



LENNUKAT AASTAT

Eesti Lennuakadeemia

Sisukord

MEIE LUGU	3
ASUTAJAD	3
Otto Taur	3
Mati Sõrmus	3
Rein Porro	4
Endel Käärt	4
KROONIKA 1993 - 2013	5
Algusaastad (1990 - 1999)	5
Esimesed sammud Tartu Lennukolledži arengus	5
Hilisemad aastad (2000 - 2010)	6
Tänapäev (2011 - 2013)	8
MEENUTUSED	9
Mati Meos (meenutus on pandud kirja 2013)	9
Rein Porro (meenutus on pandud kirja 2013)	10
Teo Krüüner (meenutus on pandud kirja 2013).....	12
Akadeemia endised ja praegused töötajad	15
Anu Vare (meenutus on pandud kirja 2013).....	15
Ele Talu (meenutus on pandud kirja 2013)	16
Jaak Umborg (meenutus on pandud kirja 2013)	17
Jaanika Mõlter (meenutus on pandud kirja 2013)	18
Kert Kotkas (meenutus on pandud kirja 2013).....	19
Kristjan Kõrgesaar (meenutus on pandud kirja 2013).....	19
Mart Enneveer (meenutus on pandud kirja 2013)	21
Märt Kirik (meenutus on pandud kirja 2013).....	22
Nele Andresen (meenutus on pandud kirja 2015)	22
Signe Vanker (meenutus on pandud kirja 2013).....	23
Vilistlased	25

Alisa Lepik (endise nimega Alisa Hartšikova) (meenutus on pandud kirja 2015)	25
Allan Tart (meenutus on pandud kirja 2013)	26
Anti Puutsa (meenutus on pandud kirja 2014)	26
David-Andreas Mellov (meenutus on pandud kirja 2013)	28
Elise Ots (endise nimega Veber) (meenutus on pandud kirja 2015)	29
Kadi Kivistik (meenutus on pandud kirja 2015)	30
Kaie Peerna (meenutus on pandud kirja 2013)	31
Kairi Pruuli (meenutus on pandud kirja 2013)	32
Kertu Martšenkov (meenutus on pandud kirja 2013)	33
Kristiina Kuningas (meenutus on pandud kirja 2013)	34
Kristiina Kärt (meenutus on pandud kirja 2015)	35
Kristin Vodja (meenutus on pandud kirja 2015)	36
Käth Zinovjev (meenutus on pandud kirja 2015)	37
Margus Keerman (meenutus on pandud kirja 2013)	39
Maris Märdla (meenutus on pandud kirja 2013)	39
Kapten Martin Noorsalu (meenutus on pandud kirja 2013)	40
Mattias Kosemets (meenutus on pandud kirja 2014)	41
Märt Soplepmann (meenutus on pandud kirja 2013)	43
Priit Rifk (meenutus on pandud kirja 2014)	44
Ragnar Pähn (meenutus on pandud kirja 2013)	44
Sven Kukemelk (meenutus on pandud kirja 2014, täiendatud 2017)	46
Triinu Mitt (meenutus on pandud kirja 2015)	47
Üllar Salumäe (meenutus on pandud kirja 2013)	47

MEIE LUGU

13. aprillil 1993. aastal andis Vabariigi Valitsus välja määruse Tartu Lennukolledži asutamise kohta Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisalas. Sellega pandi 20 aastat tagasi alus koolitusasutusele, mis on tänasel päeval ainus lennundusalase rakenduskõrghariduse pakkuja Eestis. Juulis 1993. a alustas kolledži meeskond tööd ning 15. märtsil 1994. a algas Lennuameti tellimusel 17 tulevase lennujuhi koolitamine. 1995. a algas vastuvõtt diplomiõppekavadele. 2002. aastal alustati vastuvõttu rakenduskõrgharidusõppesse. 2008. aastal nimetati kõrgkool ümber Eesti Lennuakadeemiaks. Aastate jooksul on akadeemias koolitatud üle 400 lennundusspetsialisti.

Juubeliaasta raames toome teieni kaks aastakümnet kokku võtva sündmuste kroonika, meenutusi ja edulugusid ning fotosid akadeemia alguspäevist tänaseni välja.

ASUTAJAD

Tartu Lennukolledži asutamine 1993. aastal oli üks olulisemaid saavutusi Eesti lennundushariduses. Töögrupp lennunduskõrgkooli loomiseks moodustati Lennuameti 7. veebruaril 1992. a toimunud koosolekul, kus osalesid Eesti lennunduse tolleaegsed tippspetsialistid.

Töögrupi koosseisu määrati: Mati Sõrmus, Rein Porro, Otto Taur, August Kaasik, Raivo Kask, Endel Käärt ja Jüri Liivamägi.

Toetajaliikmeteks olid teiste seas erukindralmajor Teo Krüüner ja Jaan Tamm.

Grupi tööd asus juhtima Otto Taur, hiljem määras Lennuameti peadirektor töögrupi juhiks Märk Korgi, kes koostas ja esitas sama aasta novembris Lennuametile lennukolledži põhikirja projekti.



Otto Taur

*Eesti rahvusliku lennunduse ja lennundushariduse taasrajaja
Nõo lennundusklassi ja Tartu Lennukolledži asutajaliige*

Kogenud piloot ja lennundustegelane Otto Taur oli Eesti Lennuliidu ja Lennuameti üks asutajatest, andes oma mahuka kogemuste pagasi taasiseseisvunud vabariigi lennundusstruktuuride loomisele. Hindamatu on Otto Tauri panus rahvusliku lennunduspersonalikoolitusse. Ott koos mõttekaaslastega algatas lendurite väljaõppe Nõo Keskkoolis (Nõo Reaalgümnaasium). 1992. a alustas ta tööd lennukolledži loomiseks. Erakordse töövõimega ja andeka isiksusena oli Ott alati valmis järgitult pühenduma eesmärgile – Eesti rahvusliku lennunduse arendamisele. On väga kahju, et me peame Otto Taurist kui suurepärasest ja suurest inimesest rääkima minevikus, sest Oti elutee katkes ootamatult 2004. aasta kevadel.



Mati Sõrmus

*Eesti rahvusliku lennunduse ja lennundushariduse taasrajaja
Nõo lennundusklassi ja Tartu Lennukolledži asutajaliige*

Mati Sõrmuse tee lennundusse algas õpingutega Sassovo Lennukoolis. Pärast lõpetamist, 1970. aastal naasis ta Eestisse ja peagi sai temast Tu-134A esimene eestlasest komandör. 1984. a omandas Leningradis insener-piloodi eriala, olles üks väheseid erialase

kõrgharidusega Eesti lendureid. Eesti taasiseseisvumise perioodil asus Mati Sõrmus rahvuslikku lennundust üles ehitama, töötades aastatel 1990–1992 Lennuametis peadirektori asetäitjana ning alates 1992. a peadirektorina. Mati Sõrmuse jaoks oli tähtis, et noored saaksid omandada eestikeelset lennundusharidust. Koos teiste kogenud lennundustegelastega algatas Mati Sõrmus Nõo lennundusklassi ja Tartu Lennukolledži rajamise. Aastatel 1995–97 töötas Mati Sõrmus kaitseministri nõunikuna õhuseire ja tsiviilmilitaarse koostöö küsimustes lennunduses. 1997–1998 oli ta AS Tallinna Lennujaam juhatuse esimees. Mati Sõrmusest kui Eesti rahvusliku lennunduse taasrajajast räägime 1998. a detsembrist minevikus. Laia silmaringiga ja härrasmehena on ta jäänud meelde igaühele, kes on temaga kokku puutunud. Mati Sõrmust kui Tartu Lennukolledži asutajaliiget meenutatakse alati suure austuse ja lugupidamisega.

Rein Porro

*Eesti rahvusliku lennunduse ja lennundushariduse taasrajaja
Nõo lennundusklassi ja Tartu Lennukolledži asutajaliige*



Lenduri kutse omandamiseks õppis Rein Porro Sassovo lennukoolis. Lennundushariduse teed jätkas ta ajavahemikul 1976–1980 Leningradi Tsiviillennunduse Akadeemias. Hiljem täiendas end Rostovi Kõrgema Lennukooli õppetreeningukeskuses, Uljanovski Kõrgemas Lennukoolis, Finnairi Lennukoolis, Bromma Lennukoolis Rootsis ja teistes Euroopa riikides. Rein Porro koos mõttekaaslastega pidas väga vajalikuks taastada Eestis rahvuslik lennundus. Neid lennundustegelasi tuntakse hästi, kes nõukogude aja lõpuaastatel pikki arutelusid pidasid ja rahvusliku lennunduse taasrajamise erinevad strateegiad paika panid, mõistes seejuures, et selle tähtsaks

eelduseks on ka rahvusliku lennundushariduse taasrajamine. Rein Porro on pikkade aastate jooksul olnud mentoriks paljudele noortele pilootidele. Omades suuri kogemusi on ta lennundustegevuses heaks eeskujuks, karmiks kriitikuks ja teenäitajaks.

Endel Käär

*Eesti rahvusliku lennunduse ja lennundushariduse taasrajaja
Nõo lennundusklassi ja Tartu Lennukolledži asutajaliige*



Endel Käär alustas lennundustegevust 1963. a kui asus õppima Tartu lennuklubis purilendu. Pärast lõpetamist sai temast instruktor, samal ajal õppis ta TPI- s tööstuse planeerimise erialal, mille lõpetas 1971. a. Aastail 1970–89 töötas Tartu lennuklubis lendur - instruktorina ja klubi ülemana. Täiendas end kaugõppes Kurski Lennunduskeskuses. 1987. a. hakkas koos Illar Lingiga esimestena Nõukogude Liidus välja õpetama eralendureid mootorlennukil Wilga-35A. Erialast täiendamist jätkas ta Moskvas lennunduse tippjuhtide kursustel ja Bromma lennukoolis Rootsis. Endel Käär alustas Nõo lennundusklassis piloodikoolitust lennukil Jak-52. Koostöös Tartu

Lennukolledžiga õpetas välja esimesed kopterite lennuõpetajad. Endel Käär on lennanud 34 erineval õhusõidukil kokku üle 5000 tunni.

KROONIKA 1993 - 2013

Eesti Lennuakadeemia faktides

- alates 2011. aastast uus õppekeskus Ülenurmel
- 309 üliõpilast, nendest 297 päevases vormis ja 12 avatud õppes
- töötajaid kokku 59, kellest 37 töötab täisajaga ning 22 osaajaga
- töötajatest 21 kuulub akadeemilise personali hulka, neist 3 on professorid, 1 dotsent, 10 lektorid, 4 assistendid ja 3 instruktorid
- igal õppeaastal osaleb õppetöö läbiviimisel 25-35 töövõtulepingulist õppejõudu
- Õpe toimub rakenduskõrghariduslikel õppekavadel:
 - lennuliiklusteenindus
 - lennunduse side- ja navigatsioonisüsteemide käitamine
 - õhusõiduki juhtimine
 - lennundusettevõtte käitamine
 - õhusõiduki ehitus ja hooldus
 - koostööpartneriteks õppetöö läbiviimisel on Tartu Ülikool, Eesti Maaülikool, Tallinna Tehnikaülikool, Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused
 - praktikabaasid – Eesti lennundusettevõtted, elektroonikaettevõtted
 - laborid: side- ja avioonika labor, lennusimulaator FNPT II/MCC, lennujuhtimise simulaatorikompleks
 - õppeangaar koos lehtmetailide töökoja ja komposiitmaterjalide töökojaga
 - Eesti ainus lennunduse erialaraamatukogu
 - 1993–1998 Teede- ja Sideministeeriumi haldusalas, alates 1. septembrist 1999 Haridus- ja Teadusministeeriumi haldusalas

Rektorid

- Hr Villu Mikita - rektor 1993-2009
- Hr Jaan Tamm - rektor 2009-2014

Algusaastad (1990 - 1999)

Esimesed sammud Tartu Lennukolledži arengus

- 31.07.1990 - Eesti Vabariigi valitsus annab välja korralduse lennundusklassi avamise kohta Nõo Keskkoolis, mis tähendas emakeelse lennundushariduse taasalustamist pärast 50-aastast vaheaega
- 07.02.1992 - Esimene protokollitud koosolek aerokolledži loomise kohta: juhatas Lennuameti peadirektori esimene asetäitja Mati Sõrmus, protokollis Otto Taur. Osalesid Rein Porro, Teo Krüüner, Illar Vaks, Raivo Kask ja August Kaasik
- 13.04.1993 - Eesti Vabariigi valitsus annab välja määruse Tartu Lennukolledži asutamise kohta
- Juuni 1993 - Esimesed 16 Eestis koolitatud ametlendurit lõpetavad Nõo Keskkooli
- Juuli 1993 - Kolledži meeskond alustab tööd. Kolledži algtuumikuks on rektor Villu Mikita, lennundusteaduskonna dekaan Rein Porro, prodekaan Otto Taur, haldusprorektor Kaido Kasak, arendusprorektor Rein Graf ja pearaamatupidaja Ele Talu
- 15.03.1994 - Algab 17 tulevase lennujuhi koolitamine Lennuameti tellimisel

- Mai 1994 - Alustab grupp lennukolledži lennuinfoteeninduse (AFIS) informaatoreid, kes saavad kolledži esimesteks lõpetajateks
- Suvi 1994 - Tartu lennujaama ehitatakse lähilennujuhtimise simulaator
- 13.02.1995 - Algab õhusõiduki hooldustehnikute, aeronavigatsioonilise info teeninduse spetsialistide ja lennujuhtide teise õppegrupi koolitamine
- 1995 - Algab vastuvõtt kõrgharidusõppesse. Vastuvõtt diplomiõppekavadele toimub 2001. aastani
- 25.08.1995 - Lõpetab esimene lennujuhtide õppegrupp
- Nov. 1995 - Tartu Lennukolledž kutsub Pärnusse kokku esimese lennunduse juhtivtöötajate seminar-nõupidamise, millest saab alguse lennundustöötajate ühisseminari traditsioon iga aasta novembris
- Dets. 1995 - Programmeeritakse BART radarisimulaator
- 1996 - Riiklik koolitustellimus üliõpilaste vastuvõtule
- 26.07.1996 - Lõpetab lennujuhtide teine õppegrupp
- 1996 - Algab inseneride ühisõpe Eesti Põllumajandusülikooliga koostöölepingu alusel
- 1996 - Ilmub Jüri Liivamäe õpik „Õpime lendama”
- 13.02. 1997 - Sõlmitakse piloodikoolituse alane leping Õhuväega
- Okt. 1997 - Kolledž korraldab teaduskonverentsi „Lennundusharidus '97”, kus esinevad lennundusspetsialistid Suurbritanniast, Saksamaalt, Ukrainast, Soomest, Rootsist, Leedust, Lätist ja Eestist
- 03. 11.1997 - Õpinguid alustab kolmas lennujuhtide õppegrupp
- 1998 - Ilmub Milvi Jürissaare õpik „Meteoroloogia”
- 16.04.1998 - Õnnistatakse sisse kolledži lipp
- 05.06.1998 - Lennukolledži lõpetab esimene kõrgharidusega spetsialist Margus Keerman
- Juuni 1998 - Nõo Keskkooli lõpetab viimane lend ametlendureid
- 19.10.1998 - Õpinguid alustab kopteripilootide õppegrupp
- 01.01.1999 - Tartu Lennukolledž viiakse Teede- ja Sideministeeriumi haldusalast Haridus- ja Teadusministeeriumi haldusalasse
- 26.06.1999 - Eesti lennunduses hakkavad kehtima Euroopa lennundusnõuded
- 04.10.1999 - Sõlmitakse koostöö raamleping Tallinna Tehnikaülikooliga

Hilisemad aastad (2000 - 2010)

