

AJALUGU

Hiiumaa lennuühenduse kirju minevik: muruväljakust ja postilennukitest betoonraja ning reisijatererekorditeni

Sellest, kui Kärkla alevivalitsus teadaolevalt esimest korda lennukit soovis, on möödas juba rohkem kui üheksakümmend aastat. Päriselt avati lennujaam kuuskümmend aastat tagasi. See aeg on olnud kirju ning muutunud koos ajastutega.

ALLAN MÄLL
hiuleht@hiuleht.ee

21. aprillil saab Kärkla lennujaam 60. aastaseks. Heidame sel puhul pilgu Hiiumaa lennuühenduse ajaloole. Sellele, kuidas esimene lennujaam Hiiumaal asus hoopis Käinas ja kuidas seal õhupallidega pilvede kõrgust mõõdeti. Ja sellele, kuidas asjaavadud Kärkla lennujaamas, mille hoone ehitus ei olnud veel valminud, täideti lennukite autodes. Olles läbi tuhninud kastide viisi vanu ajalehti, dokumente ja fotojäädvustusi, tuleb tunnistada, et fotomaterjali ning artikleid-ürikuid on kaugemas minevikku vaadates vähe, kuid midagi siiski.

Lennukid lahejää

1932. aasta 22. jaanuari ajalehe Vaba Maa teatel pöördus Kärkla alevivalitsus teedeministeriumi poole palvega, seada postiühenduse parandamiseks sisse regulaarne lennuliiklus Tallinna ja Hiiumaa vahel. Kehvade jääolude tõttu oli saar sügisestel ja kevadistel aegadel pikalt muust maailmast eraldatud, sest laevühendus oli väga harv või puudus üldse. Alevivalitsuse palvet arutades jõudis teedeministerium otsusele, et lennuühendusest asja ei

saa – posti oleks ju võimalik saarele viia ja sealt lennukilt alla heita, kuid kuidas posti lennukile võtta, jääks korralik maandumiskoht.

Albert Mäns meenutas oma artiklis „Lennukid Käina lahel“, kuidas 10. veebruaril 1933 peeti Käinas laata, kui ühtaegu kuuldi Vaemla poolt imeiliku müüri – lahejääle maandus kaks lennukit, mida laadarahvas uudistama jooksis. Veidi aja pärast pandi mootorid uuesti tööle ja lennukid

läksid teele, mööda jääd. Tolleaegne haruldane sündmus oli tingitud sellest, et laevaliiklus oli jääkarsuse tõttu seiskunud ja post pikka aega toomata. Siis töidki sõjaväelennukid posti saarele.

Lennujaam Käinas

Vahetult pärast sõda, 17. juulil 1945 tõusis Tallinnast õhku lennuk PO-9, mida juhtis lendur Subin ja võttis suuna Hiiu saarele. Pardal oli ka Tallinna lennujaama töötaja Aleksander Lipp. Tema ülesandeks oli selgitada olukorda lennujaama rajamiseks. Asukohaks valiti Käina ja ülema ametisse asuski Lipp ise. Lennuväljak sai tasuline põld, mis vihmaga pehmeks muutus ja lennuki vastuvõtmise kohati võimatuks muutis. 23. juuliks 1945 jõuti väljamõeldud maatükil heinatöödega nii kaugele, et võimalik oli postilennukit vastu võtta. Regulaarse lennuühenduse alguseks tuleb pidada 24. juulil 1945, mil saabus esimene plaanipärane postilennuk ja mida juba varakult otsas postimees vankri ja ruunaga.

Aastatega tulid paremad lennukid AN-2, LI-2, IL-14, JAK-12, kuid ühendus jäi ikka ilmastiku meelevald, sest

seadmed olid algelised ja rohoväljakul tuli mõnikord lennukit traktoriga tirida. Näiteks pilvede kõrgust mõõdeti lahtilastud õhupallidega kellalt aega mõõtes. Seda tegid töötajad ilmajaamast, mis asus lennujaamaga samas hoones.

Kui lennuk ei lennanud, õõbisid inimesed Käina lennujaamas ja lähedalasuvates taludes, kuna ühendus saare eri paikadega ei olnud hea. Buss tõi rahva Käinasse sõltumata sellest, kas lennuk lendas või mitte. Tööd oli väga palju, sest kui laev ei liikunud, tuli toidudained eraldi lendudega teele saata. Näiteks Emmastest või Kõrgesaaarest toodi liha, kalatehasest kala, Sõpruse kolhoosist munad jne.

