

**Hr REIN LOIK**  
**Hr TÕNU ADER**  
**AS TALLINNA LENNUJAAM**  
Lennujaama tee 2, 11101 Tallinn

**HR KOIT KASKEL**  
**LENNUAMET**  
Rävala pst 8, 10 143 Tallinn

VÄIKELENNUNDUSE PIIRAMISPOLIITIKAST TALLINNA LENNUJAAMAS

ETTEPANEKUD KONSTRUKTIIVSEKS KOOSTÖÖKS PROBLEEMIDE  
LAHENDAMISEL

Teie:  
Meie: 0909/1/1

Tallinnas

09.09.2003

Lugupeetavad härrased Loik, Ader ja Kaskel

Soovime Teid teavitada Tallinna Lennujaama juhtkonna poolt vastuvõetud otsustest, mis on saanud pärssivaks väikelennunduse toimimisele ja arengule Tallinna Lennujaamas. Samuti kutsume üles konstruktiivsele koostööle era- ja harrastuspilootidele vastuvõetavate tingimuste loomiseks lähemas ja kaugemas perspektiivis väikelennukite käitamisel Tallinna Lennujaamas.

Alates 01.08.2003 Tallinna Lennujaamas kehtima hakanud lennukite baseerumise uute hindade ning koos sellest tulenevaga, on käesolevaks hetkeks loodud olukord kus normaalne lennutegevus eralennunduses on tõsiselt häiritud. Tallinna Lennujaama initsiatiivil on ühepoolset lõpetatud väikelennukite käitajate baseerumislepingud enamike operaatoriga ja vastavalt uuele korrale ei ole võimalik uusi baseerumislepinguid ilma lennuettevõtja sertifikaadita sõlmida. EEHL on seisukohal, et sellega on diskrimineeritud lennukiomanikest erapiloote ja lennuettevõtja sertifikaati mitteomavaid isikuid ning kahjustatud nende tavalisi lennuvälja kasutamise võimalusi, oma lennukite normaalset kasutamist. Samuti on sellega selgelt eiratud võrdse kohtlemise printsiipi ning loodud põhjendamatud kitsendused osale lennujaamakasutajate sihtrühmast. Meie hinnangul on ebaõiglane ka parkimise eest võetava tasu suurus, mille järgi käsitletakse pariteetsetel alustel näiteks nii ülikerglennukit Ikarus c 42 kui transportlennukit L-410.

Toimunud on rida kohtumisi AS Tallinna Lennujaam juhtkonnaga, mis aga ei ole veel siiani mõlemaid pooli rahuldavaid kokkuleppeid andnud.

Kohtumiste käigus on AS Tallinna Lennujaama juhtkonna poolt toodud mitmeid põhjendusi, miks eralennutegevust Tallinna Lennujaamas püütakse vähendada, sh viiteid ruumipuudusele ja lennuohutuse nõuete eiramistele väikeleennukite pilootide poolt, kuid kahjuks on selgelt tuntav lennujaama juhtkonna poolt väikelelendunduse Tallinna Lennujaamast eemaletõrjumise poliitika. Eesti Era- ja Harrastuspilootide juhatuse seisukoht eelpoolöeldud lennujaama juhtkonnapoolsesse hoiakusse on tauniv.

Tallinna Lennujaama juhtkonna väiteil on viimase aasta jooksul aset leidnud mitukümmend lennuohutusosalast normidest kõrvalekallet, kusjuures nende põhjustajaks pidavat olema üheksakümne protsendi ulatuses erapiloodid. Nimetatud nimekirja kahjuks asjaosalistele endile tutvustatud ei ole, samuti ei ole nimekirja olemasolust teadlik Lennuamet ega ka Lennuliiklusteeninduse AS.

Oleme seisukohal, et kui on tuvastatud väikelelendunduses lennuohutusosalaseid normist kõrvalekaldumisi, siis peaks sellest teavitama eelkõige kõrvalekallete põhjustajaid ning neid vajadusel karistama ja korrale kutsuma, mitte aga kitsa sihtrühma vaegtegevuse tõttu piirama väikelelendundust üldiselt.

