

Kärdla lennujaam 55

21. aprill 2018

21. aprilli tuntakse ajaloos vähemalt kahe olulise sündmuse tõttu: pärimuse järgi loodi Rooma linn ja sündis Suurbritannia kuninganna Elizabeth II. Vähem on teada, et sellesse nimitusse kuulub 1963. aastast ka Kärdla lennujaam. Sel puhul oleks kohane meenutada, kuidas kõik algas ning anda väike ülevaade, kuidas liigutakse tänapäevast homsesse – eriti mitmeid uudiskünniseid ületanud navigatsiooniseadmete uuendamise küsimuses.

Lennukid lahejääl

22. jaanuari 1932 ajalehe Vaba Maa teatel pöördus Kärdla 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 laevaühendus 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, jäaks lahenduseeta, sest Hiiumaal puudub korralik maandumiskoht.

Albert Mäns meenutas oma artiklis “Lennukid Käina lahel”, kuidas 10. veebruaril 1933 peeti Käinas laata kui ühtaegu kuuldi Vaemla poolt imelikku mürinat – 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 jääkartuse tõttu seiskunud ja post pikka aega toomata. Siis töidki sõjaväelennukid posti saarele.

Lennujaam Käinas

Vahetult peale sõda, 17. juulil 1945 tõusis Tallinnast õhku lennuk PO-9, mida juhtis lendur Subin ja võttis suuna Hiiumaa 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. Lennuväljaks sai tavaline põld, mis vihмага 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. juulit 1945, mil saabus esimene plaanipärane postilennuk ja mida juba varakult ootas postimees vankri ja ruunaga.

Aastatega tulid paremad lennukid AN-2, LI-2, IL-14, JAK-12, kuid ühendus jäi ikka ilmastiku meelevalda, sest seadmed olid algelised ja rohuväljakul 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, ööbisid 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 toiduained eraldi lendudega teele saata. Näiteks Emmastest või Kõrgessaarest toodi liha, kalatehasest kala, Sõpruse kolhoosist munad jne.

Lennujaam Kärdlasse

Kärdla lennujaama koha valis välja toosama Aleksander Lipp ja esimene lend Kärdlasse toimuski 21. aprillil 1963. Maja oli veel pooleli ja lennudokumente vormistati autos. Lennurajaks oli algselt mururada, mille Palade poolses otsas kippusid lennukid sisse vajuma. Mõni aasta hiljem asendati see betoonrajaga. Umbes 1966 rajati mustkate, paigaldati uued seadmed ja rajavalgustus ning nii – uue ajajärgu märgilise tähendusena – puudutasidki reaktiivlennuki JAK-40 rattad 1971. aastal esimest korda saare pinda. 1974. aastal lendas umbes 80 000 reisijat, 1978. aastal 20 000 ja 1979. aastal 39 000.

Aastatel 1988–1989 ehitati lennujaama juurdeehitusena kolmekordne torn, mille ülemisele korrusele tekitati dispetšeriruum, lisaks veel ühekorruseline tiib ametiruumidega. 1998 mais algas lennuraja suurremont. Lennuraja pikkuseks sai 1520 meetrit, mis on 240 meetrit vanast pikem ja endise 40 meetrise laiuse asemel (mis oli vajalik tanke vedavatele lennukitele) sai raja laiuseks 30 meetrit. Kivirohkele Hiiu saarele toodi lennuraja, perrooni ning ruleerimisteede kivikillustik kohale siiski Soomest.

Kuulsad lennupäevad

1999. aastast kujunesid lennuväljal mõneaastaseks tavaks augustikuised lennupäevad, mis töid kokku nii esinejaid kui pealtvaatajaid ja teravate elamuste harrastajaid mitmetest riikidest. Teiste hulgas on kohal olnud ka Leedu vigurlendur, Maailma Karika võitja Jurgis Kairys, samuti Guinnessi rekordi omanik Soome lendur Heikki Nummela. Üritus oli plaanikohaselt kahepäevane – esitluslennud toimusid laupäeval ja tasulised huvilennud rahvale pühapäeval.