- 02.06.2000 - Lõpetab lennundusinseneride esimene lend
- 01.09.2000 - Avatakse vastuvõtt avatud õppesse
- 01.09.2000 - Algab pilootide koolitus euronõuetele vastava õppekava alusel
- Aprill 2001 - Sõlmitakse koostööleping Tartu Ülikooliga inseneri üldõppe läbiviimiseks
- Mai 2001 - Valmib õhusõidukite baashoolduskoolituse organisatsiooni (MTO – Maintenance Training Organization) käsiraamat ja euronõuetele vastavuse kohta antakse sertifikaat
- 03.09.2001 - Valmib piloodikoolituse organisatsiooni (FTO – Flying Training Organization) käsiraamat
- 7.09.2001 - Avatakse eksternõpe õhusõidukite hoolduse erialal
- 01.02.2002 - Sõlmitakse koostöölepe ASga Pakker Avio
- 15.03.2002 - Antakse välja Eesti esimene euronõuetele vastavust kinnitav sertifikaat Tartu Lennukolledži piloodikoolituse organisatsioonile (FTO)
- 2002 - Kinnitatakse muudatused õppekavades ja alustatakse vastuvõttu rakenduskõrgharidus-õppesse

- 29.04.2003 - Rootsi Lennuamet ja SATSA eksperdid viivad läbi välishindamise ja kinnitavad lennujuhtide koolitamise vastavust Eurocontrol'i ja ICAO standarditele
- 24.06.2003 - Rootsi audiitorfirma AviaQ viib läbi auditi ja kinnitab pilootide koolitustegevuse vastavust ühtsetele Euroopa lennundusnõuetele (JAR)
- 09.09.2003 - Eesti Lennuamet kooskõlastab lennuliikluse juhtimise (ATSTO) käsiraamatu
- 2003 - Toimub kõigi erialade õppekavade akrediteerimisprotsess
- 18.06.2004 - Osaletakse konkursil Eesti Juhtimiskvaliteedi Auhind 2004 ja läbitakse enesehindamise protsess
- 2004 - Kõik Tartu Lennukolledži kaheksa õppekava tunnistatakse nõuetele vastavaks ja akrediteeritakse
- 2004 - Rektor Villu Mikita valitakse tagasi kolmandaks ametiperioodiks
- 26.01.2005 - Kolledž algatab rakenduskõrgkoolide kvaliteedialase koostöö, tööd alustab vastav töögrupp ja kirjutatakse alla kvaliteedi kindlustamise ühisdeklaratsioonile
- 2005 - Valmib mootorite katselabor ja kuulutatakse välja lennusimulaatori riigihange
- 10.11.2005 - Pühajärve 10. lennundustöötajate seminaril kuulutatakse välja lennukolledži ja Soome lennundusveteranide poolt asutatud lennunduskonkursi "Aasta tegu Eesti lennunduses" esimene laureaat Eesti Lennundusmuuseum
- 21.04.2006 - Avatakse kaasaegne lennusimulaator FNPT II/MCC Ülenurme õppekeskuses
- Mai 2006 - Balti lennunduskõrgkoolide 6. spordimängudel saavad esmakordselt esikoha ja karika Tartu Lennukolledži sportlased
- Okt. 2006 - Haridusministri 30.05.2006. a käskkirjaga nr. 466 kinnitatud magistriõppekava alusel alustab õppetööd esimene magistrantide grupp
- 11.–12.10.2006 - Lennukolledž korraldab Tallinnas edukalt rahvusvahelise teaduskonverentsi, kus esinevad 14 riigi teadlased
- 30.11.2006 - Pühajärve 11. lennundustöötajate seminaril valitakse aasta teoks Eesti lennunduses lennutreeningseadme FNPT II/MCC rakendamine Tartu Lennukolledžis
- 21.12.2006 - Tartu Lennukolledži rektor Villu Mikita ja SA Tartu Kultuurkapital juhataja Ülle Koppel allkirjastavad lepingu, millega kolledž asutab Tartu Kultuurkapitali hallatava fondina Tartu Lennukolledži (TAC) fondi
- 13.04.2007 - Avatakse lennujuhtimise simulaatorikompleks
- 12.06.2007 - Lennuamet annab lennukolledžile välja lennujuhtimiskoolitaja tunnistuse
- 04.07.2007 - Haridusminister kinnitab Tartu Lennukolledži arengukava aastateks 2007 – 2013
- Aug. 2007 - Euroopa Komisjon omistab Tartu Lennukolledžile Erasmuse Ülikoolide Harta, mille liikmena avaneb võimalus saada Euroopa Liidu toetust kõrgkoolide koostööks ja üliõpilaste ning õppejõudude õpirändeks
- 22.-26.10.2007 - Lennukolledž korraldab esimesed ICAO nõuetega kehtestatud kohustuslikud inglise keele pädevuseksamid pilootidele ja lennujuhtidele
- Nov. 2007 - Ilmub Milvi Jürissaare õpiku „Lennundusmeteoroloogia“ esmatrükk
- 23.-24.04.2008 - Toimuvad kolledži 15. aastapäeva üritused: rektori ametiketi pühitsemine Pauluse kirikus, erialakonverents Atlantises, aastapäevaaktus ja -ball Vanemuises
- 31.05.2008 - 5. Eesti aukonsulite konverentsi raames külastavad kolledži Ülenurme õppekeskust aukonsulid rohkem kui 40 riigist
- 26.06.2008 - Vabariigi Valitsus kiidab heaks Eesti Lennuakadeemia põhimääruse, mille kohaselt nimetatakse Tartu Lennukolledž alates 1. septembrist 2008 ümber Eesti Lennuakadeemiaks
- 13.11.2008 - Lennuakadeemia uue keskuse ideekonkursi võidab Tartu arhitekte koondav AB Lunge & Ko OÜ, kes hiljem ka õppehoone projekteerib

- 06.03.2009 - Lennuakadeemiat külastab magistriõppe õppekava akrediteerimiseks rahvusvaheline ekspertkomisjon
- 13.05.2009 - Tartu Pauluse kirikus pühitsetakse Eesti Lennuakadeemia lipp
- 02.06.2009 - Haridus- ja teadusminister kinnitab oma käskkirjaga Eesti Kõrghariduse Kvaliteediagentuuri hindamiskomisjoni otsuse akrediteerida ELA magistriõppe õppekava
- 06.07.2009 - Akadeemia valimiskogu valib ELA uueks rektoriks hr Jaan Tamme
- 2009/2010 - ELA läheb üle väljundipõhiste õppekavadele
- 18.12.2009 - Allkirjastatakse ELA – KVÜÕA vaheline koostööleping, mille kohaselt ELA viib läbi erialaõppe osa lennuväljaohvitseri ja radari- ja sideohvitseri eriala kadettidele
- 04.02.2010 - ELA üliõpilased asutavad MTÜ Eesti Lennundusselts, mis koondab akadeemia üliõpilasi ja teisi lennundushuvilisi eesmärgiga populariseerida lennundust ning edendada koostööd akadeemia ja Eesti Lennundusmuuseumi vahel
- 04.06.2010 - ELAs kaitstakse esimesed magistritööd. Esimesed lennuakadeemias magistriõpingud lõpetanud on Ragnar Pähn ja Kuldar Timmusk
- 09.06.2010 - Akadeemia uuele, Ülenurmele rajatavale õppekeskusele pannakse nurgakivi
- 12.08.2010 - ELA õppekavad läbivad positiivselt üleminekuhindamise

Tänapäev (2011 - 2013)

- 25.08.2011 - Trükist ilmub Milvi Jürissaare "Lennundusmeteoroloogia" õpiku põhjalikult ümbertöötatud väljaanne
- 26.08.2011 - Pidulikult avatakse akadeemia uus õppekeskus Ülenurmel
- 29.-31.08.2011 - Õppekeskuse avamise puhul viiakse läbi avalike loengute sari, kus kõigile huvilistele tutvustatakse akadeemias õpetatavaid erialasid ning uut moodsat õppekeskkonda
- 17.–18.11.2011 - Traditsiooniline lennundustöötajate sügisseminar kolib Pühajärvelt ELA uude õppekeskusesse
- 17.11.2011 - ELA pälvib uue õppekeskuse ehitamise ja rakendamise eest tunnustuse "Aasta tegu Eesti lennunduses"
- Jaan. 2012 - Installeeriti 360° vaatega lennujuhtimissimulaator, mis sisaldab ka maaseireradarit ning elektroonilist lennuandmete süsteemi
- Aug. 2012 - Ilmub esimene ELA toimetised – üliõpilastööde ja rakendusuurimuste kogumik
- Sügis 2012 - Õppetöö läbiviimise tehakse konstruktiivsed muudatused – õppekavad ehitatakse üles temaatilistele moodulitele
- 13.12.2012 - Akadeemia pälvib SA Archimedese tunnustuse Koostöö Kuldõun 2012 rahvusvahelise haridusalase koostöö eest
- Märts 2013 - Akadeemia soetab endale EL struktuurivahendite ja omafinantseeringu abil õhusõiduki Learjeti, mida hakatakse kasutama avioonika, automaatika ja mehhatroonikasüsteemide õpetamisel
- 2012/2013 - Lennuakadeemia valmistub institutsionaalseks akrediteerimiseks
- Aprill 2013 - Akadeemia tähistab oma 20. aastapäeva

MEENUTUSED

Loe lähemalt, mida on lennuakadeemia töötajatel ja akadeemias õppinutel meenutada. Lugeda saab nii Tartu Lennukolledži ja akadeemia kooliajast kui ka sellest, kuidas vilistlased on lennunduses oma koha leidnud.

Mati Meos (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia nõunike kogu esimees



20 aastat on pikk aeg ja samas on see ka lühike aeg. Kõik on suhteline. Igal juhul on 20 aastat peaaegu üks inimpõlv. Lennukoolituse kestus taasiseseisvunud Eestis läheneb ühele inimpõlvele.

Olen olnud tunnistajaks ja ka osaliseks Eesti lennukoolituse teises laines.

Esimene laine algas teadagi Eesti iseseisvumisega Vabadussõjas.

Teine laine algas nõukogude aja viimastel aastatel, kui Hillar Link ja Endel Käär korraldasid esimesed erapilootide kursused Tartus.

Kursused päädisid Nõukogu Liidu erapilooditunnistuste väljaandmisega kosmonaut Igor Volki poolt Tallinnas 1991. aasta jaanuaris.

Riiklikul tasemel koolitus lükati käima mitmete tegevlendurite (Mati Sõrmus, Rein Porro) ja lendurveteranide (Otto Taur) ning koolitajate (Jaanus Järveoja, Rein Järv) poolt taasiseseisvunud Eestis valitsenud iseseisvustaotluste tuhinas, kus oli vaja kiiresti koolitada rahvuslikku pilootide ja lennujuhtide kaadrit. Majanduslikele ja juriidilistele aspektidele pöörati vähem tähelepanu. Vaatamata tegevusvaldkonna uudsusele (või tänu sellele) saavutati lennundusringkondade ja poliitikute vahel ühine keel Nõo Keskkoolis lennundusklassi avamiseks 1990. aastal ja hiljem Tartu Lennukolledži avamiseks 1993. aastal.

Aktiivseteks tugiorganisatsioonideks lennukoolituses on olnud AEROCO AS, ERGON AS ja Pakker Avio AS.

Nagu looduses ikka, kus sünnib uus ime, kerkivad esile kohe ka uued ohud. Imel endal võivad olla omad puudused.

Ilmnes, et kõigile lõpetajatele ei ole pakkuda erialast tööd, rahalugejad avastasid, et pilootide spetsiifiline koolitus on teiste erialadega võrreldes kordades kallim, väliskoolitajad pakkusid oma, väidetavalt odavamalt piloodikoolitust, poliitikud hakkasid kahtlema rahvusliku piloodikoolituse vajalikkuses, kuna nõudlus oli väike ja globaliseerumise mõjud aina kasvasid.

Tartu Lennukolledži olemasolu vajalikkust vaagiti Riigikogus eelmise sajandi lõpus iga aasta riigieelarve vastuvõtmisel. Tartu Lennukolledži saatus sõltus ainult hääletuse tulemustest Riigikogus, kus lobitööl oli määratu roll. Sellel keerulisel ajal oli ka minul võimalus öelda kaalukas sõna lennundushariduse kestmise toeks.

Paljude inimeste töö ja pingutuste tulemusena on Eestil täna olemas Eesti Lennuakadeemia ja oma lennunduskaader.

Lennuakadeemial on kaasaegne hoone ja kaasaegsed õppetingimused. Tänuõnad rektoritele Villu Mikitale ja Jaan Tammele. Tänu kõigile uuendusmeelsetele pedagoogidele ja üliõpilastele.

Samas olelusvõitlus jätkub, ühiskonna võnked puudutavad ka Eesti Lennuakadeemiat. Lennuakadeemia saatus sõltub ennekõike kogu lennundusringkonna armastusest lennunduse vastu, iga üksiku inimese võitlevast positsioonist ja paindlikust diplomaatiast, uute väljakutsete püstitamisest ja lahendamisest.

Elagem teadmises – ei ole häid ega halbu aegu, on vaid hetk, milles viibime praegu.

Rein Porro (meenutus on pandud kirja 2013)

*Nõo lennundusklassi ja Tartu Lennukolledži asutajaliige
Eesti Lennuakadeemia auliige*



Kuidas see algas? Pole kerge kõike täpselt kronoloogiliselt järjekorras paika panna. See tuleb hiljem, kui hakkab memuaare kirjutama. Seetõttu on praegu mälestused veidi lünklikud, kuid tõesed.

Töötasin Aeroflotis, lendasin suuremat sorti lennukitel ja olin suhteliselt rahul, välja arvatud poliitilise olukorraga.

80-ndate lõpupoole sõitsin tihti

puhkepäevadel koos noorema pojaga Ridalisse, et pukseerida Tartu lennuklubi (praegune Ridali klubi) väikelennukiga Wilga 35 purilennukeid. See oli üsnagi mõnusaks vahelduseks suurte lennukitega lendamiseks. Tol ajajärgul hakkas Nõukogude Liidu arenema FLA – eralennunduse sarnane liikumine. Eestis oli selle eestvedajaks Illar Link. Asi pakkus mulle huvi.

Samaaegselt oli meil erinevatest allikatest teada, et midagi toimub poliitilisel maastikul. Arutamist oli palju. Ühel talveõhtul helistas mulle tollase kergetööstuse ministri esimene asetäitja Rein Järv (hiljem Lennuameti esimene peadirektor) ja tegi ettepaneku suurest lennundusest ära tulla ning hakata Eesti oma lennundust looma. Mõtlesin kaua, lõpuks otsustasin nõustuda. Samal ajal käis väike grupp eesti soost Aerofloti piloteid õhtuti kas Järve kabinetis või transpordiministeeriumi ühes väikeses kabinetis (seal töötasid tol ajal Eesti tsiviillennuvalitsuse ülemal ametil asetäitja maapealsel alal Ilmar Paiste ja endine Tu-134A komandör Peeter Murusalu), mina sealhulgas, poliitilist olukorda ja Eesti võimalikke arengusuundi (sealhulgas lennunduse arengut) arutamas.

Sündmused arenesid järjest kiirenevas tempos. Sai selgeks, et seisavad ees suured muudatused ning see dikteerib ka riigi oma lennunduse loomist. Analüüsisime hetkeolukorda ja sellest tulenevalt panime paika üldstrateegia. Vaidlusi oli palju ja nende tulemusena vähenes meie grupp veelgi. Järele jäid need, kelle ainuülesmärgiks oli luua Eesti oma, arenguvõimeline lennundus. Töötasime välja suunad – ICAO-põhise seadusandluse loomine ja uue lennunduskaadri kasvatamine.

Moodustati Lennuamet, mille nime üle vaidlesime paar kuud. Üldse oli vaidlusi palju. Tihti kogunesime (Otto Taur, Mati Sõrmus ja mina) Tartus Otto Tauri korteris, kus vaidlus kestis hommikutundideni. Oti naine oli pidevalt ametis kohvi keetmisega, mida jõime vist liitrite kaupa. Kuid nendest vaidlustest kujunesid välja arusaamad, mida hiljem ellu viisime.