Samas on Lennuameti ülesandeks tagada ja kontrollida, et pilootide pädevus vastaks normidele. Me ei pea õigeks, et läbi lennujaamapoolse väikeleennukite teeninduse maksupoliitika püütakse väidetud erialaste kvalitatiivsete näitajate põhjal diferentseerida ja reguleerida era- ja harrastuspilootide tegutsemisvabadust, lennuettevõtja sertifikaate omavate ja seda mitteomavate isikute kontekstis. Lennuliiklusteenindus, korraldades lennuliiklust Tallinna Lennujaamas, pole teinud ettepanekuid väikelelendunduse piiramiseks Tallinna Lennujaamas. Leiame, et Aktsiaselts Tallinna Lennujaam, mille aktsiate omanikuks on Eesti Vabariik, tegevus ei lähtu väikelelendunduse suhtes läbiviidava poliitika osas heade tavade ja riigi kodanike, kelle hulgas on ka väikeleennukitega lendajaid ning kelle elukoht on Tallinnas, huvidest ning kahjustab nimetatud väikelelendundusega tegelevaid isikuid nii materiaalselt kui moraalselt.

Arvestades ülaltoodut, palume Tallinna Lennujaama juhtkonnal ja Lennuametil astuda samme, et normaliseerida lennuettevõtja sertifikaati mitteomavate väikeleennukite operaatorite/käitajate õigused, arvestades teenindaja ja teenindatava vaheliste suhete tavalisi ja üldtunnustatud norme. Samuti palume vastata, kas AS Tallinna Lennujaam on jätkuvalt seisukohal, et parkimistasude tõstmisega suureneb lennuohutus Tallinna Lennujaamas (vt AS Tallinna Lennujaama kiri 31.03.2003 operaatoritele uute tingimuste kehtestamise kohta)?

Eesti Era- ja Harrastuspilootide Liit on seisukohal, et Aktsiaselts Tallinna Lennujaam, kui läbi aktsiate Eesti riigile kuuluv ettevõtte, peaks olema avatud kõikidele Eestis resideeruvatele isikutele, kuid eelkõige ka oma riigi kodanikele, vabaks sihipäraseks kasutamiseks võrdse kohtlemise printsiibil. Lähtuvalt eeltoodust ning lisades alljärgneva, teeme AS Tallinna Lennujaama töö väikelelendunduse-, kuid kaasaegse firma rahvusvaheliste elementaaruruslikke normide järgimist eeldades, ka üldlendundusesõbralikumaks muutmiseks, omapoolsed ettepanekud:

1. **Kaardisüsteem.** Töötada välja ja rakendada Tallinna Lennujaamas baseeruvatele ja lennujaama sagedamini kasutada soovivatele väikeleennukite omanikele/käitajatele/operaatoritele nn kaardisüsteem, mis hõlmaks enda alla parkimis-, maandumis-, reisija- ja navigatsioonitasud.

*Kommentaar:* Analoogiline kaardisüsteem toimib Soomes, mille eeskuju väärib järgimist kui kliendisõbralik ja mugav lennujaamade kasutamist reguleeriv kompleksne kasutussüsteem.

*Lõppeesmärk, viia kõik Eesti lennujaamad ühtsele kaardisüsteemile, mis võtab kindlasti aega ja vajab põhjalikku eeltööd, kuid igati loogiline oleks seda alustada suurimast ja väikeleennukite poolt enamkasutatavast, Tallinna Lennujaamast. Kaardisüsteemile üleviimine ei tohiks olla keerukas ja vajab vaid pädevaid kalkulatsioone, koostööd paari ametkonna vahel ja head tahet.*

*Kaardisüsteemi peamine eesmärk, soodustada ja mugandada lennujaama kasutamist, ühelt poolt - pilootidel, teisalt – lennujaama administreerimis- ja turundusliku efektiivsuse seisukohalt, võiks välja näha järgmiselt: väikeleennukite omanikele/operaatoritele müüakse kas kuu,- kvartali-, või aastakaart, millise kaardile kinnistatud lennukiga vastava aja jooksul võib piiramatult arv kordi maanduda-startida, arvestamata reisijate arvu ja pagasi mahtusid, kusjuures kaart sisaldab ka lennujaamas parkimist ning lennuliiklustasusid pariteetselt kaardi kehtivusajaga.*

*EEHL soovib alustada koostööd kõikide Eesti lennujaamade ja Lennuliiklusteeninduse AS vahel, eesmärgiga luua ühtne kaardisüsteem.*

2. **“Echo”-perroon** väikeleennukitele delta-ruleerimistee lõpus. EEHL soovib astuda siduvatesse läbirääkimistesse e-perrooni kasutuselevõtu osas. Meie eel-ettepanekuks on võtta rendile terve e-perroon, käsitsiruleerimis- ja paigaldamisnõudega ning omal vastutusel lennukite paigutuse ja kinnitamisega. Juurdepääs perroonile jalgsi, autoloa omanikel autoga või koostöös AS Musket ja turvafirmaga Falck Musketi värava kaudu.