1. jaanuaril 2005 liideti Kärdla lennujaam koos teiste väikelennujaamadega ASiga Tallinna Lennujaam. Ühendatud juhtimise peamiste kasuteguritena nägi vabariigi valitsus võimalust efektiivsemalt rakendada kohalikku lennundusalast oskusteavet ja kaasata regionaallennujaamade investeringutesse välisvahendeid.

Kaasaegne lennujaam

Praeguseks on Kärdla lennujaam Euroopa Komisjoni määruse 139/2014 nõuete kohaselt sertifitseeritud lennuväli ja aeronavigatsiooniteenuse osutaja, mille ohutusjuhtimissüsteem, julgestusmeetmed ja keskkonnakaitse vastavad Bureau Veritase akrediteeringutel ISO 9001:2015 ja ISO 14001:2015 standarditele. Lennuväljal on lennuameti sertifitseeritud maismaa- ja merepäästevoimekus, majandustegevuse registri kandel kuulub lennuvälja põhitegevusse ka lennukikütuste tankimine. Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni ICAO vastavusstandardite kohaselt on meie lennuraja klassiks 3C, mis võimaldab lennurada kasutada lennukitel tiivaulatusega kuni 36 meetrit ja telikuahega kuni 9 meetrit. Koos maandumiseks ja õhkutõusuks vajaliku minimaalse rajapikkusega iseloomustab meie “teenindusvoimekust” paljudele tuntud ning maailmas laialt kasutatav 74 istekohaga ATR-72, mis on ka meie lennuvälja külasthanud.

Kärdla lennujaama külasthanud õhusõidukitest on fotogalerii meie kodulehe aadressil <http://www.kardla-airport.ee/aboutcompany/fotogalerii/?galleryID=527> .

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.

Kui vahepeal olid vedajale makstava riigidotatsiooni vähesusel teatud päevad talvistel perioodidel lennudevabad, on siiski peamine põhjus lennuvälja tundlikkus halbadele ilmastikuoludele, mis suurendab reisijate ebakindlust otsustada oma liikumisvajadustes just lennuki kasuks. Seepärast ongi edaspidi Hiiumaa Lehes põhjust pikemalt selgitada ka seda, mida on riik ASi Tallinna Lennujaama omanikuna otsustanud 55aastase Kärkla lennuvälja navigatsioonisüsteemide parendamisel ära teha.

Miks GNSS ja mitte ILS

Nii nagu autol on pimedas ja vihmaga liikumiseks ette nähtud tuled ning kojamehed, on ka ilmastikumõjude välistamiseks või leevendamiseks olemas vastav tehnika. Liigitunnuste alusel jaotatakse need täppis- ja mittetäppislähenemise seadmeteks.

Esimeste hulka liigendub ILS (lüh *Instrumental Landing System*), mis võimaldab lennukil maanduda vähemalt 200 jala kõrguselt. Alla selle ilmastikumiinimumi – olgu siis tegemist madala pilvisuse, udu või lumetormiga – ei tohi piloot otsustuskõrgusest tulenevalt lennukit maandada. Mittetäppislähenemise parim tehniline lahendus on GNSS LPV (lüh *Global Navigation Satellite System – Localizer Performance with Vertical guidance*), mis Kärkla lennuvälja oludes võimaldab sama vähemalt 300 jala kõrguselt.

Teadaolevalt on ILS (ühele lennuraja suunale) 2009. aastal paigaldatud Kuressaare lennujaama. Seadme maksumus on u 800 000–900 000 eurot, millele lisanduvad kontrollmõõtmised u 30 000 euro eest aastas.

Ilma tõttu Kuressaares aastatel 2009–2017 ära jäänud kokku vaid kümme reisi, samal ajal kui Kärklas oli see arv ainuüksi 2017. aastal 30. Lisaks 13 ilma tõttu edasilükatud lendu, mis oma 3,5tunnise viibimisega on ajatatud reisiplane segavalt sisuliselt võrdväärne lennu ärajäämisega. Ei ole vaja palju kujutlusvõimet soovimaks olukorra lahendusena Kuressaare lennuväljale sarnase seadmestiku paigaldamist ka meie lennuväljale. Siit aga algab probleemistik, mis ILSi soetust Kärdlasse paraku ei võimalda.