Kaadri koolitamist otsustasime alustada pilootide koolitamisest, sest selleks ajaks oli Eesti tsiviillennunduses eesti soost piloote vaid 5%. Algselt mõtlesime luua mõne keskkooli juures klubitaolise moodustise, et veidi „rikkuda noorte verd“, anda neile lennumaitse suhu. Ehk siis peale keskkooli lõpetamist lähevad kuhugi lennukooli ja tulevad hiljem pilootidena tagasi.

Kooliks valisime Nõo Keskkooli, kus oli pilootidele vajalik tugev füüsika ja matemaatika tase. Samuti oli Tartu õhuruum õppelendudeks kõige sobivam. Juba esimese õppeaasta jooksul sai selgeks, et peame oma tegevuse muutma normaalse lennukooli tasemele vastavaks või õigemini maksimaalselt sarnaseks.

Lende alustasime 1991. aastal lennukitega Jak-52, kuid samal suvel sai selgeks, et nende masinatega me ette võetud ülesannet ei suuda täita. Oli vaja leida alternatiiv. Otsisime. Eri riigid pakkusid abi, kuid kõik plaanisid seda teha oma õppejõududega, lennukitega ja instruktoritega. Nad nägid vaid kiiret teenimisvõimalust. Sellega me nõus polnud. Ja siis, 1991. aasta sügisõhtul, helistas Arlanda SAS-i akadeemia hotelli (kus me tol hetkel oma tutvumisreisil olime) üks mees, Evert Raadsen, Bromma Flygskola omanik ja kutsus oma kooli vaatama. Tegi pakkumise: tema metodoloogia, tema lennukid, meie mehed ja meie töö. See oli just see, mida vajasime. Üsna kiirelt sündisid lepingud. 1992. aasta suvel sõitsime (8 piloot-instruktorit, 2 mehhaanikut ja 1 tõlk) Rootsi. Õppetöö oli tihe ja paari nädala pärast lendasime kuue Cessna tüüpi lennukiga Eestisse (3 C-152, 2 C-172 ja 1 C-210). Koolitus sai uue hoo, sest tänu nende masinate töökindlusele suutsime sama aja jooksul lennata 3 – 4 korda rohkem.

Paralleelselt kogu selle tegevusega jätkasime mõttetööd. Oli selge, et peale pilootide on vaja lennundusinsenere, lennundusarste, lennundusmeteorolooge, lennuettevõtete administratiivpersonalit, lennunduspsühholooge jne jne. Järelikult oli vaja luua lennundusalane kõrgkool. Jälle oli palju vaidlusi. Lõpuks sündis lennukolledži idee ja asusime seda täide viima. Siin oli väga suur roll Otto Tauril ja Mati Sõrmusel. Lõpuks – Laari, Meistri ja Kaevatsi allkirjaga – moodustati 1993. aasta aprillis Tartu Lennukolledž.

Samaaegselt käis Lennuametis intensiivne lennundusalase seadusandluse väljatöötamine. Umbes kahe aastaga loodi kogu vajaminev seadustik. Ainult mõned asjad jäid reguleerimata ja on reguleerimata tänini.

Edasi toimus piloodikoolitus tandemina – teooria poole eest kandis hoolt kolledž ja piloodikoolituse praktika poole eest Ergon (praegune Pakker Avio). Vaatamata kõigile raskustele on see süsteem end õigustanud. Erinevalt teistest Euroopa ja ka maailma lennukoolidest oleme 23 tööaasta jooksul kaotanud vaid ühe lennuki ja mitte ühtegi hukkunud või vigastatud õpilast või instruktorit.

Teo Krüüner (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia lennukoolitusosakonna koolitusjuht, lektor

Eesti Lennuakadeemia auliige



Kuidas minust hävituslendur sai?

On raske ette kujutada, millal noor inimene saab nii küpseks, et ta on valmis otsustama, missuguse tulevase õige elukutse ta peaks endale valima. Kindlasti mängivad elukutse valikul rolli hobiajad, vanemad, sõbrad ja teised ümbritsevad inimesed, eeskujud ning isegi saatuse ja veel paljud teised aspektid, mis otseselt või kaudselt võivad mõjutada noore inimese valikuid.

Ei oskagi meenutada, kuidas kujunes välja minu elukutse valik, kuid kui lõpetasin keskkooli, oli mul kindel otsus minna õppima militaarlenduri elukutset. Olgugi, et oma teadliku elu jooksul tuli läbida igasuguseid raskusi ja kogeda kaotusi, ei kahetse ma praegu mitte põrmugi, et valisin endale hävituslenduri elukutse. Ja kui saatuse annaks võimaluse veel kord valida, läheksin ikkagi sama teed.

Juba lapsest saadik huvitas mind tehnika. Kolme-nelja aastaseks korjasin prügihunnikutest kokku vanade traktorite, mootorrataste, jalgrataste jm detaile ja tagavaraosaid ning kombineerisin nendest „masinaid“, mille otstarvet või nimetust ei osanud mitte keegi ära arvata. Mäletan ainult, kuidas ükskord isale külla tulnud sõbrad ja tuttavad, nähes minu „põrgumasinaid“, vangutasid kuidagi teeseldud tõsiste nägudega paljutähendavalt pead ning ütlesid: „Jaa, poiss on läbi ja lõhki „tehtud insener“!“ Olles poisikene, oli mu hobiks „katsetused“ lendavate putukatega. Eriti meeldis mul neid katseid läbi viia kiilidega, sest nad võisid lennata edasi-tagasi aga ka seista ühe koha peal, mis paelus minu tähelepanu. Käripides nende tiibu, oli mul väga huvitav uurida, kuidas muutuvad sellega nende lennuomadused. Vaesed kiilid! Aga teadus nõuab ohvreid...

Ka hüpped kuskilt kõrgemalt objektilt kas heinte, liiva või lume sisse (mitteteadlik ettevalmistus langevarjuhüpeteks!) olid minu ühed lemmikharrastused. Hea seegi, et konte ei murdnud! Mäletan, kuidas koolis hüppasin teise korruse aknast alla lumehange.

Üheks saatuse „veaks“, et minust lendur sai, oli ka see kui ma viiendas klassis kirjutasin kirjandis, et tahan lenduriks saada. Võib-olla pärast seda sündiski, teiste kiusuks ja enda õigustuseks, tahtmine saada lenduriks. Kogu keskkooli ajal elasingi sellise salasoovi mõju all.

Õnneks oli 1962. aastal ka Eesti NSV saanud kvoodi saata Tšernigovi Sõja-Lennuakadeemiasse (täpsemalt Tšernigovi Kõrgem Sõjalennunduse Lendurite Kool) osalema sisseastumiskatsetele neli kandidaati. Läbisin valikukadalipu alates rajooni tasemest (12 kandidaati), siis vabariiklik tase (ca 50 kandidaati) ning lõpuks üleliiduline Tšernigovi Lennuakadeemias (ca 1500 kandidaati). Vastu võeti 180 õpilast. Nendest lõpetas akadeemia nelja ja poole aasta pärast 85 hävituslendurit.

Vastuvõtutingimused olid väga ranged, eriti puudutas see arstlikku komisjoni. Kandidaadi kehal ei olnud auku, kuhu sisse ei „kiigatud“ ja ei olnud konti, mida läbi ei kombatud. Peale selle keha- ja siseorganite (aju, südame, mao, jne.) funktsioonide katsetused, koordinatsiooni ja ruumilise orientatsiooni katsetused, testid baro- ja surdokambrites. Paljud kandidaadid langesid välja psühholoogilistest testidest, mis olid väga mitmekesised ja keerulised. Väga sügavalt on mällu sööbinud vestibulaaraparaadi katsetused. Selleks oli üles seatud nn Hilovi kiik, mis oma füüsilise efekti poolest jäljendas sügavaid merelaineid. Kuna kandidaadid oksendasid katsetel tihti, siis seati

aparaadi juurde ka veevoolik ja äravoolutoru. Juba ruumi sisenedes oli tunda tugevat okselehka, mis nii mõnelegi kandidaadile saatuslikuks osutus.

Peale arstliku komisjoni olid ka veel sisseastumiseksamid. Matemaatika ning füüsika suulised ja kirjalikud testid ning kirjand. Balti riikidest tulijad pidid siiski kirjandi asemel etteütluse kirjutama. Kui matemaatikas ja füüsikas tundsin ennast kindlana, siis etteütlusega oli keerulisem. Kuid ometi õnnestus läbida arstlik komisjon ja koguda piisavalt palju punkte teooriaeksamites, et saada vestlusele kutsutavate nimekirja. Põhimõtteliselt tähendas see seda, et 90% tõenäosusega olid kooli vastu võetud. Siiski oli ka selliseid, kes vestluse tulemusena osutasid mittekõlblikeks. Vestluskomisjon oli hästi informeeritud kõikide kandidaatide eluloost ja pattudest, kui need kellelgi olid. Kandidaatide nimekirjas oli palju neid, kes proovisid sisse saada juba mitmendat korda. Mäletan, et üks Ukraina poiss sai sisse koos minuga alles oma kolmandal katsel. Tagasi vaadates kogu selle sisseastumise protsessi peale imestan isegi, kuidas see mul õnnestus. Igal juhul löödi pea palajaks ja kirsasaapad jalga ning seega olingi lennuakadeemia esimese kursuse õpilane. Esimesel aastal oli õppimine väga raske ja seda just puuduva keeleoskuse pärast. Ega alguses loengute sisust eriti suurt arusaamist ei olnud, tuli ikkagi põhirõhk panna iseseisvale tööle õppematerjalidega. Iseenesest ei ole ma tuupija, kuid seekord tuli küll raamatute kallal kõvasti tööd teha. Juba poole aasta pärast hakkas vene keel nii öelda vabamalt suhu tulema ning asi hakkas edenema. Juba esimese kursuse lõpus läksid hinded heaks. Nii otsustaski „kursavana“ koos komsomoliorganisatsiooniga, et ma võiks ka edaspidi nii pingutada ja siis võin isegi akadeemia cum laude lõpetada.

Lendama hakkasin järgmise aasta mais lennukil Jak-18A. See oli kolbmootoriga propellerlennuk, mis oli ette nähtud õppelendudeks ja millega sai teha ka kõrgemat pilotaaži. Minu esimeseks instruktoriks oli väga tore inimene - Vitali Ivanovič Tšuprinenko. Meelde jäänud on ta mitte ainult sellepärast, et ta oli minu esimene instruktor, vaid ka sellepärast, et ta oli tõeliselt hea pedagoog ja suurepärase lendur. Meie kui lendurõpilased austasime teda väga ja tema omaltpoolt tegi kõik selleks, et meist saaksid korralikud lendurid.

Oma elu esimest soololendu lennukil Jak-18A ja sellega seotud asjaolusid mäletan praegugi väga selgelt, kuigi sellest on möödunud juba 50 aastat. Minu „soolosse minek“ toimus minu jaoks kuidagi ootamatult. Nimelt külastas meie laagrilennuvälja Ivangorodis üks oluline tegelane polkovniku auastmes lennuarmee staabist, kelle külastuse eesmärgiks oli kontrollida meie lennueskadriilli lennupraktika läbimise edukust kursantidega, lennuõppe metoodikat ja kõike muud, mis „silma ette juhtus“. Nii valitigi lennumetoodika kontrollimiseks välja kolm kursanti, sealhulgas ka mind, kes pidid selle mehega lendama minema. Just mina pidin esimesena lendama minema. Muidugi, mis seal salata, põlved värisesid ja süda põksus üleliia, kuid lennu ajal see kõik kadus. Tegin temaga kaks lendu mööda ringi, kusjuures teise ringlennu ajal lülitas ta mul mootori välja ning ma pidin maanduma lennuväljale poolpõiguti lennurajaga ja ilma mootorita. Kõige hullem oli aga see, et ta ei rääkinud lennu ajal minuga mitte ühtegi sõna. Tagasi maa peale jõudes ning instruktoritega nõu pidades tuli minu instruktor mulle ütleva: „Teo, pane nüüd langevari uuesti selga ja istu kabiini!“ Arvasin, et olin eelmises lennus millegi väga kehvaga hakkama saanud ning mulle on määratud mingisugused lisalennud piloteerimistehnika parandamiseks. Kui olin kabiini istunud ja ennast rihmadega kinnitanud, nägin, et minu Vitali Ivanovits ei kavatsengi endale langevarju selga panna ja minuga lendama minna. Vastupidi, ta pani instruktori kabiini kinni ja hakkas mulle seletama, kuidas ma peaksin arvestama tuulega maandumisel. Lõpetanud oma näpunäidete andmise ütles: „I vperjot, Teo!“ Ma veel küsisin: „Kas iseseisvalt?“ Tema vastu: „Kas sa siis veel alles nüüd sellest aru said?“ Lükkas minu kabiiniklaasi kinni ja hüppas tiiva pealt maha. Nii siis toimuski minu „neuropsühholoogiline“ ja moraalne ettevalmistus esimeseks soololennuks. Närvikõdi hakkasin tajuma alles enne stardirajale välja ruleerimist. Kuid juba stardi ajal ja lennus see kõik kadus ning

esimest korda haaras mind ülim vabaduse, väarikuse ja sõltumatuse tunne. Mina lendan iseseisvalt, tähendab minust võib saada lendur! Ka esimesed maandumised tulid hästi välja. Pärast kõvad käepigistused instruktori, lülikomandöri, eskadrilli komandöri poolt ning sõjaväelikult korrektnete etteaste ja ettekanne kontrollijale, kes võttis vastu otsuse mind „soolosse saata“. Nüüd olid siis igasugused hingesöövitavad kahtlused oma võimetes möödas ja enesekindlust kui palju! Kuskilt leidsin jalgratta ning „kärutasin“ kiiresti lennuväljalt garnisoni, et tuua see kõik lennuväljale, mis kuulub „väljategemise“ rituaali juurde: instruktorile ja lülikomandörile pudel konjakit, teistele kvaliteetsed suitsupakid.

Õpingute käigus sain näha ka lendurielu kurba pahupoolt. Nimelt hukkus lennuõnnestuses minu kursusekaaslane Valeri Soobolev, kellega ma olin ühes ja samas lennulülis. Kuna see juhtus kõik minu silme all, siis jättis see minu hinge väga sügava jälje. Juhtus see ühel päeval, kui sooritasime lende laskepolügoonile. Sooritasime lende laskepolügoonile, mina valmistusin oma järgmiseks lennuks, kui äkki nägin, kuidas üks lennukitest nagu oleks kaotas lennuvälja kohal kiiruse ning prantsatas maha „kõhu“ peale otse meie lennukite ees ning süttis põlema. Jätsin pooleli kõik oma toimingud ja jooksin lennuki juurde. Lennuki alumine pool ajas välja paksu suitsu ning iga hetk võis toimuda plahvatus. Ka lennuki kabiin oli paksu rohekaskollast suitsu täis ning piloot seal sees. Suurte pingutustega püüdsime piloodi kabiinist välja saada, lõpuks see meil ka õnnestus, kuid siis selgus, et noormees oli juba surnud. Kogu selle aja vältel ohustas abistajaid kaks asja: lennuki plahvatuslik põlemasüttimise võimalus ja katapult-istme iseeneslik lahtimine. Kui olime piloodi kabiinist välja tõmmanud lennuk plahvatas leekidesse ning mõned sekundid hiljem lendas ka katapult-iste suure pauguga mõnekümne meetri kõrgusele. See traagiline juhtum oli heaks õppetunniks mitte ainult minule, vaid ka paljudele teistele minu kursusekaaslastele. Mõnedele isegi liiga karmiks, sest „nõrganärvilised“ hakkasid tasapisi koolist minema hajuma, tuues ettekäändeks enamasti igasuguseid väljamõeldud tervislikke põhjusi. Paljud teised lendurõpilased, kaasa arvatud ka mina, tegid enda jaoks tõsiseid järeldusi oma suhtumises lenduri elukutsesse. Peale kuulsuse ja romantika saime teada ka selle elukutse karmima poole.

