

POSLOVNO-KOMERCIALNA ŠOLA CELJE



**ZGODOVINSKI PREGLED LETALIŠČ
V REPUBLIKI SLOVENIJI S
POUDARKOM NA CERKLJANSKO
LETALIŠČE**

RAZISKOVALNA NALOGA

Mentorica: mag. Helena Mešnjak, prof.

Avtorica: SAMANTA PIRC 3g

Celje, marec 2005

ZAHVALA

Zahvaljujem se vsem informatorjem, ki so si vzeli čas in mi zaupali svoje spomine. Bili so mi v veliko pomoč pri raziskovanju Cerkljanskega letališča. Kakor tudi vsem, zaposlenim na letališču za dokumentarno gradivo, dovoljen vstop na letališče in raziskovanje njegove preteklosti.

Zahvaljujem se tudi razredničarki gospe Alenki Gotlin Polak, prof. za lektoriranje raziskovalne naloge in vse opravičene izostanke od pouka.

Posebna zahvala pa gre mentorici mag. Heleni Mešnjak, brez katere raziskovalne naloge ne bi bilo, saj je bila vedno z mano in mi pomagala na vsakem koraku, ki sem ga storila. Vlivala mi je moč, ko mi je le ta pojenjala. Za kar se ji iskreno zahvaljujem.

Zahvala gre tudi prof. Majdi Lesjak za njene tehnične in strokovne napotke, ter prof. Mojci Knez Šket in Marjeti Nosan za tisk naloge.

KAZALO

KAZALO.....	1
KAZALO SLIK.....	4
POVZETEK.....	5
UVOD.....	6
OPREDELITEV IN OPIS PROBLEMA	6
NAMEN NALOGE.....	6
HIPOTEZE:.....	7
METODE RAZISKOVANJA	7
KRATEK PREGLED ZGODOVINE LETALSTVA.....	9
SEZNAM LETALIŠČ V REPUBLIKI SLOVENIJI.....	10
MEDNARODNA LETALIŠČA	10
ŠPORTNA LETALIŠČA.....	10
VZLETALIŠČA.....	10
VOJAŠKI LETALIŠČE	12
MEDNARODNA LETALIŠČA.....	13
LETALIŠČE LJUBLJANA	13
LETALIŠČE MARIBOR.....	14
LETALIŠČE PORTOROŽ.....	16
POVZETEK MEDNARODNIM LETALIŠČ.....	17
ŠPORTNA LETALIŠČA	18
LETALIŠČE AJDOVŠČINA	18
LETALIŠČE BOVEC.....	18
LETALIŠČE CELJE	18
LETALIŠČE LESCE	20
LETALIŠČE MURSKA SOBOTA – RAKIČAN	20
LETALIŠČE POSTOJNA.....	21
LETALIŠČE SLOVENJ GRADEC.....	21
LETALIŠČA PTUJ, NOVO MESTO in VELENJE	21
POVZETEK DELOVANJA ŠPORTNIH LETALIŠČ.....	21
VZLETALIŠČA	23

AEROKLUB ZAGORJE	23
VZLETALIŠČE KRŠKO	23
VZLETALIŠČE KOČEVJE	24
VZLETALIŠČE KOROŠKA.....	24
VZLETALIŠČE MOSTE.....	24
POVZETEK DELOVANJA VZLETE LETALIŠČ.....	25
VOJAŠO LETALIŠČE CERKLJE OB KRKI.....	25
OBČINA BREŽICE	25
SPOLOŠNI PREGLED	25
PREBIVALSTVO OBČINE BREŽIC	26
KRATKA ZGODOVINA BREŽIC.....	27
ZAČETKI VOJAŠNICE CERKLJE.....	28
DOGODKI NA LETALIŠČU LETA 1991	31
210. UČNI CENTER SLOVENSKE VOJSKE	31
24. OKLEPNO–MEHANIZIRANI BETALJON	32
DOGODKI V POSAVJU 1991.....	32
SPOMINI ZAPOSLENIH NA VOJAŠKEM LETALIŠČU CERKLJE	34
IZPOVEDI INFORMATORJEV	34
JOŠKO HORŽEN, 1942 FR. HRASTJE PRI CERKLJAH	34
KAROL ANDREJAŠ, 1928. HRASTJE PRI CERKLJAH.....	35
KAREL RAČIČ, 1930. CERKLJE OB KRKI.....	36
JANEZ ARH, 1935, HRASTJE PRI CERKLJAH	39
MARIJA MEŽIČ, 1926, HRASTJE PRI CERKLJAH.....	40
FRANCE SRPČIČ, 1931, ZASAP PRI CERKLJAH	40
ANTON BAZNIK, 1926 in ANA RAČIČ, 1925, ZASAP PRI CERKLJAH ...	41
DRAGICA ANDREJAŠ, 1941, ZASAP PRI CERKLJAH	43
VERICA JABUKA, 1932. ZASAP PRI CERKLJAH	43
IGNAC KOSI, 1932, ČREŠNJICE PRI CERKLJAH	44
FRANCE DOBRAVEC, 1912, ČREŠNJICE PRI CERKLJAH	46
VINKO RAČIČ, 1929, CERKLJE OB KRKI	47
ALBIN in VIDA JAVORNIK, 1940 in 1942, ZASAP PRI CERKLJAH.....	48
JOŽE ARH, 1926, HRASTJE PRI CERKLJAH	50
ZORAN PFEIFER, 1937, HRASTJE PRI CERKLJAH	50
POVZETEK INFORMATORJEV:.....	51

ANALIZA HIPOTEZ:.....	52
ZAKLJUČEK	54
LITERATURA IN VIRI	56
INTERNETNI VIRI.....	56
INFORMATORJI.....	57

KAZALO SLIK

Slika 1 Letališča v Sloveniji (http://users.volja.net/vzletišče/big/Karta Slovenije Letališča.jpg februar 2005).....	12
Slika 2 Letališče Ljubljana (http://www.neowlan.net/files/lokacija/8/objava_2-2000.jpg)	13
Slika 3 Letališče Maribor	14
Slika 4 Polipkarpov PO-2	16
Slika 5 Letališče Portorož (http://dragonja.nib.si/Secovlje/foto/Letalisce_760-524m.jpg)	16
Slika 6 Športno letališče Lesce–Bled	20
Slika 7 Letališče Postojna (http://www.aeroklub-postojna.si/images/letalisce.jpg)	21
Slika 8 Vzletišče Zagorje (http://www.rudnik-zagorje.si/adijo/slike/letalisce.jpg)	23
Slika 9 Messerschmitt Me-109G-2	35
Slika 10 Republic F-47D-40-RE "Thunderbolt".....	36
Slika 11 Iljušin Il-2M3	37
Slika 12 Mig 15.....	37
Slika 13 Mig-21 R.....	38
Slika 14 Republic F-84G-31-RE "Thunderjet"	39
Slika 15 SOKO J-22 Orel	40
Slika 16 Soko J-21 "Jastreb"	41
Slika 17 Soko G-2 "Galeb"	42
Slika 18 Ikarus Aero-2D	45
Slika 19 SOKO Super Galeb G-4	46
Slika 20 Fiesler Fi-156C "Storch" (Mraz K-65A) - Štorklja.....	48
Slika 21 Soko J-20 "Kraguj"	49
Slika 22 DC-3 Dakota.....	51

POVZETEK

Na Cerkljanskih ravninah je leta 1937 zaradi okvare strmoglavilo francosko letalo. Inženirji, ki so prišli ocenjevati škodo in odpravljati okvaro na strmoglavljenem letalu so ugotovili izjemno dobre meteorološke pogoje za nastanek letališča. Tako so leta 1939 pričeli z izgradnjo lesenih objektov za shrambo dveh ali treh starih jugoslovanskih letal in pripravljali travnato vzletno - pristajalno stezo.

Med vojno so leta 1941 letališče zavzeli Nemci in mu spremenili ime, kakor tudi okoliškemu kraju. Nemci so posodabljali letališče, saj so zgradili namesto lesenih zidane in večje objekte. Proti koncu vojne so partizani izvedli napad na letališče in ga zasedli. Pregnali Nemce in jim uničili letala.

Po vojni so se začela obnovitvena dela na letališču. Na letališču so prisilno in prostovoljno delali nemški ujetniki in okoliški prebivalci. Zgradili so nove kasarne, hangarje, betonsko stezo, kontrolni stolp, pripeljali pa so tudi nova letala.

Prvi spor vaščanov z letališčem se je začel po vojni, ko je zaradi devalvacije prišlo do odvzema zemlje kmetov za vojaške potrebe. Plačali so jim minimalno odškodnino. Po osamosvojitvi leta 1991, je letališče prevzela Slovenska vojska. Letališče je dobilo današnji izgled, ko je betonsko stezo zamenjala asfaltna.

UVOD

OPREDELITEV IN OPIS PROBLEMA

V raziskovalni nalogi želim predstaviti zgodovinski razvoj letališč v Republiki Sloveniji s poudarkom na vojaškem letališču Cerklje na Dolenjskem. Razvijalo se je v tesni povezavi z razvojem mednarodnih in športnih letališč ter vzletališč. Letališče Cerklje na Dolenjskem je edino vojaško letališče v Republiki Sloveniji, z najstarejšo tradicijo vojaškega letalstva. Letališče Cerklje je nastalo takoj za vojaškim letališčem v Mariboru na Tezno, ki je delovalo pod poveljstvom generala Rudolfa Maistra in njegovih borcev neposredno po prvi svetovni vojni. Letališče je nastalo med obema vojnama, v 20. stoletju. Razvijalo se je v skladu z vojaškimi potrebami.

Vojaško letališče Cerklje je pričelo delovati nekaj let pred drugo svetovno vojno kot skladišče in zaklonišče letal. Po drugi svetovni vojni je svojo dejavnost ohranilo in jo tudi razširilo na skladiščenje vojaškega materiala.

Največ virov o delovanju letališča je ohranjenih v Vojaškem arhivu Beogradu. Večino pomembnega gradiva je vojska preselila leta 1991 v Vojaški arhiv v Beograd. Nekaj fragmentov hranijo v arhivu letališča, ki sem ga tudi pregledala. Največ je ohranjenega slikovnega gradiva.

Večino podatkov, ki sem jih uporabila v nalogi, sem dobila pri upokojenih in aktivnih starešinah Slovenske vojske in drugih zaposlenih na letališču.

NAMEN NALOGE

O letališčih in o vojaškem letališču Cerklje na Dolenjskem še ni napisana podrobna zgodovina. Vojaško letališče je edino v Republiki Sloveniji, ki je bilo zgrajeno v Kraljevini Jugoslaviji in še vedno deluje za potrebe vojske. Lastnik letališča je bila vojska, ki se je v zadnjem stoletju kar trikrat zamenjala.

Moj namen je predstaviti letališča s pomočjo virov, ki so mi bili na razpolago. Žal sem pri pregledu virov in literature ugotovila, da je izredno malo podatkov. Večina letališč, ki so začela delovati konec petdesetih in šestdesetih letih 20. stoletja, so zelo slabo obdelana. Ali pa so samo omenjena v lokalnih zgodovinah.

V nalogi želim prikazati razvoj vojaškega letališča in njegovo delo delovanje od nastanka pa do danes.