Lisatud skeem visandab kehtivaid nõudeid ja tootjate käsiraamatuid arvestades teoreetilise valmisoleku ILSi paigalduseks. Numbritega on märgistatud alade servade möödud meetrites. Maapoolses otsas on alade laiuse möödud arvestatuna lennuraja servast. Punane joon on lennuvälja kinnistu piir, must punkt ILSi masti asukoht. Üldjuhul peaks see asuma heleroheliseks viirutatud takistustevaba LOC-ala keskel. Kuna ühelt poolt piirab seda ala meri (sh piirdeaia nurk, avalikus kasutuses tee, kuhjuv jäämass), teiselt poolt nõue, et ala ei tohi ületada ruleerimisteed ja kolmandaks nõue, et ala peab olema 300 meetrit pikk. Järelikult masti, mis tegelikult on antennikomponentide laialipaigutatud komplekt, mere poole nihutada ei saa. Sel juhul peaksime sõidutee sulgema või siis hakkama merd pinnasega täitma, et sõidutee säiliks – kuniks jää seda ikkagi kahjustab.

Lennuameti erisusega on tumerohelisega viirutatud pikendusega ruleerimisteeni nihkudes võimalik ala mõõdnud siiski saavutada. Oranži joonega on kujutatud lähenemistulede nõuetele vastav 900 meetri pikkune jada, mis algab lennuraja lävest. Ehk on selge, et merre neid tulesid jääkahjustuste kartuses kunagi ei ehitata. On võimalik lähenemistulesid teatud tingimustel sertifitseerida ka lühema jadana kui 900 meetrit, aga sel juhul peaks viimane tuledekomplekt asuma Roograhu sadama merepoolse kai kinnistul. Kasutusvalduse saamine selleks ei ole küll ebatõenäoline, kuid sõltub kokkuleppele jõudmisest sadamataristut arvestades. Pealegi ei ole selline lühendus ILSi kasutamisel lubatud.

Maapoolsest otsast skeemi vaadates on mustad punktid jällegi masti asukohad, millest valikus on üks neist. Oranž joon on lähenemistuled 900 meetrit, millest 250 meetrit süvistatakse selle pikkuse saamiseks lennurajasse kuni läveni. Sinine viirutatud kriitiline ala peab olema puhas nagu apteegis – kändud freesitud, muru niidetud, lumi silutud, maandumisel võivad alal liikuda vaid üksikud inimesed. Ka oranž ala peab olema metsavaba.

Nagu näha, peaksime põhja pool ühe majapidamisega kinnistu võtma kõik puudest paljaks, lõunapoolse kinnistu suunas raadama kuni elumajani. Lillaga viirutatud alas võivad puud olla kõrged kuni 5 meetrit. Kuna puu kasvab pidevalt, siis keegi neid heki kombel pealt pügama ei hakka – jällegi tuleks raadata. Ka rohelisega viirutatud ala peab olema metsavaba. Isegi kui lävi läheb nihutamisele (koos lähenemistulede jada algusega) 250 meetrit lennuraja lõpuni, siis teisest otsast pikeneb see jada samavõrd naaberkinnistu sisse ja sisuliselt ei muutuks midagi – ka nihutatud kohas tuleb kogu metsamass raadata.

Pealegi muutub läve nihutades teatavasti glissaadinurk teravamaks, sest läheduses olev Hellamaa mobiilimast oma segava kõrgusega ei kao kuhugi. Kui see nurk on meil praegu niigi üle normikohase 3 kraadi ning hakkaks GNSS rakenduses olema 3,5 kraadi, siis nihutamisega võib see nurk kujuneda juba 4 kraadi peale, mis võib reisijatele maandumisel ebamugavustunnet põhjustada.