Õpingute käigus sain lennata ka lennukitüübil Mig 21f-13, mis oli tolle aja kohta (1966) üks uusimaid ja moodsamaid neljanda põlvkonna ühelikiiruse lennukeid. Traditsioonilised hävituslenduri ettevalmistuseks ettenähtud lennud olid: ringlennud, marsruutlennud, ülelennud teisele lennuväljale, lennud tsooni lihtpilootaaži sooritamiseks, lennud tsooni kõrgpilootaaži sooritamiseks, lennud keerulistes ilmastikutingimustes (pilvedes ja pealpool pilvi, piiratud nähtavuses), grupilennud mitmetes formatsioonides, lennud maapealsete sihtmärkide hävitamiseks, lennud püüdurhävitatjana. Samuti olid lennud stratosfääris (kõrgemal kui 11000m) staatilise ja dünaamilise lagede kõrgusteni, lennud maksimaalsel ühelikiirusel (kuni 2.05 Mach`i) ning vastavalt nendel kõrgustel ja kiirustel taktikaliste harjutuste sooritamine. Lenduriõpilastel oli ka omavaheline võistlus - kes saavutab suurima kõrguse. Kui maksimaalse kiiruse saavutamine oli rangelt piiratud, siis maksimaalse kõrguse saavutamine sõltus piloodi oskustest ja teadmistest ning teatud atmosfääri parameetritest. Mina osutasin selle stiihilise võistluse võitjaks ja saavutasin kõrguse 24 000 m. Kellelgi teisel minu kursusekaaslasel nii kõrgele tõusta ei õnnestunud. Sellel kõrgusel (ca 24 km) muutub taevas mustaks ning kui vaadata päripäeva ja suurema nurga all horisondi suhtes, võid märgata päevasel ajal heledamaid tähti. Eriti meelde jääv ja emotsionaalselt nauditav oli vaadata horisonti. Tegelikult see ei olnudki niisugune nagu meil on maapeal nähtav horisont, vaid tõeline oreool – värvide üleminek kollakas-valgelt läbi siniste toonide mustaks. Päike oli niivõrd ere, et läbi filterklaasigi oli võimatu vaadata.

Need on mälestused, mis on sööbinud mällu minu lenduri elukutse omandamise ajal. Edaspidi, kogu selle ülejäänud hävituslenduri karjääri ajal juhtus nii mõndagi, mis väärib meenutamist ja võib olla oleks huvitav ka teistelegi.

Nii saigi minust lendur ja ma ei kahetse ja ega ole ka kunagi kahetsenud, et ma valisin lenduri elukutse. Oma pika lendurielu jooksul olen suurepäraseid kogemusi saanud, kuid ka näinud raskeid aegu ja üle elanud traagilisi hetki.

Akadeemia endised ja praegused töötajad

Anu Vare (meenutus on pandud kirja 2013)

*Eesti Lennuakadeemia õppeprorektor,
lennuliiklusteeninduse koolitusorganisatsiooni koolitusjuht*

Olen lõpetanud lennujuhtide II kursuse 26. juulil 1996. aastal.

Ühel palju varasemal päeval sirvisin Postimeest ja kuulutuste leheküljel silmasin kutset tulla õppima lennuliiklusteeninduse eriala. Sõna „lennu“ vallandas peas mõttelennu, mis järgnevate päevad jooksul järjekindlalt mind küllastas. Senine töö ei pakkunud enam motiveerivaid väljakutseid ning otsustasin katsetele minna. Vanemad avaldasid imestust: „See lennuliiklusteenindus on täiesti uus ja tundmatu ala. Sa ei kujuta ette, mida see tegelikult tähendab“. Muidugi ma ei teadnud, aga väga tahtsin teada saada. Sõitsin siis, dokumendid kotis, bussiga Tähtvere poole ja mõttes keerles küsimus: „Kas ikka on õige pea ees tundmatusse hüpata...“ ja astusin poolel teel bussilt maha. Elu läks vana rada pidi edasi. Järgmisel aastal ilmus sama kuulutus uuesti.



Kuna olin saanud pikalt järele mõelda, siis see kord ma põnnama ei löönud. Osutusin sobivaks ja sõbrapäeval aastal 1995 alustasin koos 15 kaaslasega õpinguid.

Õpingute aeg oli pingeline. Suur elamus oli juhtida õppelennukit samal ajal kui auto juhtiminegi ei tulnud veel hästi välja. Õpetamise meetodid olid ju harjumuspärastest hoopis erinevad. Simulaatorharjutust sooritades oli mul sageli selg higine. Iga õnnestumine tegi aga heameelt!

Kursuse lõppedes toimus kohtumine tööandjatega. Esimeses voorus kohtus terve kursus korraga kõigi ettevõtete esindajatega. Meile anti teada, kui palju töötajaid iga ettevõtte sooviks värvata, kas pakutakse lisaks palgale ka muid hüvesid jne. Teises voorus käisime ükshaaval kolleegiumi ees ja andsime teada enda eelistustest. Kogu „kaup“ sai ära jagatud, aasta siis oli 1996. Mina jõudsin vastastikuse sobivuse äratundmisele Tartu Lennukolledžiga, kuid esmalt siirdusin siiski lapsehoolduspuhkusele. Lennukolledžisse asusin tööle 1998. aasta lõpus.

Minu ülesandeks sai lennuliiklusteeninduse alase õppetöö juhtimine ja korraldamine. Sellel tööpõllul võib mind kohata tänagi. Mulle meeldib, et töö ei ole muutunud rutiinseks, töötan koos noorte ja nooruslike inimestega. Praktilise lennujuhitööga tegin algust 1999. aasta lõpus kui Tartu lennujaama lennuliiklusteeninduse üksus vajab osalise koormusega lennujuhti. Kahel erineval, kuid tihedalt seotud töökohal kestis minu tegevus üheksa aastat. Äripäevadel toimetasin lennujaama teisel korrusel akadeemia koolitustegevust suunates ning enamasti nädalavahetustel lennujuhtimistornis liiklust korraldades. Alates 2009. aastast loobusin lennujuhi pädevusest. Lennundusala se kõrghariduse arendamine ja selle kvaliteedi tagamine nõudis järjest pingelisemat tööd.

Olen omal nahal tunda saanud mõttetera „mis ei tapa, teeb tugevaks“ tähendust. Pehmemalt väljendades tähendab see, et töö pakub pidevalt uusi väljakutseid, mida vastu võttes ja lahendades areneb isiksus.

Meie tudengitele soovin, et nendegi teel oleks parajal määral väljakutseid, mida vastu võtta ja millest väljudes end targema ja tugevamana tunda.

Ele Talu (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia pearaamatupidaja, lennuakadeemia staažikaim töötaja

1993. aasta suvel lõpetasin Tartu Ülikooli raamatupidamise eriala. Püüdes leida erialast tööd, sain teada, et tööd alustav Tartu Lennukolledž vajab raamatupidajat. Tuttavate kaudu leppisin kokku aja töövestluseks. Ega selle koha leidmine väga lihtne olnudki. EPMÜ tehnikateaduskonna ruumi nr 129 jõudmiseks tuli läbida mitmeid keerulisi koridore. Kui ma kohale jõudsin, ootas mind ees õppeklass, mis kujunes paariks kuuks meie tööruumiks. Mati Sõrmus tutvustas mulle rektor Villu Mikitat, haldusdirektor Kaido Kasakut ja arendusdirektor Rein Grafi. Esialgne vestlus kujunes üsna lühikeseks, sest keegi ei kujutanud ette, milline see kolledž täpselt olema saab. Jutuajamine oli minu jaoks siiski edukas: mul paluti tulla 1. juulil 1993. aastal töölepingut sõlmima. Võin uhkusega öelda, et minu tööleping kannab numbrit 1.



Paari nädala pärast hakkasime tööle. Ott ja Rein Porro tegelesid lennupraktika läbiviimisega Nõo Reaalgümnaasiumis. Algu oli ikka päris naljakas: reaalsest raamatupidamisest ei teadnud ma eriti midagi, lennundus aga oli “hoopis tume ja kauge maa”. Paljud meie alguskuude tööpäevadest möödusid filosoferides, et kuidas üldse see uus kool võiks välja näha.

Raamatupidamissüsteemi loomisel sain suurt abi EPMÜ pearaamatupidaja asetäitjalt. Kuid esimene suur katsumus oli minu jaoks valitsuse reservfondist kolledži käivitamiseks eraldatud 146 000 krooni kuluartikliteks jaotamine ehk teisisõnu eelarve tegemine. Mulle tundus võimatu pool aastat kulud ette prognoosida. Eks tuli lihtsalt lakke vaadata ja mingid numbrid igale kulureale kirjutada.

Minu jaoks oli suureks elamuseks võimalus lennata kaasa ühe õppelennuga, instruktoriks Rein Porro. Esialgu tundus kõik ilus: kaunis sügisene lend Tartu kohal, aga kui Rein hakkas õpilasele käsklusi andma: “Nüüd lendame 45-kraadise nurga all” või “Nüüd lülitame mootori välja”, siis hakkas mul kohe väga halb, otsaette tekkis külm higi. Ei aidanud ka Reinu lohutused, et ega see lennuk (Cessna 172) kuku kunagi alla, ta liugleb maapinnale. Igatahes sellest ühest korrast piisas, et ma enam väikese lennuki peale oma jalga ei tõstaks.

Mul on tõeliselt hea ja uhke tunne, et olen olnud kolledži tegevuse käivitamise ning lennuakadeemia edasise arengu juures.

Jaak Umborg (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia side ja navigatsiooni osakonna juhataja, lennunduse raadiotehnika ja -side professor



Meenutus sellest, kuidas ma kolledžisse tulin...

2003. aasta august oli minu tööalases tegevuses ja sellega seonduvas elustiilis suurte muutuste algus. Mulle tehti ootamatult ettepanek hakata tööle Tartu Lennukolledžis. Senini olid minu tööalased muutused toimunud ette planeerituna ja kulgenud nii, et see minu elustiili oluliselt ei muutnud. Töötasin pikemat aega TTÜ raadiotehnika kateedris, esialgu laborijuhatajana, hiljem vanemõpetaja ja dotsendina. 1990ndate algul tekkis mul tihe teaduskoostöö (elektrotehniliste ainete didaktika ja kutseõpetuse teooria alased uuringud) Tallinna Pedagoogikaülikooliga, mis viis mind TTÜ-st TPÜ-sse (praegune Tallinna Ülikool), kus töötasin dotsendina ja teadusinfo osakonna juhatajana. 2003. aasta septembris lõppes mul leping TPÜ-s ning septembris oli kavandatud õppetöö jälle TTÜ-s.

Vahepeal olid TTÜ raadiotehnikud sõlminud koolituslepingu Tartu Lennukolledžiga, seeläbi tekkis minu vanadel kolleegidel praeguste kolleegidega väga tihe kontakt. 2003. a sügisel pidi toimuma kolledžis õppekavade akrediteerimine ning kolledžist pöörduiti TTÜ poole, et saada abijõudu akrediteerimise ettevalmistamiseks.

Üheks probleemiks oli side- ja navigatsioonisüsteemide labori loomine. Kolleegid soovitasid mind selle töö peale, sest minul oli laborite arendamise pikaajaline kogemus olemas juba sellest ajast, kui 1960. aastatel loodi esimesed õppelaborid TTÜ raadiotehnika kateedris. 1970. aastatel organiseerisin samas raadiosüsteemide õppelabori, kus aparaat oli suuremas osas hangitud tollaegsest lennufirmast Aeroflot. 2000. aastatel oli mul tööülesandeks luua raadioelektronika labor TPÜ-s, toetamaks tulevaste füüsikute ja tööõpetuse õpetajate koolitust. 1995. a olin loonud sidemed Rahvusvahelise Insenerpedagoogika Seltsiga (IGIP) ning organiseerisin IGIP Eesti seirekomitee. Selle komitee liikmena avanes mul võimalus külastada mitmeid rahvusvahelisi insenerpedagoogika alaseid messe ja konverentse, kust sain olulist teavet, mis oli vajalik õppelabori arendamisel. Tekkis hea ülevaade sellest, kus valmistatakse raadioelektronilisi õppevahendeid ja laborimakette, arenesid kontaktid firmade ja õppeasutustega välismaal. Tol ajal aga toimus TPÜ-s kokkuhoiupoliitikast tingituna tugev tehnikaõpetuse arengu kärpimine, mille tulemusena paljud tehnilised õppeained eemaldati õppekavadest, tehnika õppejõud koondati ja ka kavandatud raadioelektronika õppelabor jäi loomata.

Aga miks ma seda siin nii pikalt räägin? Aga just sellepärast, et Tartu Lennukolledži ootamatu pakkumine oli mulle meeldiv esmajärjekorras seepärast, et tuli meelde eelmainitud realiseerimata töö, millele olin palju nii füüsilist kui vaimset energiat kulutanud. Rektor Villu Mikitaga rääkides sain aru, et satun meeldivasse teotahelisse seltskonda, kus saan võimaluse realiseerida ühe oma ammuse visiooni korralikust õppelaborist. Minu varasem eeltöö aitas kaasa sellele, et kui asusin 1. septembril 2003 tööle lennukolledžisse, siis side- ja navigatsioonilabor sai vajaliku sisustuse oktoobri algul, ajaks, mil toimus akrediteerimine.

Täna sel päeval jätkan lennuakadeemia side ja navigatsiooni osakonna juhatajana ning annan endiselt ka loenguid. Toonane tööleasumine Tartu Lennukolledžisse muutis oluliselt mu elustiili. Mul on olnud ainult üks päris kodu ja see on mu sünnikodu Tallinnas, kus on mu pere. Täna seni on Tartus olles mu koduks tuba ühiselamus Ülenurmel, millega ma olen väga rahul. Minult küsitakse sageli, kas mind see

iganädalane Tallinna ja Tartu vahel pendeldamine ära ei tüüta või ei väsita. Ei väsita ja ei tüüta. Reeglina sõidan koju reede õhtul ja tagasi Tartusse pühapäeva õhtul. Rongis või bussis sõites on aega lugeda ja mõtelda, seal ma puhkan nii, et sihtjaama jõudes olen välja puhanud. Kui aga sõidan autoga, siis teen seda alati välja puhununa, ka autojuhtimine on mulle meeldivaks stressi maandavaks tegevuseks.

Jaanika Mõlter (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia kvaliteedijuht

Pärast Põltsamaa Ühisgümnaasiumi lõpetamist oli mõtteid palju ja elu sai uuritud mitmel pool, kuid eelistus kaldus Tartu poole. Pärast suve täis harjutusi iseseisvaks eluks sai lõplikuks valikuks Tartu Lennukolledž, mis pakkus põnevust ja uudsust. Soov oli õppida midagi asjalikku ja saada kõrgharidus. Eelistasin kahe jalaga maapeal olekut, kuna pelgasin kõrgust. Lennundus tundus just piisavalt tundmatu ja tume maa olevat, mida lähemalt uurida ning meelitas võimalus psühholoogiliste katsete läbi ka ennast testida. Muljetavaldav oli ka vastuvõtukomisjoni koosseis, mis koosnes Eesti lennunduse suurkujudest, kes on jätkuvalt eeskujuks. Aukartus ja lugupidamine lennundusspetsialistide vastu, mis sisseastumisel saatis mind, on täienenud uhkustundega, et saan anda oma panuse Eesti lennunduse arendamisse. Huvi lennunduse vastu on kasvanud ning olen levitanud vaimustusega seda lennunduspisikut ka teistele. Tore on kuuluda pühendunud ja oma valdkonda armastavate inimeste lennundusperre, kus tajud igal hetkel, kui vastutusrikas on lennundus. See on see, mis hoiab meid ka erksana.