HIPOTEZE:

- Večina letališč v Sloveniji so nastala med vojnama
- Letališče Cerklje na Dolenjskem je edino vojaško letališče v Republiki Sloveniji.
- V Republiki Sloveniji imamo samo mednarodna in športna letališča.
- Mednarodna letališča so nastala po drugi svetovni vojni.
- Letališče Cerklje ob Krki je pričela graditi med obema vojnama vojska Kraljevine Jugoslavije.
- Mednarodna letališča so bila vedno aktivna in moderno opremljena.
- Na letališču Cerklje ob Krki so pristajala vojaška in civilna letala med drugo svetovno vojno in po njej.
- Ob agresiji JLA na Republiko Slovenijo so vojaki Jugoslovanske armade prestopili na stran slovenske vojske.

METODE RAZISKOVANJA

V nalogi so uporabljene naslednje metode dela:

- Zgodovinska metoda, kjer je na podlagi različnih dokumentov in dokaznega gradiva mogoče spoznati to kar se je zgodilo v preteklosti.

- Dialektična metoda mi je pomagala preučevati pojave, procese in odnose v družbi in državi.
- Metodo analize in sinteze virov sem uporabila pri pisnih virih in pri informacijah informatorjev.
- Metoda generalizacije in specializacije, s katero sem posplošila posamezne podatke in jih primerjala z obstoječo literaturo.
- Metoda deskripcije, s katero opisujem posamezne dogodke.
- Metoda intervjuja, kjer sem zbirala različne informacije pri informatorjih.
- Metoda opazovanja je ena izmed osnovnih metod raziskovalnega dela, ki mi je pomagala zbirati podatke in informacije o dejstvih, pojavih in procesih.

KRATEK PREGLED ZGODOVINE LETALSTVA

Prazgodovinske risbe jamskega človeka dokazujejo, da so se že naši predniki s hrepenenjem ozirali v nebo in zavidali pticam njihovo sposobnost letenja. Z razvojem in izumljanjem novih materialov so se začeli poizkusi izdelave letečega stroja. Kljub prepričanju, da nobena stvar, ki je težja od zraka, ne more leteti, so znanstveniki in cerkveni dostojanstveniki, pa tudi navadni smrtniki vedno znova in znova zaman poizkušali vzleteti s pomočjo perutnic, kril in ponjav. O tem priča tudi povest o Ikarusu in Dedalusu, zgodbica o baronu Münchausnu in nenazadnje resne študije in načrti Leonarda da Vincija. Leta 1783 je človek končno prvič poletel. Legenda pravi, da je Francoz Joseph-Michel Montgolfier (1740-1810) nekega dne ob kaminu, nad katerim se je sušilo perilo, bral knjigo. Njegovo pozornost je pritegnil ženin nedrček, ki se je, obešen točno nad ognjiščem, vsake toliko časa dvignil in nato spet obvisel na vrvi. Joseph-Michelu je prišlo na misel, da bi lahko dim, ujet v balon, dvignil breme. Njegov brat, Jacques-Etienne (1745-1799), se mu je takoj pridružil in sešila sta prvi balon. Po nekaj poizkusih sta se odločila poleteti tudi sama. Tako sta 15. novembra 1783 z dimom napolnila svilen balon, prerezala vrvi in kot prva človeka poletela v do takrat nedosegljive višave nad Parizom. Pot v nebo je bila odprta. Od takrat do danes se je tehnika letenja s toplozračnim balonom le malo spremenila. Pravzaprav je razlika le v tem, da danes poznamo zakone termodinamike in vemo, da nas v zraku ne drži dim, temveč segret zrak. Za segrevanje zraka seveda ne uporabljamo kurišča na trdo gorivo, ampak zrak po potrebi segrevamo s plinom propanom. Prav tako ne potrebujemo več vreč s peskom, ki bi ga odmetavali iz košare ali gondole, saj lahko zrak v balonu vsak trenutek segrejemo ali ohladimo. (<http://fly-club.velenje.si/zgodovina.htm>.2. 3. 2005)

SEZNAM LETALIŠČ V REPUBLIKI SLOVENIJI

Glede na njihov pomen ločimo več letališč. V Republiki Sloveniji imamo več vrst letališč, kot so mednarodna in športna letališča, vzletališča in vojaško letališče. (www.caa-rs.si, marec 2005)

MEDNARODNA LETALIŠČA

Ljubljana

Maribor

Portorož

ŠPORTNA LETALIŠČA

Ajdovščina

Bovec

Celje

Lesce

Murska Sobota

Maribor

Novo Mesto

Postojna

Ptuj

Slovenj Gradec

Velenje

VZLETALIŠČA

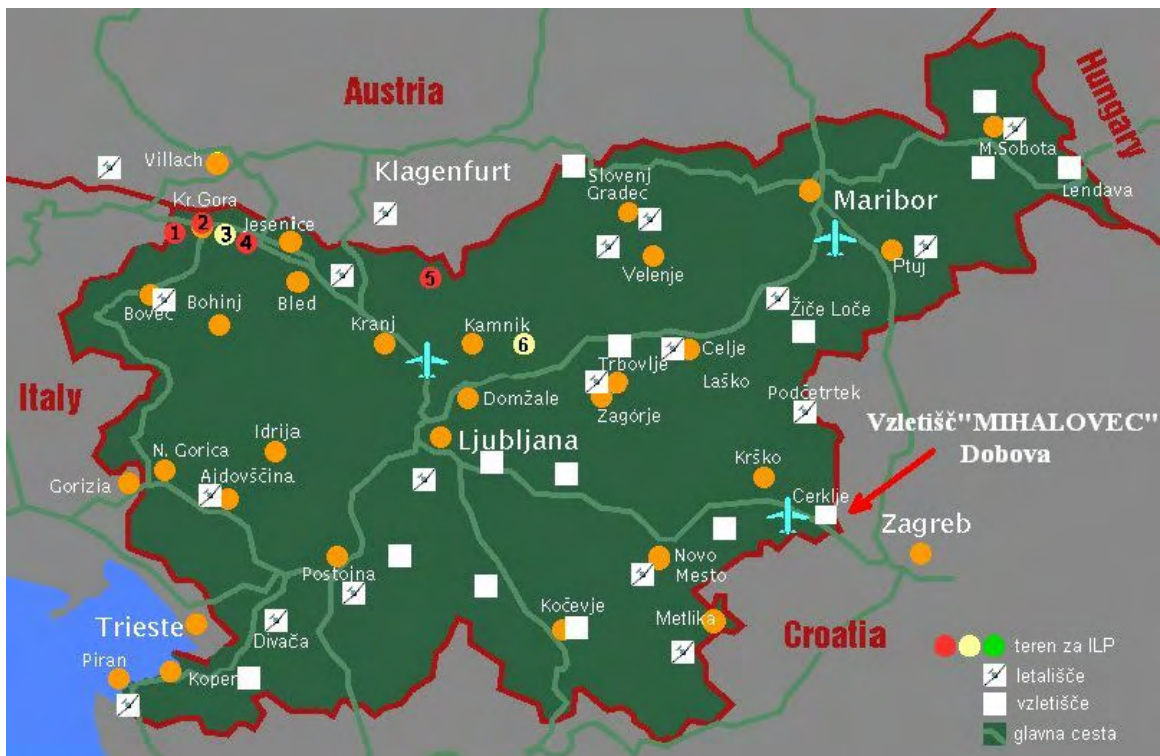
Nova Gorica

Kozje
Brezovica
Črnotiče
Dol pri Ljubljani
Murska Sobota
Ljubljana
Močna
Šentjur
Prebold
Kostrivnica
Krško
Prvenci
Divača
Libeliče
Zavrstnik
Topolovec
Noršinci
Cerknica
Priložje
Dobova
Lendava
Kočevska Reka
Pivka
Kamnik
Podpeč
Kočevje
Kočevje 2
Gradec
Grosuplje
Kapele
Slovenske Konjice
Kamnik
Šentjanž
Šentvid pri Stični

Trebnje
Veržej
Vrhnika
Ptuj
Velenje
Zagorje

VOJAŠKI LETALIŠČE

Crkle na Dolenjskem



Slika 1 Letališča v Sloveniji ([http://users.volja.net/vzletišče/big/Karta Slovenije Letališča.jpg](http://users.volja.net/vzletišče/big/Karta_Slovenije_Letališča.jpg) februar 2005)

MEDNARODNA LETALIŠČA

LETALIŠČE LJUBLJANA



Slika 2 Letališče Ljubljana (http://www.neowlan.net/files/lokacija/8/objava_2-2000.jpg)

Prvo letalo je na novem brniškem letališču pristalo 24. decembra leta 1963, ko je bilo letališče uradno odprto. Redni letalski promet se je začel 9. januarja leta 1964. Leta 1965 je promet močno narasel. Brniško letališče se je začelo uveljavljati tudi v mednarodnem zračnem prometu, predvsem kot letališče za čarterski promet. Zaradi poenostavljenega postopka prijave poletov se je povečalo število turističnih eno- ali dvomotornih športnih letal tako imenovanega splošnega letalstva. Junija je začela delovati aerotaksi služba s panoramskimi poleti nad okoliškimi kraji, kar je bila dobrodošla novost za turiste in druge obiskovalce Brnika.

Odprtost trga kažejo podatki o številu letalskih prevoznikov. Leta 1965 je letališče uporabljalo 15 tujih letalskih družb, v naslednjem letu pa že 26. Brnik je kmalu postal preveč oddaljen od turističnih krajev. Aerodrom Ljubljana je prevzel v upravljanje letališče v Pulju. V primerjavi s prejšnjim letom se je leta 1968 promet na brniškem letališču prepolovil. Večina čarterskega prometa odšla v Pulj. Junija leta 1971 je bil Brnik prvo letališče v tem delu Evrope, ki je bilo sposobno sprejemati in odpravljati paletizirani tovor. Poletna sezona leta 1974 je pomenila svojevrstno preizkušnjo za novi potniški terminal in druge objekte. Letališče Brnik je po temeljnih preverjanjih več zveznih komisij prevzelo

promet zagrebškega letališča, saj so ga poleti leta 1974 obnovili. Gostota prometa je bila takrat nekajkrat večja od običajne. V 64 dneh je letališče sprejelo in odpravilo 2.670 letal ali povprečno 45 na dan, 287.447 potnikov in 1.853 ton tovora. Leta 1976 je rast tovarnega prometa spodbudila izgradnjo novega blagovno-carinskega prostora. Po več kot enoletnih pripravah so letališče 30. junija leta 1978 zaradi rekonstrukcije zaprli za dva meseca. Prenova je obsegala obnovo in modernizacijo vzletno-pristajalne steze in njeno povečanje. Hkrati so preuredili pristaniško stavbo, uredili energetska napajanje. Uredili so tudi okolico, skladno z zahtevami predpisov za pridobitev kategorije CAT II.