Kokkuvõtvalt on kõik esiletõstetud ILSi meteomiinimumid Kärkla lennujaama oludes hüpooteetilised ja ainuke alternatiiv selle seadme paigaldamiseks on lennuväli mujale tühjale väljale kolida. Endiste aegade normid uute nõuetega ohutusaladele ei toeta, vaatamata kõikvõimalikele riskianalüüsidele ja hälbeolustike situatsioonikavadele. Loota, et piiräärsed naabrid oleksid valmis lennujaama kasuks vajalikke maatükke oma kinnistutest võõrandama või siis lubaksid kasutusvaldusega raadata, on väheusutav. Isegi kui nii peaks kujunema, on tegemist üheksa kinnistuga, mille omanikega kokkuleppele jõudmise aeg on prognoosimatu. Sundvõõrandamist teadaolevalt riik ei kavanda.

Nii on Kärkla lennuvälja navigatsiooniseadmete perspektiiv panustada GNSSi, rakendades tehniliselt kõige täiuslikumat konfiguratsiooni, mille maksumus eeldatavasti ei ületa 30 000 eurot. Ja lootes ikkagi, et ilm meile mõnevõrra halastab. GNSSi võimaldatav 300 jala kõrgune maandumistasand on parem kui praegused parameetrid. ILSile võrdväärset tulemust see paraku ei paku – suur osa lendude ärajäämist põhjustavaid ilmaolusid ehk madalaid pilvi ja udu jääb just 200 ja 300 jala vahele. Siiski, eelmise aasta statistikat hinnates, oleks GNSS 30 ärajäänud lennust 16 maha toonud. Praegu on lennujaam sunnitud käed üles

tõstma, kui maandumisel nähtavust segav pilvitus on 400 ja 500 jala kõrgusel, lähenedes vastavalt maa või mere suunalt. Väiksemat numbrit toetavad lähenemistuled maa suunal, mida mere suunal ei ole.

Mullu 11. mail kinnitas vabariigi valitsus 1 miljonilise investeeringu Kärkla lennuvälja rekonstrueerimiseks ja navigatsiooniseadmete uuendamiseks. Tänavu 17. aprillil tegi minister otsuse ettevõttele nimetatud summas riigiabi andmiseks. Tööde hulka kuuluvad rekonstrueerimise geodeetilised ja geoloogilised uuringud, liiklusala (asfaltkatendi) renoveerimisprojekt, lennuvälja tuledesüsteemi renoveerimine, katendite markeeringud ja GNSS lähenemissüsteem.

Liiklusala projekteerimise riigihanke võitis OÜ Roadplan, projekti tähtaeg on 30. aprill. Otsust ehitusloa väljastamiseks nimetatud tööprojektile on lootust saada 25. aprillil 2018. Valminud tööprojekti põhjal alustatakse GNSS lahenduse väljatöötamisega, samuti kuulutatakse välja riigihange ehitusettevõtja leidmiseks. Ehitustööd algavad 1. augustil ja seda püütakse riigiabiotsuse kohaselt ajatada Rukki kanali süvendamisega, et juhul, kui laevaühendus ajutiselt katkeks, oleks tagatud lennuliiklus. Teatavasti plaanitakse süvendustöid siiski teostada öösiti, laevaliiklust katkestamata. Ajutiselt katkeb ehitustööde käigus ka lennuvälja töö, tänases teadmises mitte rohkem kui kaheks nädalaks. Katkestuse kestus sõltub ehitusplaanist, ajastus aga kokkulepetest. Kõik tööd saavad valmis hiljemalt aastavahetuseks. Kokkuvõtvalt võib öelda, et otsusega toetada Kärkla lennujaama uuendamist, on riik teinud meile sünnipäevakingi, millest peaksid kasu saama kõik kohaliku kogukonna liikmed.

Hädaolukorra seaduses eelmisel aastal tehtud muudatuse järel ei ole lennujaam enam elutähtsa teenuse osutaja. Seda enam osakem hinnata, et nii mahuka lisainvesteeringu riigipoolsel otsustamisel ei lähtutud ainuüksi majandusliku otstarbekuse mõõtmest, vaid rakendati vajaduspõhist lähenemist. See on omaette pretsedent.

Allan Mäll

Kärkla lennujaama juhataja