Üliõpilasaeg oli vahva ja meeleolukas. Õpitud sai nii peamurdmist vajavat kõrgemat matemaatikat ja elektrotehnikat kui ka seistud treipingi taga ning polte/mutreid treitud. Võõraks ei jäänud ka sepiamise töö ja emotsioon keevitades elektroodiga laua külge kinni jäämisest. Kursusekaaslastega sai ühisel jõul läbi näritud pingutust nõudvatest õpingutest ja ühiselt nauditud ka üliõpilaselu võimalusi. Ühised ettevõtmised rikastasid õpingute aega. Meelde on jäänud meie jõulupeoks valmistatud näidend „Inimeste maa”, rebastepeod, üliõpilaste sügis- ja kevadpäevade üritused ning vahvad kolledžipere jõulupeod ja spordipäevad. Töö ja lõbu käisid käsikäes kuni lõpetamiseni ning lõputöö sai ka kaitstud. Kõike seda tänu pühendunud ja asjatundlikele õppejõududele: Milvi Jürissaar, Otto Taur, Rein Porro, Kalju Albert, Aavo Luuk, Jüri Krusealle, Viljo Viljasoo ja paljud teised.

Peale lõpetamist asusin tööle Tartu Lennukolledžisse (nüüdne Eesti Lennuakadeemia) õppeosakonna vanemspetsialistina ja tegelesin igapäevase töökorraldusega ning alustasin õppekavade nõuetega vastavusse viimist. Peagi said mulle osaks kvaliteedijuhi kohustused, mis lisas vastutuse õppekavade akrediteerimise ja lennundussertifikaatide eest. Õppekavad on lennuakadeemial kõik akrediteeritud ja Lennuamet kontrollib akadeemia tegevust regulaarselt ning sertifikaadid on kehtivad.

Töö kvaliteedijuhina on olnud põnev ja mitmekesine ning alati kaasa toonud rohkelt väljakutseid. Üheks suuremaks väljakutseks on olnud lennuakadeemias enesehindamise läbiviimine ja Eesti Juhtimiskvaliteedi auhinnakonkursil osalemine. Lennuakadeemias töötamine on võimaldanud mul õppida ja areneda. Tänu akadeemia toetusele sain läbida ärijuhtimise magistriõppe Tartu Ülikoolis ja kvaliteedijuhi pädevuskoolituse Tallinna Tehnikaülikoolis ning osaleda Hollandis Ühinenud Lennuametite poolt korraldatud seadusandluse ja inimteguni koolitustel. Töö lennuakadeemias võimaldab iga päev midagi uut õppida ning olla kursis ümbritsevaga.

Rõõm on tegutseda Eesti lennunduses, kus igal pool on juba lennuakadeemia lõpetanud tervitamas. Kui ise hakkaja olla, jõuab kaugemale, kui unistadagi julged. Nautige õpinguaega ja käige läbi ka „eluülikool“. Läbi raskuste tähtede poole!

Kert Kotkas (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia õigusõpetuse assistent

Lennuasjanduse vastu olen sügavat huvi tundnud kogu enda teadliku elu jooksul. Ise hakkasin purilennukitel lendama aastal 1987 ning mootorlennukitel aastal 1995. Kuid karm elusaatus viis mu eelmise sajandi lõpus ja selle sajandi alguses ootamatult tihedalt kokku ka lennunduse paberimajandusliku poolega. See asjaolu omakorda sundis mind läbi uurima hulgaliselt lennundusõigusakte. Kuna viimased on juba mitmeid aastaid pidevas muutumises, siis jäigi minule lennundusõigusaktide uurimise harjumus külge. Õnneks saab lennundusõigusakte edukalt ära kasutada ka mujal kui lennunduses. Töötan Tartus politseinikuna ning oma Sisekaitseakadeemia lõputöö sain näiteks teha teemal, mis puudutas vastutuse kohaldamist õhusõiduki pardal korda rikkunud reisijate suhtes. Edasi liikusid mõtted lennuakadeemia suunas ning 2012. a jaanuarikuus läbitud konkursi tulemusena astungi nüüd perioodiliselt Eesti Lennuakadeemia üliõpilaste ees üles lennundusõigusaktide-alaste loengutega. Kokkuvõttes pean ennast väga hoiatavaks näiteks nendele, kes iseenda suhtes arvavad kindlat teadvat, et "vaat seda ja seda ma küll oma elus kindlasti tegema ei hakka...". Nimelt mäletan ma hästi seda, kuidas ma kunagi praalisin, et mis ka ei tuleks, no kahte asja ma kohe kindlasti tegema ei hakka – mina ei hakka politseinikuks ega õpetajaks. Ja siin ma nüüd siis olen!



Kristjan Kõrgesaar (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia lennujuhtimise juhtivinstruktor

Üles kasvasin Tartus, Tähtvere linnaosas. Minu haridustee on olnud suhteliselt igav – alg-, põhi- ja keskkooliaeg möödusid Miina Härma Gümnaasiumis ja elukutse omandasin Tartu Lennukolledžis. Aastanumbrid siis vastavalt 1981-1992 ja 1994-1995. Olen proovinud ka muid erialasid õppida, nt bioloogiat ja inglise keelt, kuid proovimiseks need jäidki. Hetkel töötan Eesti Lennuakadeemias instruktorina ja Lennuliiklusteeninduse AS-is radarlennujuhina.

Mida üldse lennujuhtimisest teatakse? Mina teadsin 20 aastat tagasi, et lennukid on sellised aparaadid, millega on võimalik reisida ühest punktist teise maapinnast kõrgemal. Kõik, mis sellega kaasneb, oli täiesti tundmatu maa. Ühesõnaga, kui Tartu Ülikooli peahoone kuulutuste stendile ilmus kutse tulla õppima lennujuhtimist, siis otsustasin üsna kõhklematult pea ees tundmatus kohas vette hüpata. Küllaliski motiveeriv oli olla esimeste seas, kes sellist haridust Eestis omandavad. Ja ma võin öelda, et siiani pole mul tulnud seda otsust kahetseda. Minu esimene poeg sündis 1993. aastal, seega oli mul lisaks endale veel kaks inimest, kelle heaolu mulle tähtis oli. See omakorda tähendas, et töökoht oli eluküsimus. Ja loomulikult tabas kolledž



naelapea pihta, kui pakkus võimalust 1,5 aastaga omandada selline haridus, mis tagab kindla ja hea sissetulekuga töökoha. Head lennujuhti väärtustatakse ka hea palgaga!

Lennujuhi töö seisneb lennuohutuse tagamises mingis õhuruumi osas. Töövahenditeks on kiire taip, kullipilk, terav kuulmine ja tugev hääl. Mitte igaühest ei saa lennujuhti, kuna see nõuab kombinatsiooni teatud psühholoogilistest ja isikuslikest omadustest ning head tervist. Samas on see väga kitsas eriala – väljaspool lennujuhtimiskeskust on selle haridusega väga vähe peale hakata. Seega on igaüks, kellest saab lennujuht, väga eriline inimene.

Kooliaeg möödus kiirelt. Lennujuhi ameti õppimine on küllaltki intensiivne protsess ja väga tihedalt praktikaga seotud. Alguses tundus see mängulennukitega ümber laua jooksmine väga naljakas, kuid hiljem saime aru, et kuidagi teisiti õppida pole võimalik (esimesed 12 aastat kasutati lennujuhtide koolitamisel tabeltop simulator'it). Kooliajal käisime ka praktiliselt erinevates lennujuhtimisüksustes Eestis ja Soomes, see suurendas oluliselt huvi ala vastu. Soomest oli pärit ka meid juhendav õppejõud. Vaba aega oli vähe ja selle veetsin ma enamasti kas sportides või kodus õppides. Sellegipoolest jäin kooliajaga rahule.

Tavaline lennujuht on hea spetsialist, kes töötab oma pädevuse piirides soovitatavalt võimalikult pikka aega. Tänu välisetele teguritele on vahel võimalikud ka väga kiired muutused. Üheks selliseks näiteks saangi ma enda tuua.

Lennukolledžis koolitati mind lennuväljal lennujuhtimisteenust osutama. Kohe peale lõpetamist augustis 1995 asusingi tööle Tallinna lennujuhtimistorni. Möödus vaid 1,5 aastat, kui mind saadeti radarikoolitusele Saksamaale. 1997. aastal saingi lähenemisradari pädevuse. Juba järgmisel aastal saadeti mind piirkondliku pädevuse koolitusele Iirimaa. 1998. aasta lõpuks oli mul seega õigus töötada kolmel erineval positsioonil.

2001. aastal leiti, et ma olen piisavalt tubli, et võiksin olla vahetuses vanemlennujuhina. See oli erakordselt kiire karjäär nii noore mehe kohta, sest tavaliselt määratakse vanemlennujuhtideks märksa kogenumaid spetsialiste. Muidugi oli selline usaldus meelitav, kuid arvan, et areng oleks võinud rahulikum olla, sest kui kiire areng järsku peatub, võib tekkida küsimus: kuhu edasi minna? Ja sellele on juba raskem vastata, sest see eeldab endas selgusele jõudmist, kuna valikuid ei ole palju. Saab hakata koolitajaks või paberitöö tegijaks. Igal juhul peab vähendama koormust lennujuhina. Minu valikuks osutus koolitaja töö.

Hetkel olen tagasi Eesti Lennuakadeemias ning minu ülesandeks on lennujuhtimiseriala pädevuskoolituse planeerimine ja läbiviimine. Üks põnevamaid tahke selle töö juures on olnud moodsa, tarkvaral põhineva lennujuhtimissimulaatori arendamine. Selle tulemusena on Eesti Lennuakadeemial igati tänapäevane töövahend nii alg- kui täiendkoolituste läbiviimiseks.

Maailm meie ümber muutub kiiresti. Ka lennujuhi ülesanded on pidevas muutumises. Kuid lennundus jääb ja meil kõigil on jätkuvalt võimalik oma panus selle arengusse anda. Võtmesõnaks on kohanemine ja enese arendamine. Tuult tiibadesse!

Mart Enneveer (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia lennundustegevuse korralduse ja keskkonnakaitse professor

Vaatamata sellele, et olen maast madalast olnud lennundusfanaatik, ei saanud minust väikese kaasasündinud nägemisvea tõttu lendurit. Sai hoopis bioloog. 50 aastat tagasi lõpetasin Tartu Riikliku Ülikooli bioloog-ihüoloogina ja asusin tööle teadurina. Kui tolleaegne Eesti Põllumajanduse Akadeemia rektor Arnold Rütel mind akadeemiasse kalakasvatust õpetama kutsus, sai minust pedagoog. See amet polnud mulle võõras, sest mu isa oli olnud staažikas koolidirektor ja ema õpetaja. 1975. aasta sügisel alustasin assistendina ning juba järgmise aasta lõpus olin dotsendi kohusetäitja, olles vahepeal olnud lühikest aega ka vanemõpetaja ametikohal. 1978. aasta aprillis omistas NSVL Ministrite Nõukogu juures asuv Kõrgem Atestatsioonikomisjon mulle dotsendi kutse, misjärel töötasin Eesti Põllumajanduse Akadeemias dotsendina 14 aastat. 1992. aasta lõpus tehti mulle ettepanek asuda tööle Tartumaa Põllutöökooli õppeala asedirektorina. Võtsin pakkumise vastu ja hakkasin käima tööle Tartust Kallastele.



1993. aasta detsembrikuus tegi mu endine kolleeg Villu Mikita, kellest vahepeal oli saanud Tartu Lennukolledži rektor, mulle ahvatleva ettepaneku, mis kõlas umbes alljärgnevalt: „Sa Mart oled lennundusega kursis, kuna su vend oli lendur. Kas sa ei tahaks tulla tööle Tartu Lennukolledžisse, et saaksime hakata koos Eesti lennundusharidust edendama?“ Ma ei vajanud pikka mõtlemisaega, kuna lennundus oli endiselt mu huviala ning lisaks polnud mul eriti meeldiv igapäevaselt Tartu ja Kallaste vahet sõita. Nii saigi minust alates 04.04.1994 Tartu Lennukolledži arendusdirektor. Algas tõsine töö kolledži haridusstrateegia ja õppesuundade väljatöötamise alal. Töö polnud kerge, sest meil puudusid kogemused ja õppekavad lennunduskoolituse korraldamiseks. Pöördusime abipalvega mitmete välismaa kolleegide poole. Kõige rohkem abi saime Rootsis asuva Bromma Lennukooli omanikult ja juhilt Evert Raadsenilt. Brommas käisime ka kohapeal kogemusi omandamas, samuti käis Evert Raadsen meil külas. Head nõu andis Finnairi endine peapiloot Urpo Koskela, Berndt Kvist SAS Flight Academia`st ja mitmed teised välismaa lennundusspetsialistid. Ka Lätis käisime kogemusi omandamas. Meie omavaheline tööjaotus oli tookord laias laastus selline, et Kaido Kasak haldusdirektorina pidi hoolitsema õppetööks vajaliku materiaalse baasi loomise eest, mina arendusdirektorina pidin peatähelepanu pöörama õppekavade ja haridusstrateegia väljatöötamisele ning Ants Aaver õppeprorektorina pidi õppetöö käivitama ja tagama selle nõuetekohase läbiviimise.

Kuna osa 1996. aastal Tartu Lennukolledžisse vastuvõetud tulevastest lennundusinseneridest spetsialiseerus lennujaama käitamise erialale, loodi kolledžis alates 01.05.2000.a. lennujaama käitamise õppetool. Selle õppetooli juhatamine sai minu järgmiseks tööülesandeks. Paar aastat hiljem muudeti nii eriala kui ka õppetooli nimetust ja minust sai lennundusettevõtte juhtimise õppetooli juhataja. 2003. aastal valiti mind korraliseks professoriks. 2005. aastal muudeti õppetool osakonnaks ning minu uueks ametinimetusteks sai lennundustegevuse korralduse osakonna juhataja. 2011. aasta oktoobris andsin ameti üle oma õpilasele Allan Nõmmikule ning jäin tööle osakoormusega professori ametikohale.

Alates 01.09.2013.a. siirdun pärast 56 aastast töömeheteed ning pärast 38 aastast tööd pedagoogina väljateenitud vanaduspensionile.

Märt Kirik (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia inglise keele õppejõud

Kuidas ma lennukolledžisse sattusin?

Minu ema ja isa armastasid väga oma kodumaad ja rahvast. Isa oli Eesti sõjaväe ohvitser ning ema majandusteadlane. Neid ootas okupeeritud Eestis surm ning selle tõttu pidid nad Eestist lahkuma. Edasine teekond viis mind väga noorelt Saksamaale. Elasime seal neli aastat ja siis kolisime Inglismaale. Sõja lõpul ei olnud soovitatav Inglismaal rääkida saksa keelt. Alustasin inglise keele õpinguid, kui olin kaheksa aastane. 10-aastaselt kolisin Kanadasse.

Minu haridustee oli ingliskeelne. Õppisin põllumajanduse inseneriks ning omandasin ka mehaanika inseneri eriala. Minu suureks huviks olid mudellennukid. Esmakordselt ehitasin mudellennuki kui olin 12-aastane ja see huvi kestab tänapäevani. Kanadas sai minust eralendur ja lennuki Cessna 172 üks omanikest. Koos oma Eestis sündinud abikaasaga kasvasime üles viis tütart ja ühe poja. Saatus tõi mind tagasi Eestisse juba 1990. aastal. Emal ja isal oli elutee läbitud. Üks meie tütardest tuli 1995. aastal Tartusse loomaarstiks õppima.

Küllastasin Tartu Lennukolledžit eesmärgiga küsida, kus saaks teha tervisekontrolli, et hakata Eestis lendama. Rektor Villu Mikita tegi ettepaneku tulla inglise keelt õpetama. Nii saigi minust 1. septembril 1998.a. lennukolledži inglise keele õpetaja.



Nele Andresen (meenutus on pandud kirja 2015)

Lõpetanud 2011. a lennunduse side- ja navigatsioonisüsteemide käitamise eriala

Minu tee lennundusse algas hoolimata ebaõnnestunud matemaatika riigieksami masendusest. Kaalumisel oli kolm valikut: matemaatika, infotehnoloogia ja lennundus. Ühe olulise otsuse olin juba varem teinud – ma jätkan õpinguid Tartus. Minu jaoks oli Tartus pakutavate erialade loetelu piisav. Mis siin salata, olen suuresti sammuinud oma venna jälgedes, seetõttu tegin ka mina esialgu katsed piloodi erialale. Välja jäin psühholoogiliste katsete tulemuste põhjal. Jätkasin konkureerimist lennunduse side- ja navigatsioonisüsteemide käitamise erialal, mis pakkus mulle võimalust alustada matemaatikaga, jätkata lennunduse ja infotehnoloogiaga.