Lennujaam Kärklasse

Kärkla lennujaama koha valis välja toosama Aleksander Lipp ja esimene lend Kärklasse toimus 21. aprillil 1963. Maja oli veel pooleli, toimus ümberkolimine ning lennukid sisse vormistati autos. Lennurajaks oli algselt mururada, mille Palade pooltes otsas kippusid lennukid sisse vajuma. Mõni aasta hiljem asendati see betoonrajaga. Umbes 1966. aastal rajati mustkate, paigaldati uued seadmed ja rajavalgustus ning nii – uue ajajärgu märgilise tähendusena – puudutasidki reaktiivlennuki JAK-40 rattad 1971. aastal esimest korda saare



Rohuväljakul tuli mõnikord lennukit traktoriga tirida.

pinda. 1978. aastal oli reisijate arv 20 000 ja 1979. aastal 39 000.

Aastatel 1988–1989 ehitati lennujaama juurdeehitusena kolmekordne torn, mille ülemisele korrusele tekitati dispetseriruum, lisaks veel ühekorraline tiib ametiruumidega. Kütetprobleemide lahendamiseks rajati ka katlamaja. Tolleaegset lennuühendust iseloomustas, erinevalt tänasest, ka postivedu. Reisijatest täis lennukile mahtus 1988. aasta veebruarikuus lennuki komandöri Leonid Andrejeviga ajakirjaniku poolt peetud vestluse põhjal 300 kg posti. Oli ka pühapäevasadid (kuna reedel ja laupäeval lendusid ei toimunud), kui tehti kolm reisi, et vedada ootajatele sarnases formaadis lennupäevi iga-aastaselt roteerides ka teistes väikeleenujaamades, tänaseks on see ettevõtmine jäänud Tartumaal asuva Eesti Lennundusmuseumi korraldada.

3C

on Kärkla lennujaama klass

36

meetrit on lennukite tiivaulatus, mis Kärklal maanduda saavad

9

meetrit on nende lennukite telikuvaha, mis Kärkla lennurada kasutada saavad

1998. aasta mais algas lennuraja suurremont. Lennuraja pikkuseks sai 1520 meetrit, mis sai 240 meetrit vanast pikem ja endise 40 meetrise vedavatele lennukitele) sai raja laiuseks 30 meetrit. Kivirohkele Hiiu saarele toodi lennuraja, perroonining ruleerimisteede kivikilustik kohale Soomest.

Kuulsad lennupäevad

1999. aastast kuju nesid lennukil mõneastaseks tavaks augustikuised lennupäevad, mis töid kokku nii esinejaid kui pealtvaatajaid ja teravate elamuste harrastajaid mitmetest riikidest. Teiste hulgas on kohal olnud ka Leedu vigurlendur, Maailmakarika võitja

Jurgis Kairys, samuti Guinnessi rekordi omanikust Soome lendur Heikki Nummela. Üritus oli plaanikohaselt kahepäevane – esitluslennud toimusid laupäeval ja tasulised huvilennud rahvale pühapäeval. Sel perioodil korraldati sarnases formaadis lennupäevi iga-aastaselt roteerides ka teistes väikeleenujaamades, tänaseks on see ettevõtmine jäänud Tartumaal asuva Eesti Lennundusmuseumi korraldada.

1. jaanuaril 2005 liideti seni eral-

di aktsiaseltsina toimunud Kärkla lennujaam koos teiste väikeleenujaamadega ASiga Tallinna Lennujaam. Ühendatud juhtimise peamiste kasuteguritena nägi vabariigi valitsus võimalust, efektiivsemalt rakendada kohalikku lennundusalast oskusteavet ja kaasata regionaal-lennujaamade investeringutesse välisvahendeid, mis eelkõige taristu ja tehnika arengu seisukohalt oli oluline edasimeik lennujaama kui toonase elutähtsa teenuseosutaja toimepidevuse tagamisel.

Kaasaegne lennujaam

Praeguseks on Kärkla lennujaam 18 töötajaga Euroopa Komisjoni määruse 139/2014 nõuete kohaselt sertifitseeritud lennukite ja kaasaegne aeronavigatsiooniteenuse osutaja, mille ohutusjuhtimissüsteem, kvaliteedisüsteem, julgestusmeetmed ja keskkonnakaitse vastavad Bureau Veritase akrediteeritud ISO standarditele. Lennuväljal on maismaa- ja merepäästevõimekus, majandustegevuse registri kande alusel kuulub lennukite ja lennukite põhitegevusse ka lennukite tankimine. Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni ICAO vastavustandardite kohaselt



12 000 reisija teenindamise piir ületati 2022. aastal (12 004), millest regulaarreisijate arv oli samuti rekordiline 11 894. See on parim tulemus alates 1992. aastast, mil lennupileteid müüdi veel rublade eest ja viimaseid lende tegi JAK-40.

on meie lennuraja klassiks 3C, mis võimaldab lennurada kasutada lennukitel tiivaulatusega kuni 36 meetrit ja telikuvaha kuni 9 meetrit. Koos maandumiseks ja õhkutõusuks vajaliku minimaalse rajapikkusega iseloomustab meie „teenindusvõimekus“ paljudele tuntud ning maailmas laialt kasutatav 74 istekohaga ATR-72, mis on ka meie lennukite külastanud. Aegade jooksul on Kärkla regulaarliini teenindanud Air Livonia, ELK Lennuliinid, Avies, Transaviabaltika ning käesoleva aasta jaanuarist Diamond Sky.

