Boris Čermelj, ex pilota di alianti militari e costruttore di piccoli natanti da diporto, mi ha confidato come fu letteralmente stregato dalla passione del volo e dagli aerei. Più volte provò a costruire lui stesso qualche velivolo. Nel 1943, appena tredicenne, fece il primo tentativo, quando l'amico Edi Lorenzon - dopo la definizione del confine nel 1947 optò per la Jugoslavia e diventò un personaggio di primo piano all'aeroporto di Ajdovščina - gli procurò un progetto svizzero per un aliante. Naturalmente il periodo storico non era tra i migliori e anche i materiali necessari scarseggiavano, così l'aereo non fu mai completato.

Il sogno di Ennio Bragagnini però si avvererà tra pochi mesi. Nonostante l'età non proprio giovane ha deciso di costruire un aereo. Quasi tre anni fa ha acquistato il progetto di un leggero aereo a motore di ideazione italiana. Tra i vigneti del Collio ha costruito una baracca nella quale il progetto si sta trasformando in realtà. La fusoliera è praticamente pronta e lo stesso vale anche per le ali. L'Asso-V, così si chiama l'aereo, è un velivolo in legno con 6,10 m di lunghezza e 8,10 m di apertura alare. Peserà soltanto 300 kg e potrà trasportare due persone. Il peso massimo sarà quindi di circa 500 kg. Aerei di questo tipo possono raggiungere una velocità di 240 km/h e possono rimanere in aria fino a quattro ore. Alla domanda quando lo potremo vedere in volo Ennio ci ha assicurato che probabilmente accadrà nel 2001, in occasione quindi dei festeggiamenti del millenario della città. All'amico Bergagnini auguriamo naturalmente di portare a termine con successo il suo lungo sogno e gli raccomandiamo di invitarci ad uno dei suoi primi voli. *(v.p.)*

Le curiose vicende dell'aereo - ormai un relitto - in mostra all'aeroporto

Il destino dell'Albatross

Il primo volo dell'Albatross avvenne il 24 ottobre del 1947. Si dimostrò subito un ottimo velivolo, tanto che l'US Air Force chiese al suo costruttore di farne una versione con gli sci, per usarlo nell'Antartide, e una versione a doppi comandi per l'addestramento. Adottato con alcune modifiche dalla Marina degli USA, venne indicato con la sigla HU-16A Albatross.

Un osservatore attento può ancora rintracciare questa sigla sulla coda dell'esemplare che sta arrugginendo sulla pista dell'Aeroporto minore civile di Gorizia (questo è il vero nome dell'aeroporto).

L'altra sigla MM51-037 permette di rintracciare l'idrovolante e conoscerne la sua storia. Costruito dalla Grumman nel 1951, vi era posto per 15 persone (5 di equipaggio). Lungo 18,62 m, con un'apertura alare di 29,5 m, dotato di due motori a pistoni Wright della potenza di 1425 HP, fu immatricolato negli USA con la sigla USAF 51-037.

Lo si ritrova, poi, nella Marina Militare Italiana che il 10 settembre 1965 lo assegna all'84° Gruppo SAR - 15° Stormo "Stefano Cagna". Nel giugno del 1970 è ancora operativo e staziona presso l'Aeroporto Militare "G.B. Pastine" di Roma-Ciampino. Il 31 agosto del 1979 viene radiato e nel novembre dello stesso anno viene consegnato al *"Museo o luogo di conservazione"* dell'Aeroclub Giuliano di Gorizia, che raggiunse con ultimo volo verso una malinconica fine.

Ora infatti fa mostra di sé sul piazzale dell'aeroporto "Duca d'Aosta", sbrindellato e arrugginito e testimonia la ormai tipica abitudine goriziana di lasciar morire le cose, vuoi per pigrizia vuoi per disinteresse. *(s.s.)*

Nelle foto: *in alto l'Albatross in volo.*
In basso: le immagini dell'aereo come appare oggi.

(Altre informazioni sull'Albatross si possono trovare su: www.spotters.it www.aeronautica.difesa.it www.topedge.com www.aero-web.org)

Tra ricordi e edifici fatiscenti

C'ERA UNA VOLTA L'AEROPORTO

DI VILI PRINČIČ

Nei pomeriggi di sole ci capita ancora di alzare lo sguardo al cielo e di seguire le evoluzioni silenziose di un aliante o il ronzio di qualche aeroplano da turismo. Diamo per scontato che quei piccoli velivoli si alzano in volo dall' aeroporto di via Trieste, è l'abitudine.

Il presidente del Consiglio Alcide De Gasperi scende all'aeroporto di Merna nel giugno 1949.
Junija 1949 je v Gorico priletel italijanski ministrski predsednik Alcide De Gasperi.