V času obnove je bil promet preusmerjen na letališči v Maribor in Pulj. Medcelinske linije pa v Zagreb. Leta 1987 je zaradi izredno ugodnih cen letalskih prevozov v domačem prometu letališče zabeležilo rekordni promet 886.248 potnikov. To število je bilo preseženo šele leta 1999. (www.aerodrom-lj.si, februar 2005)

LETALIŠČE MARIBOR



Slika 3 Letališče Maribor

(http://www.ntz-nta.si/imagelib/basic/half/dogodki/letalisce_mb.jpg)

Letališče Letalskega centra Maribor leži v Dravski dolini, vzhodno od vznožja Mariborskega Pohorja, v vasi Skoke. Letalski center Maribor je najstarejši aeroklub na Balkanu. Njegove korenine segajo v davno leto 1889, ko je bil izveden prvi polet z balonom nad Maribor. Da je zanimanje za letalstvo v Mariboru je raslo, nam pove podatek, da se je na letalskem mitingu leta 1912

zbralo okoli 20.000 obiskovalcev. 9. avgusta leta 1909 sta v bližini Ruš pristala z balonom nadvodja Peter in Jožef Ferdinand.

Oktobra leta 1913 je bil izveden letalski miting in prvi padalski skoki.

Eskadrija generala Maistra se je formirala po razpadu Avstro-Ogrske. V Mariboru je bila leta 1918 avstrijska letalska stotnija. Ob odhodu iz Maribora so odpeljali in uničili letala.

Prva letalska pošta je bila opravljena z jadralnim letalom. V letih pred drugo svetovno vojno je bilo v Mariboru zgrajenih 14 jadralnih letal. Leta 1937 je mesto Maribor dobilo svoje letališče. Vojaško vadišče na Tezno so odstopili aeroklubu za potrebne civilnega letalstva. Letališče so uvrstili med pomožna letališča v Jugoslaviji in ga tudi registrirali kot mednarodno letališče.

Letalska dejavnost je bila med drugo svetovno vojno podrejena vojnim potrebam. Nemci so zbirali kader za svoje vojaške potrebe. Leta 1945 je nemški okupator zapustil Maribor. Hangar na Tezno je ostal prazen. Letalci Maribora so bili ponovno na začetku. Letalci so izvedeli, da so v Vildonu v Avstriji v neki lopi shranjena jadralna letala. Letala so stražili ruski vojaki, ki so zasedli Avstrijsko Štajersko. Preslepili so ruske vojake in odpeljali nekaj jadralnih letal, ki so bila delno poškodovana. Letala so popravili in v letu 1946 so z njimi že poleteli. Imeli so motorno letalo Frzir, ki se mu je pridružilo še rusko letalo PO-2. Letališče na Tezno je postalo neprimerno, zato se je Aeroklub leta 1952 preselil na novo lokacijo. Nov prostor so dobili v Skokah, kjer še danes deluje Letalski center Maribor. Leta 1976 je bilo zgrajeno letališče za mednarodni promet Aerodrom Maribor. (<http://www.lcm-club.si/zgod.htm> februar, 2005)



Slika 4 Polikarpov PO-2

LETALIŠČE PORTOROŽ



Slika 5 Letališče Portorož (http://dragonja.nib.si/Secovlje/foto/Letalisce_760-524m.jpg)

Portorož je najbolj živahno in mondeno slovensko turistično središče ob slovenski obali. Razvoj turističnega kraja ob Piranskem zalivu se je pričel v 19. stoletju, ko so odkrili blagodejne učinke solinskega blata iz bližnjih solin. Bližnje letališče omogoča hiter dostop iz vseh koncev Evrope, bližnja marina pa nudi varno zatočišče in podlago za navtični turizem.

(www.burger.si/Obala/Portoroz.html februar 2005)

POVZETEK MEDNARODNIL LETALIŠČ

V Republiki Sloveniji imamo tri mednarodna letališča, ki so jih zgradili v šestdesetih in sedemdesetih letih 20. stoletja v Republik Sloveniji zaradi povečanja letalskih prevoznikov. Leta 1965 je letališče uporabljalo 15 tujih letalskih družb, v naslednjem letu pa že 26. Leta 1971 je bil Brnik prvo letališče v jugovzhodni Evrope, ki je bilo sposobno sprejemati in odpravljati paletizirani tovor.

Leta 1976 je bilo zgrajeno letališče za mednarodni promet v Mariboru. Žal nikoli ni doseglo tolikšnega pomena kot Brniško letališče. V osemdesetih letih je imelo stalno linijo v Iran. Iz letališča so poletela letala proti Beogradu, kamor so prevažala potnike – izletnike. Borci so obiskovali Hišo cvetja, grob Josipa Broza Tita. Vsak mesec so imela polet proti Iranu. V Iran in Irak je Perutnina Ptuj izvažala perutnino. V zadnjem letu je letališče dobilo novega lastnika. Ponovno ga bodo odprli za mednarodne polete.

Letališče v Portorožu je namenjeno manjšim letalom, ki prevažajo potnike na Slovensko obalo.

ŠPORTNA LETALIŠČA

LETALIŠČE AJDOVŠČINA

Začetki letalske dejavnosti segajo v obdobje prve svetovne vojne, ko je bila na letališču Avstro-Ogrska vojska. Letalska dejavnost je znova zaživela po drugi svetovni vojni. Junija leta 1950 je bil ustanovljen aeroklub Ajdovščina. Čez 7 let so zgradili hangar in kupili prvo motorno letalo Po - 2. Leta 1963 je bil ustanovljen letalski center in čez štiri leta se je preoblikoval v javni zavod. Zaščitni znak je letalo Aero 145, ki še danes leti in velja za ponos aerokluba. Leta 1980 je center prenehal delovati. Ponovno je aeroklub začeli delovati šele v drugi polovici devetdesetih let. Osamosvojitve je prinesla nekaj sprememb, vendar so ostali kot društvo. Športno letališče Ajdovščina je locirano v Vipavski dolini, znani po vetru in prevrnjenih tovornjakih. Letališče je znano tudi po tovarni Pipistrel, ki je v svetu priznana znamka ultralahkih letal. Sam dodatek ne ponuja nič posebnega: travnato stezo, hangarja, nogometni stadion in črpalko. (<http://www.aeroklub-jk-ajdovscina.si/letalisce.htm> februar 2005)

LETALIŠČE BOVEC

To je športno letališče Lesce-Bled. Letališče je nastalo po prvi svetovni vojni. Po drugi svetovni vojni je letališče imelo redno letalsko linijo, ki jo je vzdrževal jugoslovanski prevoznik Jat z letali DC-3. Imajo dva hangarja, kontrolni stolp, črpalko in stezo. Je problematično za letenje, saj leži v dokaj ozki dolini. (http://www.aeroklub-lj.si/let_bovec.php februar 2005)

LETALIŠČE CELJE

Ustanovljeno je bil leta 1928. Istega leta je bil tam aeromiting. Udeležilo se ga je 30 000 gledalcev, ki so si ogledali »akrobatsko«skupino letal in skok s

padalom. Leta 1929 je vojna komanda dodelila Aeroklubu Celje letalski motor Daimler, trofejo iz 1. svetovne vojne, z namenom, da bi pričeli z izgradnjo letala »Zoegling«. Letalo je bilo prevlečeno s papirjem in ga je bilo potrebno krpati skoraj po vsakem startu. Včasih je uspelo letalo potegniti v zrak tudi do 10 metrov visoko. Leta 1935 je bila v Celju ustanovljena jadralno-letalska skupina Aeroklub. Svojo delavnico je dobila v kletnih prostorih trgovske šole. Delavnico so opremili z orodjem in nabavili material. Pri gradnji novega letala so Mariborčani pomagali, dokler leta 1938 ni stekla letalska šola, ki jo je vodil Vinko Uršič. Leta 1938 je bilo zgrajeno še naslednje letalo.

Pripravili so miting, na katerem so demonstrirali polete z motornimi in jadralnimi letali. Poleg klubskih letal so bila še druga letala kot so Grunau-Baby, Salamandra in druga. Klub si je po mitingu finančno opomogel. Nabavili so avto za avtovleko, opremili so delavnico in dobili kompletni material za gradnjo jadralnega letala INKA II.

Šolanje je potekalo v Bežigradu, Zalogu in Golovcu. Ko so zgradili vitel za avtovleko, se je šolanje preselilo v Levec in Tezno pri Mariboru. Nekateri člani so se šolali na Blokah in v Vršču. Klub je imel štiri motorne pilote, vendar brez motornih letal in hangarja. V Aeroklubu Celje so imeli že štirje jadralci srebrni »C«. Skoraj vsi člani so dosegli značko »A« ali »B« na klubskih letalih. Tedaj pa je bilo veliko upanje letalo INKA II, s katerim so se dosegale se višje diplome oziroma značke. Oznake »A« »B« »C« označujejo srebrne, zlate in diamantne značke dosežene pri letenju. (<http://www.lcm-club.si/jad/text.htm>, februar 2005). (<http://www.aeroklub-celje.si/zgodovina.htm> februar 2005)

LETALIŠČE LESCE



Slika 6 Športno letališče Lesce–Bled

(http://os-gorje.s5.net/projekti/Nasi_kraji/Lesce/Glavno/letalisce.jpg.)

Lesce spadajo med najstarejše kraje na Gorenjskem. Ležijo v neposredni bližini Radovljice in Bleda. Za tiste, ki jih zanima športno letalstvo, je Alpski letalski center. (http://www.aeroklub-lj.si/let_lesce.php februar 2005)

LETALIŠČE MURSKA SOBOTA – RAKIČAN

Znano je po akrobatskih letalcih, ima dve travnati stezi.

LETALIŠČE POSTOJNA



Slika 7 Letališče Postojna (<http://www.aeroklub-postojna.si/images/letalisce.jpg>)

Je športno letališče, leži na ravnem in odprnem terenu (veter). Ima hangar, črpalko in travnato stezo. (<http://www.aeroklub-postojna.si/letalisce.html> februar 2005)

LETALIŠČE SLOVENJ GRADEC

Prvi začetki športnega letalstva segajo v leto 1937. Travnato vzletno in pristajalno stezo so uredili člani aerokluba leta 1955. Postavili so hangar za letala in uredili skladišče za gorivo. Leta 1979 so dokončali največjo, 1200 metrov dolgo in 23 metrov široko asfaltno stezo, ki je edina v Sloveniji. Letališče Aerodrom Slovenj Gradec, d. o. o. je bilo ustanovljeno leta 2002. Ukvarja se z letališko in gostinsko dejavnostjo. Leta 2002 je podjetje začelo z obsežno obnovo, posodobitvijo letališča in širitvijo modernega hangarja. Zgradilo je sodobne letalske črpalke za gorivo. Letališče ima tudi tri travnate steze. (<http://www.kas-aeroklub.si/klubslo.htm> februar 2005)

LETALIŠČA PTUJ, NOVO MESTO in VELENJE

Zanje nisem našla podatkov.

POVZETEK DELOVANJA ŠPORTNIH LETALIŠČ

V slovenskem prostoru je enajst športnih letališč, ki so jih ustanovili letalski zanesenjaki. Nekatera so bila ustanovljena že pred prvo svetovno vojno, druga

med obema vojnami, nekaj je tudi mlajših. Nastale so po drugi svetovni vojni. Na športnih letališčih delajo zanesenjaki in ljubitelji letal. Letališča imajo vzletno-pristajalno stezo, hangarje in nekaj športnih letal.