Regulaarlendudel ületati Eesti

taasiseseisvumise järel 10 000 reisija piir esmakordselt 2006. aastal, järgmine nii hea aasta oli 2011. Vahepeal ning järgmistel aastatel on regulaarlendude täituvus olnud väiksem, neist kahvatum 2016. aasta 7022 reisijaga. 12 000 reisija teenindamise piir ületati 2022. aastal (12 004), millest regulaarreisijate arv oli samuti rekordiline 11 894 – see on parim tulemus alates 1992. aastast, mil lennupileteid müüdi veel rublade eest ja viimaseid lende tegi eelmainitud JAK-40.

Lähimenevikul olulistest investeringutest tasub esile tõsta eritehnika garaaži ehitust ning maakütte paigaldust 2013. aastal, lõhkeainete avastamise seadmete soetust 2016. ja lennuraja asfaltkatendi renoveerimist, satelliidipõhise navigeerimissüsteemi kohaldamist ning tuledeüsteemi uuendamist samuti 2016. aastal ning optilise sidekaabli paigaldamist 2019. ning sidejaama paigaldamist ja päikesepargi rajamist 2020. aastal. Tänavu paigaldatakse lennukite uus automaatne ilmvaatlussüsteem ning uuendatakse kaamerasalvestustehnikat. 2025. aastal plaanib ettevõtte juurutada irdtorni kasutamise, mis võimaldab aeronavigatsiooniteenust osutada Tallinnast.

Käesoleva aasta augustis realiseerub eeldatavasti uus hankeperiood regulaarlennu vedaja leidmiseks. Mõistagi teeb lennukite üheksa pilju, suuremas osas ametnikud. Piirivalve oli ka sel ajal kogu aeg kohapeal. Töö käis niimoodi, et kui lennuk tuli, siis dispetser ütles kellaja, millal jõudis ja millal lahkus ka ning radist edastas selle siis Tallinnasse. Mina sideülemana vastutasin lokaatorite ja muu sellise eest.

Klienditeenindaja Margita

Mina tulin lennujaama tööle raamatupidajana kolmkümmend aastat tagasi. Pärist seda, kui see Tallinnasse üle viidi, olen töötanud klienditeenindajana. Töö on väga huvitav ja olen sellega väga rahul.

Ohutuspetsialist Tõnu

Kui mina 1992. aasta novembris lennujaama tööle tulin, oli direktor Marek Maasik. Kuna ta ise oli mandriinimene, siis vajas ta garaažides ja majanduse peale kedagi, kes teaks kohaliku elu. Siis oli just Nõukogude Liidu lagunemine ja üks need garaažid olid nagu olid – puukruud lihtsalt. Mingi pursuika oli ka kuskil, kus sai soojas olla. Kui ma tööd alustasin, lendasid JAK-40 lennukid. Korraaks oli tühi koht ka, aga tasapisi hakkasid tulema regulaarsed lennud esmaspäeviti ja reedeti, siis tuli juba kolmapäev juurde kuni lõpuks tekkisid igapäevased lennud. Hästi palju abi oli Kalev Kotkasest, kui ta riigikogus oli. 1994. aastal läksin lennukolledžisse lennuformaatorki õppima ja olengi töötanud ka selles ametis. Nüüd olen ohutuspetsialist.

Sideülem Jüri Jaarma

No see oli väga tore aeg. Elu oli ilus. Buss tõi tööle ja viis koju lõunale ja siis tõi tagasi ja viis jälle õhtul koju. Mina olin sideülem ja töötasin lennujaamas aastatel 1967–1971. Lennukid käisid kaks korda päevas ja reisijaid oli ikka palju, suuremas osas ametnikud. Piirivalve oli ka sel ajal kogu aeg kohapeal. Töö käis niimoodi, et kui lennuk tuli, siis dispetser ütles kellaja, millal jõudis ja millal lahkus ka ning radist edastas selle siis Tallinnasse. Mina sideülemana vastutasin lokaatorite ja muu sellise eest.

1960-ndad

Metsavahiks hüütud lennuk.

1985

JAK-40 Kärkla lennujaamas.

1993

Ees: Jüri Lauter, Mart Laar, Tarmo Mänd. Taga: Mati Paljasma, Ülo Tuisk, Ats Veevo, Jaan Puusepp, Mart Savioja.

1995

Grupp Rootsi turistide turbo-propellertranspordilennukilt RAF-AVIA, mis sõitis marsruudil Visby-Kärkla-Kuressaare-Visby.

2001

Lennupäevadel osales üle 40 lennuki Soomest, Rootsist, Norrast, Lätist ja Leedust.



VALTER VOOLE



HANS INNO



ENDEL SAAR



VALTER VOOLE



MART MÕNISTE