Ma l'attività del nostro aeroporto è ormai ridotta all'osso: le strutture sono decisamente carenti mentre gli edifici e l'ambiente nel complesso versano in uno stato indecente di abbandono. I goriziani che vi si recano per sport, per passeggiare con il cane o per fare footing non vi fanno neanche più caso, anche questa è un'abitudine. Ma, diciamocelo con franchezza, anche il footing in mezzo a tale degrado non è affatto piacevole.

Caduta quattro anni orsono l'ipotesi di costruzione della Scuola-caserma della Guardia di Finanza, dopo anni di polemiche e scontri fra opposte fazioni, oggi sembra che dell'aeroporto di Gorizia non interessi più a nessuno. Eppure le prospettive di utilizzo di quell'area per attività legate all'aviazione turistica e sportiva potrebbero essere davvero allettanti. Ce lo conferma Mario Michelini che da anni coordina il Comitato per la valorizzazione dell'aeroporto. *"Le prospettive ci sono, eccome* - spiega Michelini - *per l'attività sportiva e di diporto. Il nostro obiettivo è quello di creare una società per azioni a maggioranza di capitale pubblico che gestisca un "marina" di tipo aeronautico, come quello di Portorose per intenderci, uno scalo per piccoli aerei monomotori, alianti, ultraleggeri, un'area per attività artigianali collegate. Anche per paracadutismo, attività che da qualche anno non viene più praticata".*

Ma certo, in cielo fino a non molto tempo fa si potevano vedere anche i paracadute. Come mai non si vedono più? Lo chiediamo a Maurizio Mosetti, paracadutista sportivo di Gorizia con centinaia di lanci alle spalle, che ci dice: *"Il gruppo di paracadutisti all'aeroporto contava circa 35 persone; era una sezione dell'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia. L'aereo per i lanci, un Cessna da sei posti, ci veniva offerto dall'Aereo Club Giuliano di Gorizia: la collaborazione fra l'attività del volo e il paracadutismo funzionava molto bene".*

E come mai oggi è tutto finito?" *Le difficoltà sono cominciate circa cinque anni fa* - continua Mosetti - *quando sono sorte alcune incomprensioni nella nostra associazione. Nel frattempo siamo rimasti pure senza aereo. Per motivi finanziari l'Aereoclub ha ceduto il suo "vecchio" Cessna non riuscendo a rimpiazzarlo con uno nuovo. Diversi paracadutisti sportivi hanno pertanto cessato la loro attività, tra i quali anch'io; molti invece hanno cominciato a frequentare altre realtà dove è possibile effettuare lanci, come a Udine, in Slovenia e perfino in Croazia".*

Non tira un'aria buona all'aeroporto di Gorizia. Chiediamo ancora a Michelini quali sono gli obiettivi del Comitato per l'aeroporto cittadino:

Abbandono indecente

Edifici e strutture dell'aeroporto di via Trieste, oggi.
A sinistra: la torre di controllo.
In basso: una caserma e la piscina.

Nespodobna zapuščenost

Stavbe in naprave na letališču danes.
Na levi: *kontrolni stolp.*
Spodaj: *kasarna in bazen.*

"Per creare la "società per azioni" di cui parlavo abbiamo il serio appoggio dell'amministrazione provinciale mentre il comune di Gorizia non si sbilancia. Questo nuovo status sarebbe un salto di qualità per il nostro aeroporto, che potrebbe agire in collegamento con Nova Gorica (con l'aeroporto di Aidussina, con le attività sportive legate ai lanci con parapendio dall'altipiano di Tarnova, ecc.), considerato anche il fatto che l'aeroporto o aviosuperficie prevista ad Ajsovica (Slo) di cui recentemente si parlava, è sicuro che non si farà più".

C'è dunque un futuro transfrontaliero per il nostro aeroporto? O continuerà a vivacchiare così, fra relitti e macerie, solo per la volontà di alcuni irriducibili appassionati di aeronautica sportiva?

Ma ripercorriamone le vicende principali da quando, agli albori del Novecento, l'aeroporto iniziò la sua attività.

QUANDO GORIZIA AVEVA UN AEROPORTO

Gorizia si è iscritta relativamente presto nell'elenco delle località che rimarranno considerate nella storia dell'aeronautica. La città isontina infatti svolse un ruolo molto importante nel periodo pionieristico del volo. Nel 1999, in autunno, si sono svolte le celebrazioni in occasione del 90° anniversario del primo volo effettuato in Campagnuzza da Edvard Rusjan, che subito dopo, a causa del poco spazio disponibile, si è trasferito con il fratello Jože sull'ampia distesa erbosa verso Merna, dove effettuarono insieme tutti i tentativi successivi. La scelta fatta dai fratelli Rusjan nel 1910 rappresenta la costituzione non ufficiale dell'aeroporto di Gorizia.