Esimesed nädalad uues koolis ja linnas tekitasid ärevust. Peagi aga leidsin endale imevahvad kaaslased, kellega sai tihti koos õpitud ja MP (lennuakadeemia tudengite traditsiooniline üritus Maandumisplats) ettevalmistusi tehtud ning kellega ikka ja jälle rõõmuga kohtun. Koos toredate kaaslastega möödus õpiaeg justkui linnutiivil. Saime jagu igavatest ja vingetest, lihtsatest ja keerulistest õppeainetest. Ilmvõimatuna näivate õppeainete kohta armastas minu sõber ikka öelda: „See on ju inimestele tehtud! Teeme ära!“. Tema õpetussõnu pean siiani meeles. Mõned õppeained olid eriti põnevad ja hasarti tekitavad. Erilist huvi pakkus



programmeerimine, radartehnoloogia, raadionavigatsioon, raadiomõõtmised ja praktilised kursused, mis jätsid nii mõnegi öö unetuks.

Ootamatult oligi käes neljas kursus ning väike hirm hakkas südamesse pugema. Kuidas ja kuhu edasi? Teadmine, et jätkan infotehnoloogia õpingutega, välistas Tartust lahkumise. Neljanda kursuse kevadsemestril istusime kursusevennaga Tähtvere õppekeskuse arvutiklassis, ootasime õppeaine „Üliõpilastööde koostamise metodoloogia“ loengut. Ajaviiteks kolasime töötamise portaalides. Meele tegi kurvaks, et Tartus sobivaid tööpakkumisi ei olnud. Nukrutsemiseks polnud siiski põhjust, sest peagi pakkus meie eriala osakonna koordinaator Kadri (Mäeots) mind enda lapsehoolduspuhkuse ajaks asendajaks. Võtsin järelemõtlemiseks paar päeva aega. Teadsin, et tahan Tartusse jääda ja õpinguid jätkata, seetõttu tundus pakkumine väga hea. Nii sai minust side- ja navigatsiooni osakonna koordinaator.

Esimeseks ülesandeks sain uude õppeinfosüsteemi õppeainete andmete ja üliõpilaste tulemuste sisestamise. Peagi mõistsin, et suudan rohkem ülesandeid võtta ja need ka täita ning hakkasin rakendama õpitut. Kuidas informatsioon paremini liiguks? Kuidas ajakulud ülesanded osaliselt automatiseerida? Kuidas kulutada vähem paberit? Kuidas üliõpilased võimalikult palju õpingutele keskenduksid? Tööd järjest juurde haarates jõudsin õppejõu ametikohale kandideerimiseni ja osakonna hoidjaks nimetamiseni.

Praegustele ja tulevastele üliõpilastele jagan briti ajakirjaniku Ann Mroz mõtet: „Undergraduates must be reminded that coming to university is like turning up for an appointment with a personal trainer. You are told how to get fit but you have to do the work yourself to get the desired results“.

Ja kui peas keerleb mõte trennist viilimisest, siis mõtle hoolikalt järele – keegi teine kindlasti läheb ja pärast on ta Sinust kiirem. Koos minnes tekib aga lõbus võistlusmoment ja nii arenete mõlemad!

Eesti Lennuakadeemia on viie aasta pärast minu silmis veelgi usinam, targem ja tasakaalukam tööandja, koolitaja ning koostööpartner. Lennunduse pisikuga entusiastid veavad meie armsat lennuakadeemiat ja lennundust üldisemalt enda järel, mitte ei lohise ise selle järel.

Olen tänulik headele kolleegidele ja üliõpilastele, tänu kellele saan särasilmsena jätkata reisi haridussüsteemi ameerika mägedel.

Signe Vanker (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia õppeosakonna juhataja

Olen töötanud lennuakadeemias 19 aastat, lennundusega olen aga olnud seotud juba titeeast. Minu onu oli suure reisilennuki (Tu-134A) kapten ja isa lennundusfanaatik. Nii ei olnud mul tegelikult valikut - ma lihtsalt kasvasin lennundusjuttude keskel. Isa viis mind juba väikese tüdrukuna lendama, pani kirja kõik lennutunnid ja lennukimargid, millega olin reisijana lennanud.

Kuidagi eneselegi märkamatult liitusin 14-aastaselt purilennuklubiga. Läbisin teooriaõppe, alustasin Ridalis ka praktiliste lendudega, kuid siis avastas, et kardan langevarjuhüppeid ja lennukiga lennates hakkab väga kergesti iiveldama.



Nii jäigi lennundus mõneks ajaks tagaplaanile. Sel ajal, kui mina lõpetasin gümnaasiumi, ei olnud veel Tartu Lennukolledžit, nii et edasiõppimise valikuid tehes ei olnud mul võimalust lennunduse eriala valida.

Tegin kiire ja eneselegi arusaamatu otsuse ning asusin õppima Eesti Põllumajanduse Akadeemias agronoomiat. Sain küll juba esimesel kursusel aru, et agronoomiks ma saada ei taha, aga mis alustatud, tuleb ka lõpule viia. Lõpetasin kooli *cum laude* ja mulle kui parimale lõpetajale pakuti tööd teadusasutuses nooremteadurina. Ajal, mil teadustöö tegemisega alustasin, sain teada, et loodi Tartu Lennukolledž ning algas vastuvõtt lennujuhtide õppegruppi. Sel hetkel ei mõelnud ma enam kaua, kuna teadsin, et töö lennunduses on väljakutseid pakkuv.

Esimene vastuvõtt kolledžis oli lennujuhi erialale ja lennuvälja lennuinfoteeninduse informaatori erialale. 1994. aasta mais asusin õppima viieliikmelises õppegrupis lennuvälja lennuinfoteeninduse informaatoriks. Tegemist oli tellitud kursusega, mille õppeaeg oli vaid kuus kuud. Nii õnnestuski mul Tartu Lennukolledži lõpetada juba 1994. aasta lõpus, olles üks neljast (üks alustanutest ei lõpetanud) kolledži kõige esimesest lõpetajast. Praktika ajal juhtisin mõnda aega lennuliiklust Soomes Varkausi lennuväljal, kust startisid tšarterreisidele ka suured lainerid MD-82. Minu esimeseks töökohaks sai Tartu lennujaam, kus töötasin lennuinfoteeninduse informaatorina.

1995. aastal pakuti Tartu Lennukolledžis väikest lisatööd – koordineerida aeronavigatsioonilise infoteeninduse õppegrupi õppetööd. Lisatööst sai 1995. aasta lõpuks minu põhitöö.

Perekondlikud sidemed sidusid mind lennundusega, veel tugevam oli aga perekonna side pedagoogikaga. Minu vanaisad ja vanaema olid kooliõpetajad, minu vanemad on pedagoogid ja lõpuks olin ka mina jõudnud sinna, kuhu algul ei plaaninud minna. Töötasin lennunduses ja ühtlasi tegin pedagoogilist tööd.

Töötasin õppeosakonnas, õhusõiduki hoolduse osakonnas ja lennuliikluse juhtimise osakonnas vanemspetsialistina. Kui olin kümme aastat teinud pedagoogilist tööd, siis leidsin, et aeg on ka pedagoogikat õppida. 2004. aastal astusin Tartu Ülikooli koolikorralduse magistriõppesse ja kaitsesin magistrikraadi mentorluse erialal nominaalajaga 2006. aasta suvel.

Kuna minu varasem haridustee oli seotud taimede uurimisega, nüüd aga olin aastaid töötanud lennunduses ning kaitsnud magistrikraadi pedagoogikas, tegin otsuse siduda need kõik kokku ja jätkata õpinguid ökoloogia doktoriõppes. 2007. aasta 1. septembrist olen Tallinna Ülikooli ökoloogia doktorant.

2008. aasta 1. märtsist olen ametis Tartu Lennukolledži (nüüdse Eesti Lennuakadeemia) õppeosakonna juhatajana. Pärast pikki otsinguid olen leidnud töö ja õpingud, mis pakuvad mulle hingerahuldust. Ma olen lennunduses ja tundub, et ilma selleta ma ei oskagi enam elada.

Vilistlased

Alisa Lepik (endise nimega Alisa Hartšikova) (meenutus on pandud kirja 2015)

Vilistlane, lõpetanud lennundusettevõtte juhtimise eriala

Lennundus ei ole minu jaoks olemas olnud kuskilt kaugest lapsepõlvest, ehkki mingi ähmane teadmine minu isapoolse vanaisa seotusest Vene õhuvägedega on mind siiski saatnud. Pigem nägin lennukeid eemalt – nimelt olen olulise osa oma elust elanud Tallinn-Väikeses, mis on, nagu nüüdseks tean, otse Tallinna lennuvälja raja 08 finaalis. Kord oli ka juttu, et „naaberkülas“ Tondil mõne elumaja aken lennukimürast oleval purunenud, kuid oma põnevamateski unenägudes poleks ma näinud end kirjutamas oma lugu lennundusest.



Minu lennundus algas 2003. a kevadel

Tartu Lennukolledž oli avaldanud tutvumispäeva kuulutused ja mu pinginaaber Birgit Purres (praeguseks Lennuliiklusteeninduse ASi lennujuht) kutsus ka mind osalema. Nagu enamik toredaid mõtteid – „mõeldud, tehtud“ ja olime Tartus. Proovisime vaimset vastupidavust psühholoogiliste testidega, kuulasime tutvustust ning kogetu meeldis, pakkus pinget ja oli erinev sellest, mida olin seni oma tulevikuks pidanud.

Keskoolilõpetajale omaselt proovisin kätt ka teistes kõrgkoolides. Tartu Ülikooli soome-ugri keelte sisseastumiskatsete päev oli mu eelnevat humanitaarkallakut arvestades tuttavlik ja ehk lihtnegi. Pedagoogikaülikooli orientalistika katsetepäev kattus lennukolledži sisseastumiskatsete päevaga ja otsus sai tehtud viimase kasuks. Tartu Ülikool sai 1. septembril 2003. aastal faksi teel väriseva käega kirjutatud avalduse arvata mind üliõpilaskonnast välja seoses õppimaasumisega Tartu Lennukolledžis. See avaldus on mul isegi kuskil alles. Algas äärmiselt põnev ja meelde jääv aeg.

Esimestel aastatel tundsin kodust eemaldumist, tajusin selgelt iseenese ja oma aja määramist, kuigi kodusse keskkonda tõmbas veel igal nädalalõpul. Õpitust jäid meelde enim peavalu põhjustanud füüsika ja kõrgem matemaatika, insenerigraafikast aga hoopis Vanemuise 46 väärrika hoone pudeneva krohviga seinad.

Paar tõelist „Heureka“-momenti tabasid mind siis, kui õhusõiduki ehituse eksamil tuli kirjeldada lennuki ja helikopteri mootori erinevusi ja kui lennujaamatehnika praktikumi käigus uurisime diiselmootori regulaatorarakteristikut ning diisliaurudes soovitati pluuksiserv või lausa respiraator nina ette tõmmata. Tõdesin, et lennundust tuleb tervikuna nautida! Ükski osa, alates lennukist endast, maapealsetest seadmetest, teenindusest kuni lendamiseni välja, ei saa teiseta toimida.

Juba õpingute kestel viis elu mind mõneks ajaks Kuressaarde, vahel ka Pärnusse ja Ruhnu, kus sain väikelennujaamade tööd lähemalt tundma õppida ja peale lõpetamist, 2007. aastal, asusin tööle Lennuliiklusteeninduse ASi lennuinfo osakonna spetsialistina. Minu jaoks on see olnud unistuste töökoht, kus suhtlemine lennumeeskondade ja lennujuhtidega on põimunud spetsiifiliste teadmistega. Olen veendunud, et meie tehtav töö asub tuiksoonel – me vahendame infot maapealse ja lennuliiklusteeninduse vahel, olles ise enamasti nähtamatud. Just siis ongi meie töö kõige paremini korraldatud – olemasolu on iseenesest mõistetav, puudumist pannakse tähele.

Jäägitult on võitnud mind aga praktilise ja samas imelise maailma sulam ehk lennuteave ja lennundusmeteoroloogia. Habras taevas, pilved, virga, reisijahulke lennutavad tehnikat täis lennukid ning regulatsioonidest, tingimustest ja nõuetest tulvil õhuruum on toonud mind ringiga tagasi lennuakadeemiasse, seekord tahvli ette.

Allan Tart (meenutus on pandud kirja 2013)

Vilistlane, lõpetanud side- ja navigatsioonisüsteemide käitamise eriala

Lõpetasin lennunduse side- ja navigatsioonisüsteemide käitamise eriala 2008. a töötades Õhuseiredivisjonis radarispetsialistina. 2008. aasta sügisest asusin tööle Lennuliiklusteeninduse AS-i seireseadmete insenerina ja jätkasin õpinguid Tallinna Tehnikaülikoolis telekommunikatsiooni erialal.

Õpingute käigus märgiti minu häid õpitulemusi Ericsson Eesti AS-i stipendiumiga. Oma magistritöös uurisin võimalusi Mode S vastussignaali signaal-müra suhte parendamiseks. Töö kirjutasin suures osas Brüsselis EUROCONTROL-is. Märkimist väärib asjaolu, et tööd kirjutama asudes olin esimene eestlasest palgaline töötaja selles Euroopa ühes olulisimas lennundusorganisatsioonis. Minu magistritöö põhjal kirjutatud teaduslikud artiklid kanti ette Alžeerias ja Horvaatias toimuvatel konverentsidel.

Lisaks rahvusvahelistele projektidele olen tegev ka Lennuliiklusteeninduse AS-i sisestes projektides. Hetkel käimasolevatest võib esile tõsta seireseadmete infrastruktuuri uuendamist ja Tallinna lennuvälja seiresüsteemi töövõimekust hindava aparatuuri loomist.



Anti Puutsa (meenutus on pandud kirja 2014)

Vilistlane, lõpetanud lennundusettevõtte käitamise eriala

Mäletan lapsepõlvest, kuidas Raadi sõjaväelennuväljalt startivad lennukid panid mu kodumaja akendel klaasid värisema. Olin siis üsna väikene poiss ning toona ei tulnud mulle mõttessegi, et võiksin tulevikus oma elu lennundusega siduda. Mingi uudishimu õhuvärginduse vastu pidi siiski minus juba vaikselt idanema.

Tulevasele elukutse valikule hakkasin tõsisemalt mõtlema alles aastaid hiljem, gümnaasiumit lõpetades. Teadsin, et tahan kindlasti edasi õppida – ainult et kus või mida? Olin küll kuulnud Tartu Lennukolledžist, kuid mul polnud aimu, mida see asutus endast kujutab või keda seal täpselt koolitatakse. Siis aga viis juhus mind kokku ühe sealse tudengiga, kes koolist lähemalt rääkis ja innustas mind edasi uurima. Üks asi viis teiseni ja nii juhtuski, et 2000. aasta suvel istusin koos mitmete tänaste kolleegidega lennukolledži vastuvõtukatsetel ja juba sügisel olin seal täieõiguslik tudeng lennundusettevõtte käitamise erialal.



Lennukolledži õpingute ajal käisin tööl ühes pisikeses internetiteenust pakkuvas ettevõttes. Küllap dikteeris see paljuski minu tolleaegset elurütmi, kuna koolikaaslastega väljas käimiseks jäi vähe võimalusi. Paradoksaasel kombel oli selle võrra rohkem aega õppetööga tegelemiseks.