VZLETALIŠČA

AEROKLUB ZAGORJE



Slika 8 Vzletišče Zagorje (<http://www.rudnik-zagorje.si/adijo/slike/letalisce.jpg>)

Na pobudo motornih zmajarjev je bil ustanovljen 8. 12. 1990. Njegova zgodovina sega v leto 1939, ko je bil ustanovljen Letalski klub kraljevega letalstva Jugoslavije s sedežem v Trbovljah in podružnico v Zagorju, po vojni pa se preimenuje v Letalsko organizacijo Slovenije.

Člani v povojnem letalskem društvu so se ukvarjali predvsem z modelarstvom, maketarstvom in padalstvom. Pripravljali so številne razstave in tudi ekshibicijske nastope, kakršen je bil odskok padalca nad Zagorjem leta 1949. Prve padalce in jadralce so izurili dve leti prej. Takrat so od Republiškega odbora za športno letalstvo prejeli tudi nagrado kot najboljše slovensko letalsko društvo. (<http://www.si21.com/akz/> februar 2005)

VZLETALIŠČE KRŠKO

To vzletališče ima vzletno-pristajalno travnato stezo dolžine 700 metrov in širine 23 metrov s pripadajočimi objekti, hangarjem, prostorom za vodenje in pripravo letenja, manevrskimi površinami. Ima tudi prostor za parkiranje letal, ki omogoča varno in kakovostno izvajanje letalske dejavnosti.

Vzletišče je namenjeno športnim dejavnostim in usposabljanju letalnega osebja. Vzletišče je namenjeno dejavnostim Letalske šole RB-Resman. (<http://www.letalstvo.com/letalisce.html> februar 2005)

VZLETALIŠČE KOČEVJE

6. aprila leta 1935 je bil na pobudo telovadnega učitelja in športnika Rudija Piculina uradno registriran aeroklub Naša krila, ki je takrat združeval približno 300 članov iz Kočevja in okolice. Navdušenje članov je bilo tako veliko, da so iz sredstev članarine, prostovoljnih prispevkov in pomoči mestne občine ter banske uprave kupili načrt in material za izdelavo začetniškega jadralnega letala ZÖELING. V ta namen so ustanovili jadralno sekcijo po vodstvu dr. Toneta Hočevarja. Septembra leta 1938 so s svojim jadralnim letalom že izvajali prve polete v okolico Kočevja.

(<http://users.volja.net/lk-kocevje/predstavitevkluba.html>)

VZLETALIŠČE KOROŠKA

Začetki segajo v leto 1937, ko je bila na pobudo Ivana Miheva ustanovljena podružnica Aerokluba Maribor. Člani aerokluba so sami zgradili travnato vzletno-pristajalno stezo, ki je dolga 800 metrov in široka 50 metrov, hangar, pomožni prostori, skladišče za gorivo in upravo. Delo je bilo končano leta 1957. Naslednje leto je začela delovati letalska šola. Modernizacija letališča je bila končana leta 1979 z novo asfaltno vzletno–pristajalno stezo, z dolžino 1200 metrov in širino 23 metrov. (<http://www.kas-aeroklub.si/klubslo.htm> februar 2005).

VZLETALIŠČE MOSTE

To je staro ljubljansko letališče. Ustanovljeno je bilo v letih 1933 do 1963. Vse se je začelo leta 1928, ko so se oblasti odločile za prvo civilno letališče v Sloveniji. Postavili so hangar in dovozno cesto, ki je bila zgrajena do otvoritve. Dan po otvoritvi je bila vzpostavljena redna letalska linija med Ljubljano in Zagrebom. Naredili so travnato pristajalno stezo, ki so jo širili. Druge steze

zaradi slabega pristopa niso uporabljali. Med drugo svetovno vojno sta ga italijanska in nemška okupacijska vojska posodobila. Že leta 1948 so strokovnjaki začeli iskati primernejšo lokacijo. Našli so jo na Brniku. Na staro letališče spominja le še letališki stolp in stavba za potnike.

(<http://freeweb.siol.net/petek1/> februar 2005)

POVZETEK DELOVANJA VZLETE LETALIŠČ

V Republiki Sloveniji je registriranih 42 vzletališč. V večini so mlajša, kot letališča. V zadnjih letih je cena športnih letal postala dostopna tudi posameznikom. Veliko vzletališč nastalo na poljih ali na starih opuščeni lokacijah športnih letališč. Za vzletališče potrebujemo samo dovolj dolgo vzletno stezo in manjši hanger.

VOJAŠO LETALIŠČE CERKLJE OB KRKI

OBČINA BREŽICE

SPOLOŠNI PREGLED

Današnji obseg je občina Brežice dobila leta 1995. Pred prvo svetovno vojno je bilo več občin: Artiče, Bizeljsko, Brežice, Čatež, Dolina, Gabrje, Globoko, Kapele, Loče, Mihalovec, Mostec, Pišce, Rigonce, Sela, Sromlje, Veliki Obrež in dela občin Križe in Sv. Križ, ki je danes Podbočje. Občina meri 267,65 km².

Pokrajina zajema svet predalpskega hribovja in odrastke Gorjancev. Njeno jedro pripada Krškemu. Pokrajino obdajajo na severu Šmarska, na zahodu Krška občina, na vzhodu in jugu Republika Hrvaška. Občina obsega na eni strani Save Brežiško ravan, svet Goric, z jedrom na Bizeljskem in pas Posavskega hribovja z Orlico. Desno od Save ji pripadajo Krško polje, stični pas z ravnino in Gorjanci ter odrastki Gorjancev. Brežiška ravan zajema svet med

Savo in spodnjo Sotlo. Na severu obdajajo Brežiško ravan Sromeljske in Bizeljske Gorice, ki se na severu naslanjajo na južno pobočje Orlice.

Med Savo in Krko se razprostira Krško polje, ki pripada z vzhodnim delom brežiški občini, in se razprostira med Savo, Krko in Krakovskim gozdom. To je ravnina v nadmorski višini od 150 do 160 metrov. Najvišja vzpetina v občini je Špiček, v območju Orlice (689 metrov). Najnižje mesto je kraj Save, ob izlivu Sotle. Brežiška kotlina se tektonsko še ni umirila, kar potrjujejo pogosti potresi. Večji del Brežiške ravnine pokriva hrastov gozd, podobno kot v Krakovskem gozdu.

V prisojnih pobočjih in ob slemenih se ukvarjajo z vinogradništvom in sadjarstvom.

V občini je 113 naselij. V ravnini so večja gručasta naselja, ponekod sklenjena in obcestna, v gričevju so razložena in večinoma manjša.

Obsežna in plodna ravninska tla občine so ugodna za razvoj poljedelstva. Uspevajo hmelj, vrtnine in cvetje.

PREBIVALSTVO OBČINE BREŽIC

Prebivalstvo občine se je od 1869 do 1971 pomnožilo za skoraj slabo četrtno. Do leta 1953 je naraščalo, nato se je zmanjševalo. Leta 1971 je bilo v občini 12. 779 aktivnih prebivalcev, od tega jih je bilo zaposlenih v poljedelstvu 5. 800, v rudarstvu in industriji 1 789, v trgovini in gostinstvu 846, v prometu 779, v kulturi in pri socialnem zavarovanju 681.

Število prebivalcev v občini niha. (Zavod Republike Slovenije za statistiko. Statistični letopis republike Slovenije 1993, Ljubljana 1993, str. 396)

1948	1953	1961	1971	1981	1991	2002
24.584	25.754	25.293	24.870	25.283	24.724	23.253

KRATKA ZGODOVINA BREŽIC

Za nastanek in lego mesta je bila odločilna reka Sava. V fevdalni dobi zgrajen Brežiški grad stoji na kraju, ki je bil najbolj ustrezen za prehod čez reko. Brežice so se razvile ob Brežiškem gradu, ki se je imenoval Rein, kar pomeni rečni breg, kot upravno središče posesti salzburških škofov, in ima največjo poslikano dvorano v Sloveniji. Naselje se je razvilo na sotočju rek Save in Krke, z novjšim in starejšim železnim mostom. Ima elegantne loke, dolge 527 metrov in je eden najstarejših v Evropi. Sodi med tehnične znamenitosti.

Zaradi svojevrstnega položaja mednarodnih prometnih poti je bilo področje naseljeno vse od pradavnine. V brežiški občini je bilo v preteklosti najdenih veliko arheoloških predmetov, ki segajo v obdobje Ilirrov, Keltov, Rimljanov in Slovanov. V bližini Cerkelj se je nahajala stara Rimska država in provincijsko središče Neviodunom – Drnovo. V prvem stoletju našega štetja je na križišču kopnih poti stalo razsejano in razgibano pristaniško mesto. Imeli so svoj vodovod. Vodno zajetje je bilo pri vasi Šutna pod Gorjanci, ob potoku Sušica. Vodo so speljali po akveduktu preko Krke in Cerkelj ob reki Krki do Nevioduna. V 5. in 6. stoletju so se že preselili na to področje Slovani. Njihovo poselitev potrjujejo najdbe na Svetih gorah, bolj znane po Cerkvi device Marije.

Brežiški grad je omenjen leta 1249. Domnevamo lahko, da je nastal veliko prej, saj je bil sezidan v romanskem slogu. Kot trg se Brežice omenjajo leta 1309, kot mesto pa že 1322. Kraj je bil v salzburški lasti do 1493, ko so ga prevzeli Habsburžani. V 15. stoletju se je pomen Brežic povečal, saj so dobile status deželno knežjega mesta. Postale so mejna utrdba proti Ogrom, in proti Turkom, ki so jih večkrat opustošili. Leta 1515 so med kmečkim puntom za krajši čas zavzeli mesto uporni kmetje in požgali grad.

Ko smo Slovenci izgubili svojo prvo državo Karantanijo, smo postali podložniki tujim, predvsem nemškemu fevdalcem. Brežiško območje je spadalo pod salzburško nadškofijo. Salzburška nadškofija je utrdila mejo na Bregani, Sotli in dokončno vključila Slovence v krščanski civilizacijski krog. V 16. stoletju je večino ozemlja brežiške občine prešlo v Habsburške roke.

Od 14. do 17. stoletja je bilo v Sloveniji kar nekaj kmečkih uporov. Smo država z največjim številom kmečkih uporov glede na število prebivalcev. Najbolj znan kmečki upor je bil leta 1573. Matija Gubec je s kmečko vojsko osvojil številne gradove. Vodil se je odprt boj na polju pred Krškim - blizu Cerklj ob Krki, a na koncu je bila kmečka vojska poražena. Ob koncu 17. stoletja je grad kupila rodbina Attems in v njem uredila veliko viteško dvorano. V gradu je Posavski muzej z arheološko, zgodovinsko, umetnostno in etnološko zbirko. Zbirka poudarja predvsem slovensko-hrvaški kmečki upor 1573.

Spomenika, ki stojita kot opomin in spomin na kmečki upor, simbol svobodoljubnega izročila, stojita pred Krškim in v Brzicah.

V letih 1941-1945 so po Hitlerjevem ukazu »Naredite mi to deželo zopet nemško!« in po pred vojno narejenem načrtu pričeli z izselitvijo nekaj nad 100. 000 Slovencev. Samo iz Posavja in Postelja so izselili 43. 000 Slovencev. Mnogi se niso nikoli vrnili na svoje domove. Na gradu Rajhenburg je bilo zbirno taborišče. To je eden izmed najstarejših gradov v Sloveniji, ki je bil nekdanje središče kulture, prihajajoče iz Salzburga in znanih menihov Trapistov.