Dopo la loro partenza per Zagabria nell'autunno del 1910 e dopo la tragica morte di Edvard nel corso di una manifestazione aerea a Belgrado nel gennaio 1911, furono i velivoli militari austriaci a usare la pianura dell'attuale aeroporto.

In base ai dati rintracciabili negli archivi austriaci, il 15 gennaio 1912 fu istituita una scuola militare di volo. Si trattava di una "filiale invernale" della scuola di Wiener Neustadt. Oltre al volo i futuri piloti imparavano a guidare anche le automobili, a fare i meccanici e naturalmente a combattere. Complessivamente furono effettuati circa 500 voli inclusi i sorvoli di Trieste, sugli altipiani carsici e sul Golfo di Trieste.

Si verificarono anche incidenti mortali: il primo pilota a perire, il 4 novembre 1912, fu il tenente Aristid von Petrović di 34 anni. In sua memoria fu eretto un monumento, un'aquila di bronzo con le ali abbassate, nel punto dove si trova attualmente il monumento al Duca d'Aosta. La statua fu asportata all'inizio della Grande guerra. Nello stesso periodo furono demoliti e trasportati altrove, probabilmente ad Ajsevica, dove organizzarono un altro aeroporto, anche gli hangar e le altre attrezzature militari.

Durante la prima guerra mondiale l'aeroporto di Gorizia si trovò in mezzo alle battaglie. Fino alla 6ª offensiva il fronte si snodava più a occidente, sull'Isonzo. Dopo il ritiro delle forze austriache sulle nuove posizioni l'aeroporto fu attraversato dalle unità italiane che occuparono la linea di difesa Miren - Vrtojba.

Dopo la guerra per alcuni anni l'aeroporto non fu utilizzato. Doveva essere ripulito e bonificato dai proiettili non esplosi. Nel 1924 le autorità italiane lo classificarono come "Aeroporto militare abbandonato sulla linea ferroviaria Udine - Pola", ma l'anno successivo divenne sede di una Squadriglia militare. Nel 1930 furono costruiti i primi edifici, ai margini verso sud-ovest apparve una collinetta per l'addestramento con le mitragliatrici di bordo e presto nacque una vera e propria base con la scuola piloti. La piana fu divisa in due parti: la zona settentrionale fu presa in consegna dal 21° Stormo dell'Aeronautica militare, mentre quella meridionale fu occupata dal 4° Stormo. La pista aveva una lunghezza di 1150 m.

Dopo la sconfitta dell'Italia nel 1943 l'aeroporto fu occupato dalle truppe tedesche che lo attrezzarono per supportare i velivoli in missione sulle lunghe distanze. Gli Alleati bombardarono a più riprese la base, in modo massiccio il 18 marzo 1944, provocando la morte di molte decine di appartenenti al personale della base e agli abitanti delle località vicine. A Merna per esempio i morti furono 37.

Dopo la guerra l'aeroporto si trovo praticamente sulla linea di confine e quindi inutilizzabile per l'Aeronautica militare italiana che però mantenne un presidio fino al 1966.

Le strutture aeroportuali diventarono interessanti anche per l'aviazione civile che all'inizio usò aerei di trasporto militari, in primo luogo i Douglas C47, più noti con il nome Dakota. Si eseguirono alcune opere di ristrutturazione, fu approntato uno stabile per i passeggeri, un caffè, la biglietteria e i vani per la Direzione. Poi fu costruita la torre di controllo. I voli erano gestiti dalla società SISA del gruppo Cosulich. Dopo il 1950 subentrarono altre società aeree.

Il bimotore Dakota prendeva il volo ogni giomo alle 8.00 sulla linea Gorizia - Roma e rientrava alle 16.00. Aveva 28 posti, ma non trasportò mai più di dieci passeggeri. L'equipaggio era formato da tre persone: il capitano, il secondo pilota e l'hostess. Le difficoltà aumentarono con il passare del tempo: i vecchi aerei da guerra dovevano abbandonare il servizio, i nuovi velivoli però richiedevano piste più lunghe, più spazio di manovra e l'assenza di ostacoli naturali, come potevano essere l'altipiano carsico, il monte Calvario e il Sabotino, ma soprattutto il confine a ridosso dell'aeroporto. La scelta per un nuovo aeroporto, consono alle esigenze tecniche moderne, cadde sul comune di Ronchi. L'ultimo Dakota si levò in volo da Gorizia il 31 dicembre1961.

L'Aeroclub di Gorizia fu costituito nel 1949. Nel 1983 fu integrato con l'Aeroclub triestino e i due sodalizi presero il nome comune di Aero Club Giuliano, tuttora operante. ●