Lõpetamiseks vajaliku diplomitöö teema valisin Lennuameti esitatute seast. Toona üheski õppekavas lennundusjulgestust ei käsitletud ning valdkond oli ka Eestis alles lapsekingades. See tähendas võimalust ammutada enda jaoks uusi teadmisi ja ühtlasi olla ka ise justkui maadeavastaja uutal aladel.

Enese teadmata olin ma sellise diplomitöö teema valikuga saanud jala lennundusringkonna ukse vahele ja pannud sümbolse nurgakivi oma edasisele elukäigule. Nimelt sain diplomitöö koostamise käigus oma juhendajalt ettepaneku kandideerida Lennuameti lennundusjulgestuse osakonda järelevalve ametnikuks. Nii juhtuski, et juba mõned nädalad pärast kooli lõpetamist leidsin end Lennuametis rahva teenistuses.

Nagu eelnevalt mainitud, oli praeguses mõistes lennundusjulgestus Eestis võrdlemisi uus teema. See ning asjaolu, et olime värskelt liitunud Euroopa Liiduga, avas omakorda loetlematu arvu uusi võimalusi enesetäienduseks ning -teostuseks. Siseriiklikult ehitasime osakonnaga üles lennundusjulgestuse järelevalve mehhanismi ja saavutasime vajaliku kompetentsi, lõime toimiva süsteemi muutuvate julgestusnõuete edastamiseks ettevõtetele ning osalesime selle kõrvalt aktiivselt rahvusvahelises koostöös.

Kuus ja pool aastat hiljem, siis juba osakonna juhatajana otsustasin ameti maha panna ja seada sammud "teisele poole rindejoont". Tööle asumine ärilennundusettevõttes Panaviatic tähendas uusi tõsisemaid väljakutseid. Olles varasemalt kokku puutunud eelkõige julgestusalaste küsimustega, pidin end kurssi viima käitamisprotseduuride, jätkuva lennukõlblikkuse tagamise ja ka hooldusorganisatsiooni tegevusega. Terve uus maailm, mis seni mu silme all märkamatult oma elu oli elanud, vajas nüüd avastamist ja uurimist! Ja mida enam sellesse süvenesin, seda rohkem see mind haaras.

Küllap oli selles oma roll õhus oleval kerosiinil ja akna taga sagivatel lennumasinatele, et 2013. aasta kevadel sündis minus eneselegi ootamatult mõte uuesti lennukooli astuda – seekord aga piloodiõppesse. Nii mõnigi sõber kahtles selles otsuses, kuid see ainult suurendas minu indu end proovile panna ja anda elule võimalus üks põnev käänak teha. Sisseastumiskatsed läksid mulle eneselegi üllatuseks üle ootuste hästi ning alustasin 2013. aasta sügisel õpinguid õhusõiduki juhtimise erialal – seekord juba Eesti Lennuakadeemias.

David-Andreas Mellov (meenutus on pandud kirja 2013)

Vilistlane, lõpetanud lennuliiklusteeninduse eriala



David-Andreas Mellov mängib kitarri, tegeleb Tai poksiga ning on lõpetanud lennuakadeemia lennujuhina ja töötab Ämari lennubaasis.

Seda, kuidas huvi lennunduse vastu tekkis, David enam ei mäleta. Aga juba 7-aastasena pakkusid huvi mudellennukid. Nii ei olnud ka pärast gümnaasiumi raske kõrgkooli valida. Aasta pärast õpingute alustamist pakuti talle võimalust piloodi kohale saada, aga David otsustas siiski lennujuhtimise kasuks ja ei ole siiani kahetsenud.

Ametlikult lõpetas David lennuakadeemia 2009. aastal, aga tööle sai ta Ämarisse juba 2006. aastal pärast erialaõppe läbimist. Peamiseks erinevuseks tsiviil- ja militaarlennunduse vahel peab ta vormi kandmist, militaareripäraga liiklust ja Afganistanis missioonidel käimist. Vahel saab ka L-39-ga kaasa lennata, milliseid igal lennuväljal ei leidu.

Lennubaasis töötamisega on David rahul. Kindlasti on ka asju, mis ei meeldi, aga hetkel ei ole plaanis ka mujale tööle minna. Kui David Ämarisse tööle läks, oli seal vana veneaegne rada, vahepeal on lennubaas tohutult arenenud. "Eesti lennunduse areng on paljuski sõltuv majandusolukorrast – mida paremas seisus on majandus, seda rohkem on lennutegevusel perspektiive," arwab David. Lennuliiklusteeninduse areng on aga lennujuhtide käes.

David soovib lennuakadeemia tudengitel oma tulevase tegevusvaldkonna alast kirjandust lugeda, et püsida kursis muutustega ning kindlasti suhelda ja luua kontakte vastava valdkonna inimestega.

Autor: Anna-Liisa Roosild, side- ja navigatsioonisüsteemide käitamise eriala tudeng

Elise Ots (endise nimega Veber) (meenutus on pandud kirja 2015)

Lõpetanud 2014. a õhusõiduki juhtimise eriala



Mäletan, et neljandas klassis pidin kirjutama jutu sellest, missugune on minu elu tulevikus. Kirjutasin, et töötan piloodina, kuid millest selline idee tuli, ei tea ma päris täpselt siiani. Mõte lenduriametist ei jätnudki mind ning seadsin selle täideviimise endale eesmärgiks.

2010. aastal asusin Eesti Lennuakadeemias õhusõiduki juhtimist õppima. Mul vedas ning juba järgmisel aastal tõsteti mind edasi kolmandale kursusele, kus algas erialane õpe. Tagasi mõeldes läks see aeg nii ruttu, märkamatult said kõik eksamid tehtud ning õppelennud lennatud. Õnneks on mul koolist palju kustumatuid mälestusi, mida meenutada, suure osa nendest on loonud minu kursus.

2013. aasta kevadel otsiti uut pilooti ettevõttesse, mis lendab talviti Kihnu ja Ruhnu vahet, suvel aga Saksamaal. Kõhklematult võtsin konkursist osa, sest olin juba ammu huvitunud sellest konkreetsest tööst. Mind saatis edu ning kohe, kui olin lõpetanud lennupraktika, läksin Saksamaale, et saada koolitust ning alustada tööd.

Olen varsti juba aasta aega piloodina töötanud ning olen oma ametiga äärmiselt rahul. Lendan Britten Norman Islander tüüpi lennukiga, mis on suurepärase õhusõiduk lühikeste radade ning tugeva külgtuule jaoks. Kogu lendamine toimub visuaallennureeglite järgi. Saksamaal viin reisijaid saarele, mis on vaid kaheksa kilomeetri kaugusel mandrist, seega lennu kestvus on kõigest neli minutit. Selliseid lende tuleb päeva jooksul üsna palju teha, õhtuks koguneb sageli enam kui kakskümmend maandumist. Eestis on päevas lende vähe, seevastu on marsruudid jällegi pikemad.

Olen õnnelik, et olen saanud viia täide oma lapsepõlve unistuse ning leidnud töö, mida tõeliselt naudin.

Kadi Kivistik (meenutus on pandud kirja 2015)

Lõpetanud 2012. aastal lennunduse side-ja navigatsioonisüsteemide käitamise eriala

Pärast gümnaasiumi lõpetamist polnud mul õrna aimugi, kes minust tulevikus saada võiks. Kindel oli, et kõrgharidus tuleb omandada. Sirvisin Eesti ülikoolide pakutavaid võimalusi ning esimesena jäi silma Tartu Ülikooli hispaania keele romanistika õppekava. Kuna vastuvõtt sellele erialale käis üle aasta, siis tuli mul leida teine eriala. Juhuslikult nägin ajalehes Eesti Lennuakadeemia kuulutust ning peagi leidsin ennast kooli infotunnist. Paari nädala pärast järgnesid sisseastumiskatsed. Pidin sel päeval bussiga Viljandist Tartusse sõitma, kuid buss oli väike ning rahvast täis. Jäingi bussist maha. Õnneks aga leidsin peretuttav, kes oli nõus mind sel saatuslikul päeval Tartusse sõidutama.



Sügisest alustasingi õpinguid lennuakadeemias, kus olin side- ja navigatsioonisüsteemide käitamise erialal ainus tüdruk. Arvan, et meil oli väga ühteheiddev lend, eks väiksem kool ja huvi lennunduse vastu tõid kokku sarnased inimesed. Nendest käputäie inimestega õpin praegugi TTÜ-s telekommunikatsiooni magistrantuuris. Esimesed poolteist aastat olid õpingutes kõige keerulisemad. Mäletan, et kõrgema matemaatika loengutes mõtlesin tihti, et mis selle kõige rakendus on ning kus ma ometi selliseid valemeid kasutama hakkan. Vastuse küsimusele sain 3. kursusel signaalitöötluses ja telekommunikatsioonis.

Viimasel, neljandal aastal tuli hakata kirjutama lõputööd. Olin kuulnud Tartu Ülikooli tudengisatelliidi projektist, kuid ei arvanud, et mul tekib selles osalemiseks võimalus. Eelkõige seetõttu, et õpin teises koolis. Samas teadsin, et tahaksin töö kirjutada mõnel kosmosega seotud teemal. Juhtuski nii, et ühel päeval teatas Jaak Umborg, et TÜ on pakkunud akadeemiale välja kaks lõputöö teemat seoses ESTCube-1-ga. Ma ei mõelnud pikalt, läksime kursusekaaslasega kohale, et teemadega tutvust teha. Tegemist oli praktilise tööga, kus oli vaja ehitada satelliidi maajaama jaoks üks moodul. Alguses oli suur teadmatus, mis see töö endast üldse kujutab. Lõputööd tehes ning kirjutades valdasid mind tunded, et kord olen ma selle kõige üle väga uhke, teinekord jällegi arvasin, et see ei kõlba kuskile. Nii valmiski pea pooleaastase töö tulemusena lõputöö pealkirjaga "Tudengisatelliidi maajaama eelselektormoodul", mis tunnistati 2012. aasta parimaks lennuakadeemia lõputööks.

ESTCube-1 meeskonnas olin veel poolteist aastat peale lennuakadeemia lõpetamist. Sain sealt oma esimesed inseneritöö kogemused, mis õpetasid töö planeerimist, meeskonnatööd ning väga palju üldisi raadiotehnilisi tõesid. Oma siiski väikese inseneritöö kogemusega asusin Tallinna Tehnikaülikooli telekommunikatsiooni magistriõpingute kõrvalt tööle ühes väikseses Eesti elektroonikafirmas nimega Rantelon.

Miks ma olen valinud endale elektroonika valdkonna? Pean tunnistama, et ma ei tea... Olen teinud oma valikud sisetunde järgi ning ilmselt on midagi ka perekonnalt kaasa tulnud. Inseneri töö on ka väga loominguline töö. Selles on palju nokitsemist, katsetamist ning pidevalt lahendusi vajavad uued probleemid. Muidugi ei pruugi paljud asjad õnnestuda esimesel korral, ka mitte teisel ja isegi mitte kolmandal. Aga kui midagi valmis teed ning see töötab... see on inspireeriv, edasiviiv ning annab tohutult hea enesetunde.

Kaie Peerna (meenutus on pandud kirja 2013)

Lõpetanud 2002. aastal kopteri juhtimise eriala

1998. aastal keskkooli lõpetades ei olnud ma veel päris kindel, millises ülikoolis või millisel erialal oma õpinguid jätkata soovin. Tartu Lennukolledžisse astusin klassivenna õhutusel. Käisime koos eksamitel ning ootasime põnevusega tulemusi. Kahjuks jäi klassivend vastuvõetute nimekirjast välja, kuid minule oli lennukolledž elu murdepunktiks. Esimesel koolipäeval ei olnud ma veel kindel, kas tegu on positiivse murdepunktiga või mitte, kuid huvi oli väga suur. Niipea kui tunniplaanis lisandusid lennundusained, mõistsin, et olin teinud õige valiku. Motivatsioon piloodiks saada kasvas iga päevaga. Esimest soololendu meenutan siiani kui elu põnevaimat hetke.



Kui 2002. aastal Tartu Lennukolledži lõpetasin, pakuti mulle kopteripiloodina tööd eraettevõttes Pakker Avio. Kuna kõik lennukolledži piloodi eriala tudengid sooritasid oma lennupraktika Pakker Avios, oli tööle asudes kogu kollektiiv mulle juba tuttav. Minu tööülesandeks oli lennata tellimuslende, mille alla kuulusid nii huvi-, filmimis- kui ka fotolennud. Töö oli väga huvitav, kuid hooajaline. Seega hakkasin märkamatuks tegelema ka firma paberimajandusega. Aasta pärast vormistati mind muuhulgas ka Pakker Avio kvaliteedijuhiks, mis esmalt tähendas kvaliteedisüsteemi loomist ning hiljem selle arendamist.

Lisaks kvaliteedijuhi ametikohale Pakker Avios valiti mind 2003. aastal Tartu Lennukolledži õppejõuks. Mõnes mõttes oli see paras proovikivi 23-aastasele noorele. Julgustavalt ei mõjunud ka teadmine, et esimeseks auditooriumiks on 4. kursuse pilooditudengid, kellest vanim on minust 10 aastat vanem. Õnneks aga osutus see kursus väga sõbralikuks ja toetavaks ning selle tulemusena esialgu plaanitud loengute maht mitmekordistus aasta lõpuks. Nii hakkasingi andma navigatsiooni ning lendude planeerimise ja teostamise loenguid piloodi eriala 3. ja 4. kursuse tudengitele. Hiljem lisandus lennundusettevõtte käitamise ja lennuliikluse juhtimise eriala tudengite õpetamine.

Kuna õppejõu amet oli minu jaoks uus, läbisin paralleelselt õpetamisega ka Tartu Ülikooli tehnikavaldkonna õpetajakoolituse. Seoses akadeemilise töö hulga kasvuga tundus loogiline pärast õpetajakoolituse lõpetamist jätkata õpinguid Tartu Ülikooli magistrantuuris koolikorralduse erialal.

Olles vastu võtnud ka lennutreeningseadme FNPT II/MCC kvaliteedijuhi ametikoha, hakkas tunduma, et koormus on juba nii suureks kasvanud, et vaba aega nagu ei olekski. Tagantjärele mõeldes aga kõige kiiremad ajad olid veel ees.

Kui olin kogunud piisavalt lennukogemust kopterial, alustasin ka kopteri lennuõpetaja koolitust.

Lennuõpetajana töötamist võib pidada ka üheks raskemaks ametiks, mida pidanud olen. Võimalik, et selle tingis asjaolu, et tegin kõike eelpool toodud paralleelselt, ikka mitmel rindel korraga.

Mõned aastad töötasin ka lennukoolitusosakonna teooriakoolitusjuhina ning osalesin Tartu Lennukolledži nõukogu ja fondi nõukogu töös.

Kuna olen püüdnud oma elus mugavustsooni langemist vältida, siis otsustasin 2011. aasta sügisel teha kannapöörde - kolida Tartust Tallinnasse ning asuda tööle Lennuliiklusteeninduse AS-i kvaliteediosakonna juhataja ja ohutusjuhi ametikohale. Ainsaks tingimuseks seadsin selle, et olgu mul kui kiire tahes, oma piloodilitsentsi hoian kehtivana. Uus ametikoht on toonud kaasa palju uusi väljakutseid ja reisimist. Olgugi et uued väljakutsed on olnud toredad, on kopteriga lendamine jäänud endiselt minu kõige südamelähedasemaks tegevuseks.

Kui kõigele sellele praegu tagasi vaatan, tõden, et olen õnnelik inimene - minu töö ja hobi käivad käsikäes.

Kairi Pruuli (meenutus on pandud kirja 2013)

Vilistlane, lõpetanud lennundusettevõtte juhtimise eriala

Ma alustasin tollases Tartu Lennukolledžis õpinguid 2003. aasta sügisel lennundusettevõtte juhtimise erialal. Esimesed aastad olid minu jaoks keerulised, kuna kasvatasin samal ajal üksinda ka oma väikest poega. Esimese aasta lõpus pakkus mulle tollane inglise keele õppejõud Gordon Leman võimalust minna Inglismaale maasikaid korjama. Pidin sellest võimalusest kinni haarama ning sõitisin 2004. aasta suvel koos oma parima sõbrannaga kolmeks kuuks Inglismaale.