Na usodo izgnancev spominjajo mnogi spomeniki – tudi plošča ob vhodu v vojašnico Cerklje ob Krki. Govori o napadu, ki so ga leta 1943 izvedli partizani na takrat nemško letališče.

ZAČETKI VOJAŠNICE CERKLJE

Vojašnica Cerklje ob Krki se nahaja v vasi Cerklje ob Krki. Cerklje ob Krki spada v občino Brežice. Leži na skrajni jugovzhodni meji z Hrvaško. Leta 1938 so se oblasti Kraljevine Jugoslavije dogovorile za izgradnjo travnate vzletno-pristajalne steze. Za Cerklje ob Krki so se odločili zaradi ugodnih meteoroloških in geografskih pogojev. Za začetek so postavili nekaj lesenih barak. Vhod na letališče je bila kolovozna pot iz Zupeče vasi. Spomladi 1939 je letališče že lahko sprejelo 8 do 12 letal, ki so bila zastarela. Jugoslovansko vojaško letalstvo je bilo zastarelo, saj si niso mogli privoščiti modernih letal. Zaradi prenizkega državnega proračuna.

Med drugo svetovno vojno so letališče uničili nemški okupatorji in ga tudi zasedli. Nemški okupator se je zavedal pomena Cerkljanskega letališča. Tudi

meje med Italijo in nemškim tretjim Rajhom je potekala prav tod. Meja naj bi po prvotnih načrtih potekala po reki Savi. Kasneje so jo prestavili na Gorjance. Letališče je prišlo pod nemško upravo. Jeseni leta 1941 so Nemci organizirali večje število domačinov za posodobitev letališča. Opravili so dodatno utrjevanje vzletno–pristajalno stezo, hkrati so jo razširili in podaljšali. Dodatno so zgradili tri zidane objekte. Gradnja je bila končana spomladi 1942. leta. Mnogi, ki so prisilno gradili letališče, so bili jeseni leta 1942 izgnani v taborišča v Nemčijo, saj so Brežice in Cerklje spadale v znameniti Brežiški trikot, ki ga je nemška vojska izselila za preselitev Kočevskih Nemcev. Po vojni se je večina izgnancev vrnila domov.

Med vojno je bila na letališču nastanjena eskadrilja. Na letališče so pripeljali letala Messarschmitt, ki so bila med najboljšimi. To je bila eskadrilja Messarschmittov.

Julija leta 1943 je partizanska vojska izvedla napad na letališče Cerklje. Pri tem je bila okupatorju povzročena velika materialna škoda. O akciji priča napis na vhodu v vojašnico. V noči iz 7. na 8. julij 1943 so borci 5. SNOUB Ivana Cankarja napadli Letališče v Cerkljah ob Krki, ki je bilo v rokah Nemcev. Uničili so pet letal in del tehnične opreme. Letališče je bilo potrebno takojšnje prenove. Pri obnovi so pomagali nemški vojni ujetniki, ki jih je vodil oficir JLA (Jugoslovanske ljudske armade) Antej Jovanovič (dr. Dušan Nečak v neformalnem razgovoru z mentorico mag. Heleno Mešnjak) in domačini, ki so delali kot prostovoljci ali pa kot prisilni delavci. Ljudem so odvzeli zemljo za vzletno–pristajalno stezo in hangarje. Okoliški kmetje so počutili okradene, ob enem so morali prisilno delati delo skupaj z nemškimi ujetniki. Nadomestila za odvzeto zemljo so bila minimalna in plačilo so dobili v več obrokih.

Po sporu z okoliškimi prebivalci se je letališče ogradilo. Prepovedali so gibanje okoli vojaške posesti in zaostrovali odnose med njimi in ljudmi. Pred in med vojno so se ljudje lahko prosto gibali po letališču, pasli so goveda, hodili na lov ali kosili travo na vzletnih stezah.

Novi lastnik, JLA, je prepovedala gibanje v bližini letališča.

Prebivalci okoliških krajev so se ga pričeli izogibati, pa tudi odnosi z vojaki so bili iz leta v leto bolj napeti. Prihajalo je do različnih sporov.

Zadnji poveljnik Vojašnice JA Cerklje ob Krki pred letom 1991 je bil Milan Biga iz Petrovega sela pri Bihaću, letalske brigade JA pa polkovnik Jože Jerić, doma iz Celja.

Po osamosvojitveni vojni leta 1991 se situacija na letališču ni bistveno spremenila. Še vedno je obdano z ograjo, še vedno ga stražijo, odnosi med vojaki in civilnim prebivalstvom so se malo izboljšali.

DOGODKI NA LETALIŠČU LETA 1991

Prelomne dogodke leta 1991 je vojašnica dočakala kot močna postojanka JA v Sloveniji. Na letališču sta bili dve eskadrilji jurišnega letalstva z Jastrebi, eskadrilja izvidnikov z Orli, okrog 140 oficirjev, vojakov in civilnih oseb na delu v armadi ter od 150–200 pripadnikov specialnih enot iz Niša. 27. junija 1991 so pripadniki 25. območnega štaba Teritorialne obrambe izvedli minometni napad na letališče. Vsa letala so zaradi napada se isto noč zapustila Cerklje.

V obdobju moratorija je JA z območja vojašnice odpeljala vsa tehnična sredstva in opremo. Objekte so uničili.

26. oktobra leta 1991 so ves kompleks vojašnice zapustili se zadnji vojaki JA. Letališče je prevzela Teritorialna obramba Slovenije, pripadniki 25. območnega štaba Teritorialne obrambe iz Brežic.

Po odhodu JA je objekte obnavljalo podjetje Pionir s svojimi kooperanti. Dela so bila intenzivna v zimskih mesecih leta 1991 in 1992.

Na podlagi javnega razpisa je bil v začetku leta 1992 imenovan za poveljnika 210. Učnega centra Teritorialne obrambe Republike Slovenije v bivši vojašnici JLA Cerklje ob Krki, stotnik Vasilije Maras iz Brežic, za namestnika pa Josip Bostic iz Krškega.

20. novembra leta 1991 je bila na področju bivšega letališča v prisotnosti ministra za obrambo Republike Slovenije Janeza Janše, prva svečana prisega pripadnikov stalne sestave Teritorialne obrambe iz vse Slovenije

210. UČNI CENTER SLOVENSKE VOJSKE

24. marca 1992 je iz 520. učnega centra prišla prva skupina tridesetih vojakov, ki je del vojaškega roka pred tem že odslužila v Ljubljani. 30. marca 1992 so svečano prisegli na novo zaposleni delavci v učnem centru.

1. aprila 1992 je prišlo v učni center na usposabljanje prvih dvesto vojakov. Bili so iz občin v Posavju. 11. aprila 1992 je bila prva svečana prisega. Slavnostni govornik je bil član Predsedstva Republike Slovenije dr. Matjaž Kmecl.

V vsem tem obdobju je posebna skupina Ministrstva za obrambo izvajala protiminski pregled. 25. aprila 1992 je pri tem prišlo do težje poškodbe Leona Pilingerja.

Maja 1992 se je v vojašnico iz Brežic preselil 25. Območni štab Teritorialne obrambe Slovenije. Poveljnik štaba je polkovnik Ernest Breznikar.

24. OKLEPNO–MEHANIZIRANI BETALJON

Od januarja leta 1993 v vojašnici deluje v profesionalni postavi 24. Oklepno–mehanizirani bataljon. Okrog sto vojakov je na služenje vojaškega roka odšlo decembra 1998, prvo prisego pa so imeli 23. decembra. Poveljnik je podpolkovnik Mirko Ognjenović, namestnik stotnik Roman Urbanc. Avgusta 1993 pa je poveljstvo 210. učnega centra in tudi vojašnice prevzel podpolkovnik Stanislav Zlobko iz Cerklj ob Krki. Njegov namestnik je postal poročnik fregate Andrej Androjna iz Sevnice. Od februarja 1996 je dolžnost namestnika opravljal stotnik Vinko Marjan iz Brežic, od oktobra pa je namestnik major Benjamin Hrovatič iz Brežic.

DOGODKI V POSAVJU 1991

Razglasitev samostojnosti in neodvisnosti Republike Slovenije je bila povod za vojaško agresijo Jugoslovanske ljudske armade na Slovenijo. V Posavju, na območju 25. območnega štaba Teritorialne obrambe Brežice, so se boji začeli 27. junija 1991. Intervencijska enota TO Brežice se je v vasi Rigonce spopadla z mehaniziranim vodom 4. oklepne brigade iz Jastrebarskega. Teritorialci so agresorjevo kolono napadli s tromblonskimi minami. Teritorialci so izvedli minometni napad na letališče JLA Cerklje ob Krki, kjer je bilo okoli 1200 vojakov, 67 letal in 30 helikopterjev. Letališče je zapustila večina letal in vsi helikopterji. Napadalci niso imeli izgub.



Dne 27. in 28. junija sta v boju na Medvedjeku sodelovali Proti diverzantska četa teritorialna obramba Krško in Proti diverzantski vod teritorialne obrambe Brežice. Po boju na Medvedjeku se je samohodni mehanizirani divizion protizračne obrambe JLA začel umikati proti Zagrebu. V Krakovskem gozdu so ga teritorialci zaustavili in ga uničili 2. julija. Uspeh teritorialcev je bil popoln, izgube minimalne; le eden težje ranjen teritorialec in eden lažje. Obkoljeni koloni v Krakovskem gozdu je na pomoč hitel oklepno-mehanizirani bataljon 4. oklepne brigade JLA iz Jastrebarskega, ki je imel več kot 30 oklepnih in spremljevalnih vozil. V Prilipah ga je v dopoldanskih urah 2. julija zaustavil okrepljeni vod 110. jurišnega odreda teritorialne obrambe iz Brežic. V boju je bilo večje število pripadnikov JLA ranjenih in mrtvih. Uničena sta bila dva najmodernejša tanka M-84 in dva oklepna transporterja. Enota v zasedi ni imela izgub.

Zadnji sovražnikov vojak je 25. oktobra 1991 zapustil letališče Cerklje ob Krki in Posavje. Uspešen spopad z veliko močnejšo in bolje oboroženo JLA je bila pomembna bojna šola slovenske vojske. V njej je prišlo do polnega izraza sodelovanje vojske, milice in civilnih struktur z narodom, ki je v tem stoletju že tretjič uspešno položil izpit iz obrambe domovine. (Izvlaček iz zbirke »Boji na jugovzhodni meji Slovenije leta 1991«

(<http://www.car.si/ozvvs-brezice/posavje91.htm> - 29. 9. 04)

SPOMINI ZAPOSLENIH NA VOJAŠKEM LETALIŠČU CERKLJE

Virov za najstarejše obdobje Vojaškega letališča Cerklje nisem našla v arhivu vojašnice. Od zaposlenih sem dobila informacijo, da so dokumente vojaške oblasti odnesle iz Cerkelj, ali pa so jih uničili. Zelo malo virov je ostalo v Republiki Sloveniji. Med viri, ki so mi bili dostopni, je izredno malo primernih za mojo raziskovalno nalogo.

Pomagala sem si z informatorji, ki so bili kakor koli povezani z letališčem v preteklosti. Prosila sem posameznike, ki so bili zaposleni na različnih delovnih mestih na vojaškem letališču v Cerkljah.