*Kommentaar:* Lennujaama poolt pakutud bussiga väikeleennukite juurde pilootide, kaasreisijate ning lennuõpilaste vedamise teenus ei oleks tegelikult lennukite kasutamise intensiivsust arvestades reaalne. Erapilootide ning nende reisijate, lennuõpetajate ja õpilaste perroonilepääsemise vajadused võivad kõikuda ühest korrast kümnete kordadeni päevas. Lennujaama territooriumis eseks liiklemiseks ei täidaks pakutav ettetellitav buss mobiilset, operatiivset ja privaatset eralennuki kasutamise põhimõtet, mida eralennukiga lendamine üldiselt eeldab.

3. **Briefingu kasutamine.** Tallinna AIS üksuse briefingu teenuse kasutamine on kehtiva sisenemiskorra järgi era- ja harrastuspilootidele, lennuõpilastele ning lennuõpetajatele äärmiselt raskendatud. Teeme ettepaneku luua briefingu-ruumi kasutamise võimalus lisaks praegusele perrooni poolt sisenemisvõimalusele, ka lennujaama terminali poolt. Juurdeehitatud nn klaasluuk on küll sammuke arengut, kuid ei kata tegelikke vajadusi.

*Kommentaar:* Pilootide lennueelse ettevalmistuse vajalikkuses ei ole ilmselt kahtlusi kellelgi. Otseselt on see seotud lennuohutusega. Praegune süsteem, kus briefingu ruumi saavad kasutada vaid valitud perroonipoolset läbipääsuluba omavad piloodid, ei rahulda absoluutselt erapilootide tegelikke vajadusi. Juurdepääs on raskendatud (eriti lennuettevõtja sertifikaati mitteomavate isikute lennukite pilootidele, kellel pole juurdepääsu isegi enam lennuvälja sisetsooni) ning ebamugav. Lennu ettevalmistamiseks tuleb reeglina läbida peasissekäik ning seejärel pikk asjatu jalgsirännak lennuvälja jalgsikäimiseks piiritletud aladel. Lihtsaim ja inimlikum viis

oleks siiski läbipääsuvõimalus lennujaama terminalist otse. Etteruttavalt anname endile aru, et terminalipoolse birefingule ligipääsuga tuleb lahendada rida turvaprobleeme, kuid hea tahte korral peaks see olema siiski lahendatav. Samas tuleb ette olukordi kus lende valmistatakse ette ilma vajaduseta lennuvälja territooriumile pääseda või puhtalt lennuõppe ja harjutuslike eesmärkide raames.

Piloot ja lennuõpilane vajab lennueelseks ettevalmistuseks piisavalt aega ja normaalseid tingimusi, et keskenduda eelseisva lennu ettevalmistamiseks, mille jooksul on vajalik töötada läbi suur hulk informatsiooni. Lennujaama terminali poolt läbi akna avause ulatatava materjali nn püstijalal käitlemine seda ei võimalda.

4. **Tolliruut.** Mõiste „Tolliruut“ alla koondub komplekselt kogu teema: väikelennukitega rahvusvahelisele lennule suundumine ja sealt saabumine. Teeme ettepaneku, võttes eeskujuks Skandinaaviamaade lähimate lennuväljade praktikat, luua lennujaama terminali lähedusse, näiteks praeguse a-perrooni juurde nn tolliruut. St spetsiaalmärgistusega perrooni osa, kust väljub ja kuhu saabub rahvusvahelist lendu sooritav väikelennuk. Lennuki tolliruuus parkimise aeg võiks olla ca 30 – 60 minutit. See kord tagaks korrektse tolli- ja piiriprotseduuride läbimise (eeldusel, et piir ja toll tuleks ise lennuki juurde ning seega oleks tagatud ka õhusõiduki, meeskonna ja reisijate tegelik riigikaitselisest aspektist lähtudes normatiivne kontroll, praegu seda pole!). Edasine lennukitega saabujate-lahkujate lennuväljal liiklemise kord võiks olla analoogiline kodumaistega. Hädavajalik oleks pilootide otseläbipääs lennujaama territooriumilt terminalihoonesse koos vahepealse briefingu kasutamise võimalusega. Seda nii rahvusvahelistel kui kodumaistel lendudel