Za informacije sem prosila zidarje, gradbince, avtoličarja, »hišnike«, kuharico, vojnega pismonoša, pilota in oficirja. Obiskala sem jih na njihovih domovih in zapisala izjave. Vse izjave in pripovedi informatorjev se nahajajo pri avtorju.

IZPOVEDI INFORMATORJEV

JOŠKO HORŽEN, 1942 FR. HRASTJE PRI CERKLJAH

Letališče je bilo ustanovljeno v Kraljevini Jugoslaviji, okoli 1935 leta ali kasneje. Na začetku je bila travnata planjava. Leta 1942 so Nemci uničili 3 letala, ki so jih imeli. Nato so zgradili dva hangarja. Po vojni ga je bivša JLA naredila takšnega, kot je - za vojaške potrebe obrambe. Letala so vzletala in pristajala na glavnem pristajališču, potem so jih odvedli na drugo stran, kjer so živeli piloti in se izobraževali v šoli za letenje. Naše letališče je največje vojaško letališče v zahodni Evropi, namenjeno za obrambo proti vojskam bloka.

Takoj po vojni (1945 in 1946) so ruski Šturmovki in nemški Messerschmitti zamenjali stara letala. 1953 je bilo 60 do 70 novih avionov - ameriški F 47 Tunderbolti in F-84 G Thunderdjeti. Takrat je naša vojaška industrija v Mostarju

izdelala Galeb in v kooperaciji z Romuni Orle, ki so dočakali osamosvojitve Slovenije in sodelovali pri osamosvojitvi.



Slika 9 Messerschmitt Me-109G-2

KAROL ANDREJAŠ, 1928. HRASTJE PRI CERKLJAH

Leta 1947-1948 je bil zaposlen na letališču. Dve leti je bil zaposlen kot zidar. Delali so fasado, zidali so kasarne, čistili in delali stolpe. Nato je šel k vojakom. Prej, leta 1940 še ni bilo betonske steze, ampak je bila travnata. Betonsko stezo so naredili kasneje leta 1951. Dogradili so letališče. Na letališču so zaradi slabe vzletno-pristajalne steze letala pristajala po vetru.

Nova sodobna letala, ki so jih dobili okoli leta 1950, so zahtevala prenovo letališča in celotno posodobitev vseh poslopij, kakor tudi travnate steze v betonsko.

Lovci iz soseščine so lahko na vojaškem ozemlju lovili živali in jih hranili. Na letališču so delali ljudje iz sosednjih vasi in tudi iz okoliških ali oddaljenih krajev.



Slika 10 Republic F-47D-40-RE "Thunderbolt"

KAREL RAČIČ, 1930. CERKLJE OB KRKI

Letališče je bilo za časa Kraljevine Jugoslavije kot gmajna. Letališče je imelo travnato stezo in lesena poslopja. Na letališču je bilo 14 letal dvokrilcev, ki so bila že za takratni čas zastarela. Ko so Nemci napadli letališče v aprilu 1941 so uničili skoraj vsa letala, kar jih je ostalo. Dve ali tri letala so rešili in jih prepeljali v Žadovinek.

Po drugi svetovni vojni se je začelo širiti letališče pod vodstvom jugoslovanske armade. Zajeli so 30 nemških letal Messarschmittov, ki so bili bolj sodobni v drugi svetovni vojni.

Počasi se je letališče začelo razvijati. Nemški ujetniki so gradili kasarne, hangarje in okoli leta 1950 so zgradili betonsko stezo. Letala Messarschmitt so zamenjali ruski Iljušin »Il-2M3«, ki so še lahko vzletali s travnatega vzletišča. Ostala letala so potrebovala posodobitev.



Slika 11 Iljušin Il-2M3

Tunderbolti so bila ameriška vrhunska letala, ki so bila preizkušena na Japonskem. Imela so turbo kompresorje, da so lahko letela nad 6.000 metrov. Imeli so tudi Tunderjete, ki so bili preizkušeni v Koreji in Ruske Mige 15. Tunderjeti so bila ameriška bazna letala.



Slika 12 Mig 15

Posodobitev letališča se je odražala v gradnji kasarn, kontrolnih stolpov, pridobili sodobno tehniko. Tundarjete so nasledila naša, jugoslovanska letala Jastrebi, Galebi in nato še Orli, ki so bili grajeni z Romunijo. Z Romuni so iskali zamisli o vrhunskem letalu, ki pa ni uspela.

Na letališču je delal kot avtoličar od leta 1956 do 1988.

Med drugo svetovno vojno je bil izgnan v Nemčijo.

Nemci širili letališče in se niso ozirali na to, čigava je zemlja. Zemljišče so vzeli, kolikor so jih potrebovali. Plačali so minimalno odškodnino. Na odvzeti zemlji so zgradili dva hangarja.

Jugoslovanska vojska je bila nadvse ponosna na svoja letala, vaščani jih niso smeli niti gledati. V času nemške okupacije so se po letalih lahko plezali. Večino jugoslovanskih letal so Nemci uničili, rešila sta se samo dva ali celo trije. Ko so letališče po vojni prenavljali, so morali okoliški prebivalci prisilno in prostovoljno delati. Delali so tudi nemški ujetniki. Žena Karla Račiča je prav tako prisilno delala na letališču. Pomagala je pri gradnji steze. Glavni investitor je bilo podjetje Gradis.

Karel Račič se po upokojitvi ni več zanimal za letališče in ne ve, kaj se je dogajalo.



Slika 13 Mig-21 R

JANEZ ARH, 1935, HRASTJE PRI CERKLJAH

Med drugo vojno so Nemci posodabljali travnato stezo na letališču in okoliškim ljudem vzeli zemljo, da so lahko delali hangarje.

Po vojni je vojska »JLA« delala stezo. Pomagali so vojni ujetniki in okoliški s prisilnim delom.

Na sedanjem Mobikrogu so gradili hangarje, da so lahko skrivali letala.

Oficirji so nosili modre uniforme in bele kape.

Na aerodrom je hodil kositi travo. Letala so neprestano letala in bila hrupna. Imeli so Mige, Messarschmitt, Štorklje, Tunderbolti in Tundarjete. Na letališču so imeli tudi Jastrebe, Orle in Galebe.

Leta 1953 je bilo izredno napeto, zato je prišlo do takojšnje izselitve letališča. Vsa vojska je bila v Mobikrogu. Veliko domačinov so zaradi neupoštevanja pravil ubili. Podobno je bilo tudi leta 1990.

Na letališču je bil zaposlen samo tri mesece, nato je odšel služiti obvezni vojaški rok.



Slika 14 Republic F-84G-31-RE "Thunderjet"

MARIJA MEŽIČ, 1926, HRASTJE PRI CERKLJAH

Letališče se je začelo graditi okoli leta 1940. Leta 1949 so gradili kasarne in posodabljali letališče. Letala so bila Messarschmitt, Tunderbolti Tundarjete, Orli, Jastrebi, Galebi, imeli so tudi nekaj helikopterjev.

Na ozemlju letališča je kosili travo.

S posodobitvijo letališča je prišlo tudi do odvzema zemlje z minimalno odškodnino. Gradili so hangarje, betonsko stezo, kontrolne stolpe,...

Življenje ob letališču je bilo zelo naporno, saj so letala povzročila veliko hrupa, saj so neprestano vzletala in pristajala.



Slika 15 SOKO J-22 Orel

FRANCE SRPČIČ, 1931, ZASAP PRI CERKLJAH

Vzrok za nastanek letališča, je bilo francosko letalo, ki je strmoglavilo na pašnik. Temu je sledila ugotovitev, da je to področje izjemno meteorološko ugodno za postavitev letališča.

Na cvetno nedeljo, 6. aprila leta 1941, so Nemci izvedli napad na letališče. Uničili so srbska letala.

Po vojni so delali na letališču nemški ujetniki, ki so tudi gradili prve kasarne in posodabljali letališče. Pomagali so jim okoliški ljudje, med njimi tudi gospod France Srpčič.

Okoli leta 1960so na letališču naredili betonsko stezo, saj so jo novejša letala, kot so Tunderbolti in Tundarjete, potrebovala za lažje pristajanje.

Med vojno je bil izseljen v Nemčijo.

Med drugo svetovno vojno se je izgled letališča izboljšal, z odhodom Nemcev je letališče s številnimi popravili dobilo današnjo obliko. Temu je sledila tudi posodobitev letal. Stara letala so zamenjali Orli, Galebi in Jastrebi.



Slika 16 Soko J-21 "Jastreb"

ANTON BAZNIK, 1926 in ANA RAČIČ, 1925, ZASAP PRI CERKLJAH

Francosko letalo je zasilno pristalo tukaj. Tako se je začelo razvijati letališče zaradi ugotovitve izredno ugodnih pogojev za nastanek letališča.

Leta 1947 so gospodarju Antonu Bazniku vzeli zemljo. Zanj mu niso skoraj nič plačali. Odškodnina je bila minimalna. Zemljišče je obsegalo 4 hektarjev in 24 arov njiv in 8 arov gozdnega pašnika. Zemljo so mu odvzeli za širitev letališča in ostale posodobitve. Po vojni se je začelo letališče širiti, imeli so majhna letala. Širilo se je postopoma. Leta 1947 je JLA širila letališče. Imeli so bencinsko črpalko, kontrolni stolp in stezo. Precej težav so imeli z letali Tunderbolti, bila so »obrabljena« in težko jih je bilo obdržati v zraku.

Med vojno so partizani zasedli letališče. Nemškim letalom niso dovolili pristanke, čeprav jim je zmanjkovalo goriva. Med to operacijo je sedem ljudi padlo. Partizani so pregnali nemško vodstvo in upravljali letališče vse do osamosvojitve, ko je letališče prešlo v roke vojske Republike Slovenije.

Imeli so nekaj letal, med njimi Messarschmitt, Tunderbolti Tundarjete, ki so jih nasledila Jastrebi, Orli in Galebi.

Gospod Anton je z bratom čistil travnato stezo, v zameno pa je lahko kosil travo na vojaškem ozemlju.

Stransko vzletališče je bilo poleg njegove hiše, hrup letal je bil izjemno močan.



Slika 17 Soko G-2 "Galeb"

DRAGICA ANDREJAŠ, 1941, ZASAP PRI CERKLJAH

O letališču so včasih govorili moji starši, ki so sedaj že pokojni. Okoli leta 1940 so začeli z izgradnjo travnate steze, in nekaj lesenih objektov na vojaškem ozemlju. V Kraljevini Jugoslaviji so imeli stara letala, ki niso letela visoko in dolgo. Bila so izredno glasna. Dokler ni bilo betonske steze, ima lepe spomine. Nato je bilo vsako leto slabše, predvsem zaradi slabih odnosov z zaposlenimi na letališču in hrupa.

Veliko letal je pristajalo in vzletalo na travnati površini letališča. Na travnatih površinah so pasli krave, a so jih zaposleni na letališču preganjali. V okolici letališča je bilo civilnim osebam prepovedano gibanje.

Letališče so gradili ljudje iz Zagreba, ki so delali v podjetju Tehnika, in sicer med leti 1956 in 1957. Na vojaškem ozemlju so betonirali in asfaltirali stezo s pomočjo okoliških prebivalcev.

Po vojni je bilo vse več revščine in pomanjkanja. Učiteljica jim je v šolo prinesla obutev, ker je doma niso imeli. V Pleterje so hodili po opeko, kajti vse je bilo porušeno. Gradili so. Kljub vsemu so imeli lepo otroštvo. Med seboj so se družili, pomagali so drug drugemu in imeli več srčne kulture kot danes.

Letališče se je po drugi vojni razvijalo, širilo in obnavljalo. Zgradili so nova hangarja, kontrolni stolp. Pripeljali so nova letala Orle, Jastrebe in Galebe so zamenjali z Messarschmitt, Tunderbolts in Tundarjete.

VERICA JABUKA, 1932. ZASAP PRI CERKLJAH

Kjer je danes letališče, je nekdanji pašnik, na katerega je strmoglavilo letalo in se je kasneje začelo razvijati v letališče. V kraju Bore so imeli nekaj letal že shranjenih.

Nemci so jih v začetku vojne uničili. Med vojno je delala prisilno na letališču, tako kot tudi ostale vaščanke. Pomagale so betonirati pri vzletno-pristajalni stezi. Delale so tako kot nemški ujetniki, od 4 do 12 ure in od 13 do 20 ure, skoraj dve leti.

Kasneje je bila izseljena v Nemčijo.

Po vrnitvi je gospa Verica bila pri Pionirjih. Kasneje je ponovno delala na letališču, kot vojaška kuharica. Z ostalimi zaposlenimi ženskami v kuhinji so vso hrano, ki so jo potrebovale za vojake, pridelale same. Tri leta je delala na vojaški ekonomiji.

Po vojni je bila kmetom odvzeta zemlja za širitev letališča, obnovo starih poslopij in graditev novih. Zgradili so novo kasarno in asfaltno stezo. Na letališču so imeli letala Messarschmitt, Thunderbolti in Thundarjete. Po vojni pa Orle, Jastrebe in Galebe. Na letala so bili jugoslovanski vojaki močno ponosni. Thunderbolti in Thunderjeti so bila izredno slaba letala, ki so se kar naprej kvarila. Jugoslovanski vojaki so bili ponosni na nova letala. Zaradi groženj o napadu na letališče so bili vaščani trikrat izseljeni.

Ko je med vojno Italija grozila z napadom, so povsod po vojaškem ozemlju postavili topove. Po hišah so imeli skrite radie, vendar do napada ni prišlo.

Odnosi z vojaki so bili dobri, skrhalo so se zaradi odvzema zemlje.

IGNAC KOSI, 1932, ČREŠNJICE PRI CERKLJAH

V vas je prišel leta 1956 in delal do upokojitve. Letališče je delovalo že med drugo svetovno vojno. Po vojni ga je zasedlo Jugoslovansko letalstvo. Ruska letala in tudi piloti so bili izšolani v Rusiji. Letališče je imelo urejeno travnato pristajalno-vzletno stezo. Ko je gospod Ignac Kosi prišel sem, je že bila betonska vzletno-pristajalna steza. Letališče se je začelo posodablјati z raznimi navigacijskimi sistemi. Najbolj se je začelo modernizirati s prihodom ameriške tehnike in letal iz zahodnih držav. Letališče se je, in se še deli na dva dela:

Letalski del, v katerega spadajo letala in najožji sodelavci letalstva

Del, ki oskrbuje letališče in letala.

To so kontrolne enote letenja, ki s pomočjo radija, pomagajo leteti in letalcem pomagajo pri ohranjanju varnosti.

Enote za vzdrževanje letališča, ki oskrbujejo letala z gorivom, jih popravljajo in nenazadnje skrbijo tudi za zdravje pilotov.

Imeli so bojna letala jurišnike, ruske Iľušine 2, jugoslovanske ES-149 (A, C) in ameriška letala Thunderbolti F-47 D. Kasneje, v šestdesetih letih, so prišla

ameriška letala Thunderjet F-84, ki so bila dolgo na letališču. Proti koncu službovanja so imeli letala Jastreb in Galeb, ki sta reaktivni letali.

Za letenje na borbenih letalih so bila nujno potrebna letala za šolanje pilotov, to so bili tako imenovani dvosedi. Od priljubljenega domačega šolskega letala Aero 2, na katerem je začel leteti leta 1952, pa do že omenjenega reaktivnega letala Galeba, na katerem je letel do upokojitve.



Slika 18 Ikarus Aero-2D

Prvi piloti so se šolali v Rusiji, ostale generacije so se šolale v Vipavcu pri Beogradu. Letalske šole so bile izvedene v obliki tečajev, medtem ko je bila prava pilotska akademija v Mostarju. Po zaključenem šolanju so bili piloti razvrščeni v bojne enote po vsej Jugoslaviji. Pilotska akademija se je preimenovala v Zrakoplovno gimnazijo. Po končani pilotski gimnaziji so šolanje nadaljevali v Zadru. Po sedmih letih šolanja je pilot bil pripravljen za borbeno letenje.

Med posodabljanjem letališča so med drugim gradili tudi kamponirji. To so bila zaklonišča za letala, zgrajena za obrambo pred napadom iz zraka. Lok je bil grajen iz armiranega betona, po loku pa je bila zemlja poraščena z malimi drevesi in tako bila dobro skrita. Da je lahko stacionirala, je bila med vojno

ustvarjena osnovna enota, ki se je imenovala Eskadrilja - formacija 12 letal v zraku. Grajena so bila kompaktno, zato je bombni izstrelki niso resneje poškodovali in s tem so zaščitili letala.

Bil je navdušen pilot in eden redkih na Cerkljanskem letališču, ki je letel na borbenih letalih vse do upokojitve. Bil je inštruktor in učitelj letenja za mlade, kot tudi za rezervne pilote. Kot poveljnik je imel vedno dogovorjeno zvezo z vsemi piloti v Eksadrili.

Odnosi na letališču so bili dobri. Okoliški kmetje so pri njemu vedno lahko dobili dovolilnico za košnjo trave in vstop na vojaško ozemlje. Precej ljudi iz okoliških vasi je bilo zaposleno na letališču za »lažja« del, »visoke« službe pa so imeli predvsem srbski poveljniki.



Slika 19 SOKO Super Galeb G-4

FRANCE DOBRAVEC, 1912, ČREŠNJICE PRI CERKLJAH

Da današnjem letališču je bilo včasih eno veliko polje, na katerem je okoli leta 1938 strmoglavilo francosko letalo zaradi okvare. Inženirji, ki so ga prišli

popravljat, so ugotovili, da je to območje metereološko izredno ugodno in pravo mesto za letališče.

V Kraljevini Jugoslaviji so zgradili letališke s travnato stezo, namenjena vzletu in pristajanju. Bilo je tudi nekaj lesenih barak in zastarelih letal.

Z začetkom druge vojne so letališče prevzeli Nemci. Začeli so s prvo posodobitvijo letališča, ki je vključevalo betonsko vzletno-pristajalno stezo, kontrolni stolp, zidana poslopja in kamponirje. Imeli so letala znamke Messerschmitt,

Med vojno je bil izgnan v Rajhenburško zbirališče in nato v Nemčijo, odkoder se je vrnil po vojni.

Letališče so zavzeli partizani. Imeli so ga v svojih rokah vse do osamosvojitve leta 1991.

Upravljali so z Tunderbolts in z novejšimi Thunderjet ter še novejšimi Galebi, Orli in tudi Super Galebi, ki so bili v ponos letališča.

VINKO RAČIČ, 1929, CERKLJE OB KRKI

Letališče je bilo zgrajeno že pred drugo svetovno vojno, vendar se tega ne spominja prav veliko. Spominja se samo travnate vzletno-pristajalne steze. Po vojni so razširili letališče in okoliškim ljudem odvzeli zemljo, zaradi tega je prišlo tudi do prvega spora med kmeti in vojsko. Na letališču je kosil travo s posebno dovolilnico, ker je bilo gibanje omejeno.

Na letališču so imeli letala, kot so Messerschmitt, Tunderbolts in Tundarjete, kasneje še Orle, Galebe in Jastrebe.

S širitvijo letališča je prišlo do gradnje betonske vzletno-pristajalne steze, ki jo je zamenjala asfaltna steza. Zgradili so tudi nov komandni stolp. Na Bregu so imeli vojaki shrambo in skladišče za vojaške potrebe.

Med drugo vojno je bil izseljen tako kot ostali vaščani. Nemški ujetniki in okoliški kmetje so pomagali graditi kasarne in obnavljati letališče. Nemški ujetniki so živeli v barakah in opravljali vsa dela. Dostop do kamponirjev je bil skoraj nemogoč in zastražen, imeli so tudi raketno rampo in ostala oklepna vozila za premikanje topov.

ALBIN in VIDA JAVORNIK, 1940 in 1942, ZASAP PRI CERKLJAH

Začetki letališča segajo v Kraljevino Jugoslavijo, ko je bila travnata vzletno-pristajalna steza. Po strmoglavljenju nekega letala so ugotovili, da so tu izredno dobri pogoji za letališče. Zgradili so ga.

S posodobitvijo letališča je bilo nekaj zapletov pri odvzemu zemlje, saj so bile odškodnine minimalne, pa še odplačevali so jih na obroke.

Imeli so šolska in borbena letala: jadrilice, Štuke, Messerschmite, Šturmovike, Tunderbolti, Tundarjete, Štorklje, Orle, Jastrebe in Galebe. Starejša letala so bila slaba in so kar strmoglavila, zaradi česar je umrlo veliko pilotov. Na letališču so bile tudi proslave in takrat sta hodila nastopat. Pa tudi vojaki so hodili v zidanice in se udeleževali njihovih zabav. Vojaki so vedno pošteno plačali za sadje, saj ga na letališču niso imeli na voljo.



Slika 20 Fiesler Fi-156C "Storch" (Mraz K-65A) - Štorklja

Ko so učenci končali osnovno šolo, so jih prišli vojaki vedno vabit, naj se odločijo za vojaške šole ali pa naj pridejo na letališče delat. Domačini nad propagando niso bili navdušeni.

Starši Albina Javornika so bili zaposleni na letališču. Pomagali so pri izgradnji kasarn. Na vojaškem letališču so pasli živino in kosili travo.

Ko so posodabljali letališče med vojno, jima je najbolj v spominu ostal nemški oficir, ki je meril po korakih in se ni zmenil za vse ostale, ki so merili z metrom. Tukaj je bilo največje vojaško letališče na Balkanu, ki je delovalo brez zastojev neprekinjeno. Vojaki so hodili med prostim časom v okoliške kraje v kino in gostilne za sprostitev.

Zaradi velikega števila ljudi in velikega ozemlja je bilo letališče izredno težko nadzirati, zato so se včasih vojaki izmuznili ven. Imeli so tudi dokaj slabo disciplino.

V Brežicah so zgradili vojaške bloke, v katerih so živeli nekateri vojaki. Po osamosvojitvi so na letališču podarjali priznanja zaslužnim za letališče in pripravili gostijo.



Slika 21 Soko J-20 "Kraguj"

JOŽE ARH, 1926, HRASTJE PRI CERKLJAH

Letališče je nastalo v Kraljevini Jugoslaviji. Na cvetno nedeljo, aprila leta 1941, je bil napad na letališče. Napadali so nemški Messerschmide in zasedli letališče. Čez šest mesecev so družino izseljeni v Nemčijo. Domov so se vrnili po drugi svetovni vojni, ko so letališče zasedli partizani.