Kommentaari: Näide hetkel kehtiva korra järgi rahvusvahelisele lennule suundujast: Piloot siseneb peaväravast, liigub jala või autoga briefingusse lennueelse ettevalmistusele, peale seda suundub sealt perroonile lennuki juurde lennueelset ülevaatus ja tankimist teostama, seejärel viib auto (kui autoluba olemas) briefingu C ukse kõrvale ning suundub jala peavärava kaudu ca 1km terminalihoonesse, kaasab sealt kaasreisijad ning läbib turvaväravad ja piiripunkti. Edasi tuleb paluda (see on alati segane olnud, keda täpsemalt paluda) tsharterkassa töötajat või turvateenuse ülemat, et avataks ülemine üks. Alumise ukse saab avada ainult spetsiaalset magnetkaarti omav isik (kel seda pole, on edasine eriti keeruline, sest reeglina tsharterkassa töötaja teatab, et ta ei või ust avada). Aga erapiloot on oma reisijatega ootel. Väljudes alumisest uksest lennuvälja territooriumile, on võimalik oma autoga lennuki lähedusse sõita, kel autot pole, tuleb vahemaad läbida jalgsi koos pagasiga. Tullis - sama teekond vastupidises järjekorras. Aastate pikkuse erapilootide kogemuse põhjal tunnistame senise kasutuskorra mitteeralennundussõbralikuks ja erapiloote ahistavaks.

5. **Vastastikune koostöö ja mõistmise õhkkonna loomine.** Käesoleval ajal baseeruvad Tallinna Lennujaamas mitmete väikefirmade väike- ja ülikerglennukid. Lennundusega tegelevate väikefirmade juurde on loodud lennuklubid. Lennuklubide üheks tegevusvaldkonnaks on lennukoolitus. Mitmetel olulistel põhjustel on vajalik õppelendude korraldamine Tallinna Lennujaamas, sest:

- Tallinna lähedal puudub muu lennuväli, kus võiks õppelende korraldada. Lähim ilma vastava infrastruktuurita lennurada on Tapal, kuhu on ca 100 km. Nõuetele vastava uue eralennuvälja rajamine aga ei ole seoses eralennukite omanike suhteliselt väiksele arvule lähema 10 aasta jooksul reaalne. Eralennuvälja rajamiseks koos angaari ja torniga oleks vaja ca 60-80 pidevalt tegutsevat väikelennukit;

- korraliku lennukoolituse saamiseks on vajalik sooritada õppelennud kontrollitavas lennualas pidades kahepoolset raadiosidet lennujuhtidega;

- lennukoolitust osta jõudev sihtrühm on koondunud Tallinna ning soovib saada lennukoolituse m õistetavalt väiksema ajakuluga.

- oleme teadlikud Tallinna Lennujaama tähtsusest rahvusvaheliste liinilendude teenindamisel ning arvestades seda, valmis soovitama koolitusorganisatsioonidel algõppe lennud korraldama vähem koormatud aegadel.

Vähendamaks miinimumini ohuolukordade teket Tallinna Lennujaamas, on Eesti Era- ja Harrastuspilootide Liit korraldanud kõrgel professionaalsel tasemel regulaarseid seminare ja õppusi era- ja harrastuspilootidele, lennuõpetajatele ning lisakoolitust lennuõpilastele. Lähipäevile on planeeritud ümarlaud UL-A klassi (motodeltaplaanid) pilootidele, et tõsta nende teadlikust õhuruumiklassifikatsioonist ja lennureeglitest, seoses sagenenud mittenõuetekohaste lendudega kontrollitavas õhuruumis, eelkõige Tallinna lähialas.

Eesti Era- ja Harrastuspilootide Liit palub käesolevas kirjas tõstatatud probleemidele ja ettepanekutele Lennuameti toetust ja kutsub üles AS Tallinna Lennujaam juhtkonda muutma suhtumist era- ja harrastuslennundusse, seega siiski ka üldlennundusse ning astuma vastavaid samme Tallinna Lennujaama kui erapilootide poolt enim kasutatava lennujaama väikelelendunduse arengut toetavaks muutmiseks, koos sellest tulenevaga.

Käesoleva kirja sisu väljendab Eesti Era- ja Harrastuspilootide Liidu juhatuse liikmete ühtset seisukohta. Eesti Era- ja Harrastuspilootide liikmeid on tänaseks 64, kellest enamusel on piloodi litsents. Eestis on hetkel 49 era- ja 16 harrastuspiloodi pädevust omavat isikut, registreeritud lennuõpilasi on 75. Neile lisandub 57 ametpilooti, kellel on ka õigus erapiloodina tegutseda. Seega kokku 197 potentsiaalset era- ja harrastuspilooti, kellel on õigus kasutada Tallinna Lennujaama era- ja harrastuspiloodi või lennuõpilasena.

Lugupidamisega ja edukat koostööd soovides,

Hendrik Agur  
Eesti Era- ja Harrastuspilootide Liidu  
juhatuse esimees