Jugoslovanska vojska je imela veliko letala znamke Tunderbolti, Tundarjete, Jastreb, Galeb in Orel.

Na letališču je kosil travo med stranskimi stezami in si ogledoval razstavljen letala. Med prenovo letališča so nemški ujetniki in okoliški kmetje pomagali pri graditvi betonske steze in novih poslopij. Na letališču je bil zaposlen kot zidar in nato je leta 1949 odšel v vojsko.

Na letališču je bil tudi skupinovodja gradbene skupine. Pomagal je tudi pri čiščenju, ometavanju in pripravljanju kasarn za prihod vojske.

ZORAN PFEIFER, 1937, HRASTJE PRI CERKLJAH

Letališče je bilo prej travnata vzletno-pristajalna steza z dvokrilnimi letali, ki so jih Nemci ob svojem prihodu uničili in s sabo pripeljali letala Messerschmit, imeli so tudi Šturmovke. Ko se je letališče začelo prenavljati, so gradili betonsko stezo, kasarne, kontrolni stolp, in ostale objekte.

Letala, ki so jih imeli na letališču, so bila Tunderbolti, Tundarjete, Zebre, dvomotorni Douglas DC3, Galebi, ki so bili enosedi ali dvosedi, Orli in Jastrebi.

Na letališču je bil zaposlen v letih od 1955 do 1957, ko je odšel služiti vojaški rok. Delal je na vojni pošti.

Hangarji so bili skriti v gozdu in na letališču. Za izgradnjo hangarjev so ljudem odvzeli zemljo in zanj plačali minimalno odškodnino. Kasarne so gradili med vojno nemški inženirji, nemški ujetniki in vaščani. Delali so brez vsakršnih strojev, saj si jih niso mogli privoščiti. Na letališče je hodil kositi travo in na lov. V podzemnih bunkerjih so bili shranjeni topovi, ki so bili ob primeru nevarnosti pripravljene za protinapad. V Župeči vasi so imeli nemški ujetniki svoje barake, v katerih so živeli.



Slika 22 DC-3 Dakota

POVZETEK INFORMATORJEV:

Iz povedanega sem ugotovila:

Letališče je nastalo pred drugo svetovno vojno s strmoglavljenjem francoskega letala zaradi okvare, saj so inženirji ugotovili izredno ugodne meteorološke pogoje za izgradnjo letališča.

Vzletno–pristajalna steza v Kraljevini Jugoslaviji je bila travnata. Zgradili so nekaj lesenih objektov za letala in pilote, letala so bila slaba in zastarela.

Med vojno je bilo Cerkljansko letališče v nemških rokah. Spremenili so mu ime in lesena poslopja so zamenjala zidana, vzletno–pristajalno stezo so zabetonirali.

Proti koncu vojne so letališče napadli partizani in ga razdejali. Letališče je bilo potreseno takojšnje prenovne, ki so jo začeli izvajati kmalu po vojni. Ljudem so odvzeli zemljo, zaradi česar so se ljudje počutili okradene, pa še delati so morali prisilno prostovoljno delo skupaj z nemškimi ujetniki. Po prvem sporu se je letališče še bolj ograjevalo od ljudi. Prepovedalo se je gibanje okoli vojaške posesti, kar je še bolj zaostriло odnose med njimi in ljudmi.

ANALIZA HIPOTEZ:

Večina letališč v Sloveniji so nastala med vojnama.

Ne drži. Večina letališč v Sloveniji se je nastalo po drugi svetovni vojni.. Izjema sta Vojaško letališče Cerklje in letališče na Tezno v Mariboru, ki je nastalo po razpadu Avstro – Ogrske.

Letališče Cerklje na Dolenjskem je edino vojaško letališče v Republiki Sloveniji.

Je edino vojaško letališče V Republiki Sloveniji

Mednarodna letališča so nastala po drugi svetovni vojni.

Vsa tri mednarodna letališča so bila zgrajena v šestdesetih in v sedemdesetih letih 20. stoletja.

Letališče Cerklje ob Krki je pričela graditi med obema vojnama vojska Kraljevine Jugoslavije.

Leta 1939 so ga pričeli graditi, nemški okupator ga je posodobil, partizani so ga uničili in v petdesetih letih so ga posodobili in mu dali današnjo podobo.

Mednarodna letališča so bila vedno aktivna in moderno opremljena.

Ljubljansko, Mariborsko in Portoroško letališče je bilo vedno solidno opremljeno in pripravljeno prevzeti mednarodni promet.

Na letališču Cerklje ob Krki so pristajala vojaška in civilna letala med drugo svetovno vojno in po njej.

Na letališču so vedno pristajala samo vojaška letala.

Ob agresiji JA na Republiko Slovenijo so vojaki jugoslovanske armade prestopili na stran slovenske vojske.

Vojaki in civilne osebe so 27. junija 1991, ko so pripadniki 25. območnega štaba Teritorialne obrambe izvedli minometni napad na letališče, vsa letala še isto noč zapustila Cerklje. V obdobju moratorija je JA z območja vojašnice odpeljala vsa tehnična sredstva in opremo. Objekte so uničili.

ZAKLJUČEK

Zgodovina letenja sega že v prazgodovino. Risbe jamskega človeka dokazujejo, da so že naši predniki s hrepenenjem zavidali pticam njihovo sposobnost letenja. Z razvojem in izumljanjem novih materialov so se začeli poskusi izdelave letečega stroja. O tem priča tudi povest o Ikarusu in Dedalusu, ki sta zaman poizkušala vzleteti s pomočjo perutnic.

Leta 1783 je človek prvič poletel. Legenda pravi, da je Francozu Josephu-Michelu Montgolfieru (1740-1810) prišlo na misel, da bi lahko dim in toploto ujel v balon in tako dvignil breme. Njegov brat, Jacques-Etienne (1745-1799), se mu je takoj pridružil in sešila sta prvi balon. Odločila sta se poleteti. Pot v nebo je bila odprta.

V Republiki Sloveniji imamo več vrst letališč, mednarodna in športna letališča, vzletališča in vojaška letališča. Vsako izmed njih ima svojo zgodbo, ki nam pojasni pomen in razvoj letalstva na Slovenskem.

V Republiki Sloveniji imamo tri mednarodna letališča, ki so jih zgradili v šestdesetih in sedemdesetih letih 20. stoletja zaradi povečanja letalskih prevoznikov. Brnik je bil prvo letališče v jugovzhodni Evropi, ki je bilo sposobno sprejemati in odpravljati paletizirani tovor.

Leta 1976 je bilo zgrajeno mednarodno letališče v Mariboru. Žal nikoli ni doseglo tolikšnega pomena kot Brniško letališče. V osemdesetih letih je imelo nekaj stalnih linij na Bližnji vzhod. V zadnjem letu je letališče dobilo novega lastnika. Ponovno ga bodo odprli za mednarodne polete.

Letališče v Portorožu je namenjeno manjšim letalom, ki prevažajo potnike na slovensko obalo.

V slovenskem prostoru je enajst športnih letališč, ki so jih ustanovili letalski zanesenjaki. Registriranih je tudi dvainštirideset vzletališč. V večini so mlajša kot letališča. V zadnjih letih je cena športnih letal postala dostopna tudi posameznikom, ki si gradijo in odpirajo vzletišča.

V Republiki Sloveniji imamo tudi vojaško letališče v Cerkljah na Dolenjskem. Njegovi začetki segajo v leto 1937, ko je na ravninah v Cerkljah zaradi okvare strmoglavilo francosko letalo. Inženirji, ki so prišli ocenjevati škodo in odpravljati

okvaro, so ugotovili izjemno dobre metereološke pogoje za nastanek letališča. Tako so leta 1939 pričeli z izgradnjo lesenih objektov za shrambo dveh ali treh starih jugoslovanskih letal in pripravljali travnato vzletno-pristajalno stezo.

Letališče so med vojno leta 1941 zavzeli Nemci in mu spremenili ime, kakor tudi okoliškimi kraji. Nemci so posodabljali letališče, saj so namesto lesenih zgradili zidane in večje objekte. Proti koncu vojne so partizani izvedli napad na letališče in ga zasedli. Pregnali Nemce in jim uničili letala.

Po vojni so se začela obnovitvena dela na letališču. Na letališču so prisilno in prostovoljno delali nemški ujetniki in okoliški prebivalci. Zgradili so nove kasarne, hangarje, betonsko stezo, kontrolni stolp, pripeljali pa so tudi nova letala.

Prvi spor vaščanov z letališčem se je začel po vojni, ko je zaradi devalvacije prišlo do odvzema zemlje kmetov za vojaške potrebe. Plačali so jim minimalno odškodnino. Po osamosvojitvi leta 1991 je letališče prevzela Slovenska vojska. Letališče je dobilo današnji izgled, ko je betonsko stezo zamenjala asfaltna. Danes z letališčem opravlja slovenska vojska.

LITERATURA IN VIRI

Arhiv Vojaškega letališča Cerklje. Spominski izrezki hranjeni v arhivu letališča.
Krajevni leksikon III. 1976. Ljubljana. Državna založba Slovenije.
Slovenska vojska. Oktober. 1996. Št. 126. Ljubljana.
Slovenska vojska. Julij. 1996. Št. 121. Ljubljana.
Zavod Republike Slovenije za statistiko. 1993. Statistični letopis republike Slovenije 1993. Ljubljana.

INTERNETNI VIRI

<http://fly-club.velenje.si/zgodovina.htm>. [2. 3. 2005]
www.caa-rs.sif [marec 2005]
www.aerodrom-lj.si [februar 2005]
<http://www.lcm-club.si/zgod.htm> [februar 2005]
www.burger.si/Obala/Portoroz.html [februar 2005]
<http://www.aeroklub-jk-ajdovscina.si/letalisce.htm> [februar 2005]
http://www.aeroklub-lj.si/let_bovec.php [februar 2005]
<http://www.lcm-club.si/jad/text.htm> [februar 2005].
<http://www.aeroklub-celje.si/zgodovina.htm> [februar 2005]
http://www.aeroklub-lj.si/let_lesce.php [februar 2005]
<http://www.aeroklub-postojna.si/letalisce.html> [februar 2005]
<http://www.kas-aeroklub.si/klubslo.htm> [februar 2005]
<http://www.si21.com/akz/> [februar 2005]
<http://www.letalstvo.com/letalisce.html> [februar 2005]
<http://users.volja.net/lk-kocevje/predstavitevkluba.htm> [januar 2005]
<http://www.kas-aeroklub.si/klubslo.htm> [februar 2005]
<http://freeweb.siol.net/petek1/> [februar 2005]
<http://www.car.si/ozvvs-brezice/posavje91.htm> [29. 9. 2004]
<http://www.airserbia.com/slike/index.htm> [marec 2005]

INFORMATORJI

(zapisi pogovorov spravljeni pri avtorici naloge)

Albin in Vida Javornik

Anton Baznik in Ana Račič

Dragica Andrejaš

France Dobravec

France Srpčič

Ignac Kosi

Janez Arh

Joško Horžen

Jože Arh

Karel Račič

Karol Andrejaš

Marija Mežič

Vinko Račič

Zoran Pfeifer