Kuna mulle hakkas seal meeldima, siis otsustasin juba 2005. aasta jaanuaris Londonisse õnne otsima minna. Töötasin kuu aega Prantsuse restoranis ning seejärel tulin tagasi Eestisse.



2005. aasta suvel läksin kolmeks kuuks Londonisse ning sain tööd andmesisestajana ühes tööbüroos. Töötasin seal mitu suvist ja talvist koolivaheaega, kuni mind ajutise lepinguga justiitsministeeriumisse (Ministry of Justice) administraatoriks teovõimetusaktidega (Lasting Power of Attorney) tegelema saadeti.

2007. aasta suvel lõpetasin Tartu Lennukolledži. Kuna tollel hetkel Eestis keegi mulle lennundusalast ametiposti ei pakkunud, võtsin oma poja kaasa ning läksin tagasi Londonisse.

2008. aasta jaanuaris soovitas mulle sealne justiitsministeeriumi ülemus, kandideerida alalise lepinguga riigiametnikuks. Ma polnud kindel, et ma üldse Inglismaale jääda tahan, kuid huvi pärast mõtlesin proovida. Uskumatu, kuid ma sain avalikust konkursist läbi. Mind õnnistati Suurbritannia riigiametnikuks, Band F postile – kõige alumise astme administraatoriks. Kaheksa kuud hiljem kandideerisin uuesti ning sain ametikõrgendust Band E peale kõrgemaks administraatoriks ning sain endale viis alluvat. Veel üheksa kuud hiljem kandideerisin uuesti ning sain ametikõrgendust Band D peale juhiabiks (Executive Assistant) ning aasta hiljem sain ma uuesti ametikõrgendust praeguse ameti peale – Band C- Higher Executive Officer, Information and Performance Analyst. Tegelen ICT alaste parlamentaarsete küsimuste vastamisega justiitsministrile, mis lähevad parlamenti ettelugemisele.

Hetkel valmistun kandideerima Band B peale (Band A on absoluutne tipp), kuna olen 2,5 aastat olnud praegusel ametipostil, asendan ajutise ametikõrgendusega Band A ametiposti inimesi, olen võitnud mitu kuu parima töötaja tiitlit ning äsja võitsin lisaks ka aasta parima töötaja tiitli.

Mu karjäär on tõusujoones ning suuresti aitas sellele kaasa lennundusettevõtte juhtimise diplom. Sain lennukolledžis õppida palju erinevaid keeli, Euroopa õigust ja vajalikke majandusalaseid aineid, mis on välismaal läbilõõmiseks väga olulised. Londonis peetakse minu lennundusettevõtte juhtimise diplomit eriliseks ning tänu sellele paistan ma töömaastikul silma. Minu karjääri teekond on olnud väga huvitav, kiire ning võimalusterohke ning ma olen väga tänulik paljudele õppejõududele, eriti Mart Enneveerile, kes on mind läbi aegade alati toetanud.

Kertu Martšenkov (meenutus on pandud kirja 2013)

Lõpetanud 2002. a lennujaama käitamise eriala

Majandus-ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus ja merendusosakonna lennundustalituse ekspert



Toonase lennukolledži valik kõrgkoolina, kus omandada kõrgemat haridust, oli täitsa juhuslik. Lennunduse pisikut kui sellist minus eelnevalt ei olnud, küll aga tundus valdkond huvipakkuvana. Mis puhtub konkreetse eriala valikusse, siis tundus minu valitud eriala õppekavas olevatest mulle kõige sobilikum. On üsna tavaline, et inimesed, saades teada, mis kooli olen lõpetanud, küsivad, kas õppisin piloodiks. Kuigi suhtun suure lugupidamisega selle eriala omandanutesse, ei ole minus endas mitte kunagi pakitsenud soovi lenduriks saada.

Lennunduses köidab mind eelkõige selle valdkonna spetsiifilisus ning unikaalsus, samuti üleilmsus. A. S. Exupery raamatu „Väike Prints” nimitegelase vestluskaaslane, kes ühel päeval sõna otseses mõttes keset Sahara kõrbe taevast alla kukkus, oma raamatusse lennukit ei joonistanud, kuna tema arvates oleks see osutunud liiga keeruliseks. Nii see tõepoolest on, keeruline värk! Paljude lihtnimeste jaoks veel tänapäevalgi on „lendamise ime” suur müstika, kuigi kõigel on olemas oma loogiline ja põhjendatud seletus.

Eesti mastaape silmas pidades meeldib mulle, et kogu meie lennundustegevus on üldjoontes kui peo peal, eriti kehtib see lennunduse valdkonnas töötavate-tegutsevate inimeste kohta. Töölaseks on just see, kui tead ja tunned inimesi, suureks plussiks, eelkõige lihtsustab see suhtlemist - hea on teada, kelle poole võimalike probleemide tekkimisel pöörduda ning vajadusel professionaalset nõu küsida.

Minu igapäevatööd on päris raske kahe lausega kokku võtta – lisaks tavapärasele tööülesannetele võib ette tulla täiesti ootamatuid probleeme, mis vajavad kiiret lahendamist ning mil ei ole toetuda ühelegi varasemale analoogselle juhtumile. Põhitegevuseks on ministeeriumis siiski seadusloomealane tegevus – lennundusala regulatsiooni ICAO nõuetele vastavuse jälgimine/vastavusse viimine, samuti Euroopa Liidu ning EASA normdokumentide läbitöötamine ja vajadusel ettepanekute esitamine Eesti õigusaktide väljatöötamiseks või muutmiseks. Arvestades meie riigi väikest rahvaarvu ja sellest tulenevat erialase inimressursi nappust, ei ole täna mõeldav meie õigusloomealane tulemuslik tegevus ilma tiheda ning tõhusa koostööta ministeeriumi haldus- ja

valitsemisalas töötavate kolleegidega. Kuna lennundus on globaalselt standardiseeritud valdkond, on tihtipeale küsimuste kerkimisel hea pöörduda ka aastatepikkuse töö käigus kujunenud heade rahvusvaheliste kolleegide poole, kellega vajadusel nõu pidada ning kelle juurdunud tegevuspraktikast snitti võtta.

Kui tihedad suhted on mul hetkel tänase Eesti Lennuakadeemiaga? Isiklikus plaanis võin öelda, et selles koolis veedetud aastad on minu ellu kestvalt jätnud nii mõnegi lähedase sõbra ning palju ilusaid mälestusi, samuti on akadeemia töötajate seas ohtralt toredaid inimesi, kellega kohtumised valmistavad alati rõõmu. Suurimaks ühendavaks lüliks akadeemia kui institutsiooniga on iga-aastased novembrikuised lennundusseminarid, mida varasemalt peeti Pühajärvel, nüüd akadeemia hoones Ülenurmel. Tegemist on väga tänuväärse ettevõtmisega, mida Eesti Lennuakadeemia jätkuvalt väga edukalt korraldab, suur tänu koolile selle kiiduväärt ettevõtmise eest ning loodetavasti jääb see traditsioon kestma ka järgnevatel aastatel!

Akadeemia uksest astun alati sisse positiivsete tunnete ning meeldivate mälestustega. Alati on hea meel näha kooliajast tuttavaks saanud nägusid – inimesi, kelle igapäevatöök on tudengitele teadmiste jagamine ja õppeasutuse jätkusuutliku ning eduka toimimise tagamine. Samuti on rõõm näha kooli tulemuslikke ettevõtmisi uute arengute püüdlisel ning eesmärkide elluviimisel.

Eestimaa vajab haritud ja hakkajaid spetsialiste, kelle tööst oleneb riigi lennundustegevuse ohutu, nõuetekohane ning efektiivne ja arenguline toimimine. Tore, et meil on olemas kõrgkool, kust selle eesmärgi saavutamiseks vajalikke teadmisi omandada! :)

Kristiina Kuningas (meenutus on pandud kirja 2013)

Vilistlane, lõpetanud õhusõiduki juhtimise eriala

Olles lugenud läbi Antoine de Saint-Exupéry "Inimeste maa" ja "Lõuna postilennuki" ning kübeke peale Power Puff Derbyst ja lennunduse algusaastate naispilotidest, sõitsin ma 2003. aasta hilissuvel Tartusse, et alustada õpinguid toleaeagses Tartu Lennukolledžis.

Otse loomulikult oli mul romantiliselt väärustunud arusaam lennunduse olemusest, lennuki tatiga parandamise võimalustest ning sellest, milline mu järgnev elu olema saab. Kuigi ma olen enam kui kindel, et uues majas on väga tore õppida, olen siiski õnnelik, et minu koolitee sattus aega, mil lennuki tantsuga vastuvõtmine perroonil oli võimalik, mil ennastunustavalt (ka vahel loenguid ignoreerides) sai aknast jälgida, kui täpselt mõni kursakaaslane esiratast ruleerimistee keskjoonel suudab hoida või kui mitu "kitse" Tartu lennuraja peale mahub.

Õpingutejärgselt oli mul võimalus asuda instruktorina tööle Pakker Aviosse ja paralleelselt (selleks ajaks juba Eesti Lennuakadeemias) loenguid anda. Äärmiselt huvitav ja lõbus aeg, mille jooksul sain ma aru, kui palju selgemaks asjad saavad, kui sa oled sunnitud neid teistele õpetama. 2010. aasta talvel avanes uus võimalus kandideerida ja asuda õppima lennujuhiks. Pärast pea aasta pikkust õppeperioodi ning samapaljut stažeerimist alustasin tööd Tallinnas, lennujuhina Lennuliiklusteeninduse AS-is. Arusaadavalt ei ole mu elu olnud selline, nagu ma seda kunagi ette kujutasin. Teekond on siiani olnud palju huvitavam ja seiklusterohkem, kui seda arvata oskasin - täis harukordseid võimalusi ning fantastilisi inimesi.



Kristiina Kärt (meenutus on pandud kirja 2015)

Lõpetanud 2014. a õhusõiduki ehituse ja hoolduse eriala

Teadmine, et tahan õppida lennundust, on minu mõtetes olnud niikaua kui mäletan. Vanaema meenutab siiani, kuidas nelja-aastasena mööda tuba ringi jooksin, kopter käes. See teadmine tegi gümnaasiumi eksamite valiku minu jaoks imelihtsaks. Klassikaaslased murdsid samal ajal pead selle üle, milliste erialade jaoks neil igaks juhuks (soovi korral eriala vahetamise võimalusega) erinevaid eksameid sooritada on vaja.

Tee lennuakadeemiasse ei tulnud tegelikult kergelt. Lõpetasin humanitaarkallakuga kooli ning reaalinetelega polnud ma kunagi sina peal olnud. See mind aga ei heidutanud. Esimesel aastal kandideerisin suure õhinaga piloodi erialale. See oli sel ajahetkel minu ainus valik. Sisse ma aga ei saanud ning selle asemel läksin hoopis ametikooli ning õppisin kondiitriks.



Samas ei loobunud ma eesmärgist asuda õppima lennuakadeemiasse ning aasta pärast proovisin uuesti. Seekord õnn naeratas, sain sisse õhusõiduki hoolduse erialale. Sellega algas minu elus uus etapp - nelja-aastane õppeaeg lennunduses. Esimesel kahel aastal, kui õppisime üldaineid Tartu Ülikoolis, oli õpe vägagi reaalne. Kõrgem matemaatika, füüsika, elektrotehnika ning kõik muu, milles ma kunagi end tugevalt ei tundnud, ei olnudki tegelikkuses nii keerulised. Tahtel on suur vägi ning olenemata minu humanitaarkallakust sain kõigega väga hästi hakkama.

Mind on alati huvitanud kopterid rohkem kui lennukid. Kopterites on midagi erilist ja paeluvat. Niisiis teadsin juba algusest peale, et kavatsen kindlasti helikopterite tehnikuks spetsialiseeruda. Meie erialapraktika, mis toimus viimasel õppeaastal, kestis pool aastat. Minu jaoks oli suur õnn sooritada see Politsei- ja Piirivalveameti Piirivalveosakonna lennusalgas. Miks? Sest seal sai ühena vähestest kohtadest tegeleda just helikopteritega.

Ma mäletan hästi, kuidas vanemad tehnikud alguses minusse umbusklikult suhtusid. Olles neli aastat oma kursuse poiste keskel ainuke tüdruk, polnud nende imestuses minu jaoks midagi veidrat. Praktikaga jäin ülimalt rahule. Sain teha absoluutselt kõiki tööülesandeid, mida litsentseeritud tehnikud peavad tegema ja oskama. Kirg kopterite vastu suurenes veelgi.

Praktika lõpuks olin end tõestanud väärilise tehnikuna ning peagi tehti mulle ka tööpakkumine. Muuseas, praegusel hetkel ma ei saaks enam õnnelikum ollagi, et piloodi eriala asemel sattusin mööda tehniku-rada käima.

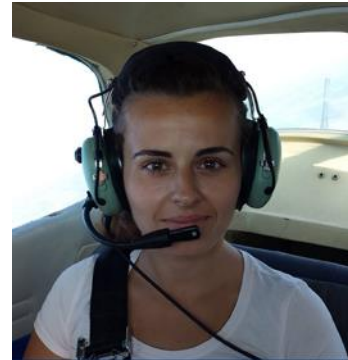
Naljakas on mõelda, et ühel hetkel tunduvad kindla sihiga tehtud valikud nii lihtsad. Kuni lennuakadeemia lõpetamiseni teadsin täpselt, kuidas ja mida pean tegema, et valitud eriala lennunduses edasi arendada. Kui läksin TTÜ-sse magistrikraadi omandama, oli kõik nii võõras ja segadusttekitav. Ma ei tea, kas see oli tohutult suur kool oma tuhandete tudengite, sadade töötajatega või lennunduskauge eriala, mis siiski oli südamelähedaselt tehniline, või hoopis Tallinna kiirest elutempost tingitud tunne, kuid alles siis nägin-tundsin ma tõeliselt lennuakadeemia võlu.

Lennuakadeemia, see pisike kool, mille hoone on propellerikujuline ning kus kõiki ühendab kirg lennunduse vastu. Kool, kus inimesed tunnevad üksteist, kus õppejõu ja õpilase suhe ongi personaalne. Kool, kust saab parimaid sõpru kogu eluks ja kus iga inimene tunneb, mida tähendab kuuluda omade keskele, jääb alatiseks südamesse.

Kristin Vodja (meenutus on pandud kirja 2015)

Lõpetanud 2014. a lennuliiklusteeninduse eriala (cum laude)

Esimest korda jäi Eesti Lennu-akadeemia silma keskkooli alguses uurides ülikoolide õppekavasid ja sisseastumistingimusi võimaliku edasise hariduse omandamise eesmärgil. Eesti Lennuakadeemia tundus huvitav ja teistest eristuv nii erialade valiku kui ka väikese õpilaskonna poolest. Olin siiski arvamusel, et pigem valin eriala humanitaarvaldkonnast, sest tundsin, et minu tugevused ühtivad enim nende erialade eeldustega. Sinna see mõte enda tuleviku sidumisest lennundusega jäigi, esialgu...



Pärast keskkooli lõppu kandideerin mitmele erialale, sealhulgas ka Eesti Lennuakadeemiasse. Mõtlesin, et proovida tasub ikka, kuigi vastuvõtureprotsess tundus väga keeruline ning nõuded kandidaatidele olid karmid, eriti just piloodi ja lennujuhtimise erialale. Kandideerin lennuakadeemiasse märkides esimeseks eelistuseks lennujuhtimise eriala. Igaks juhuks avaldasin soovi ka lennundusettevõtte käitamise erialale, sest esimesele oli väga karm konkurents ning ootused ei olnud suured. Saatuse tahtel sain esialgu õppima lennundusettevõtte käitamise erialale. Kaks aastat hiljem kandideerin uuesti lennujuhtimise erialale ning mõned kuud hiljem alustasingi lennujuhi õpet. Nüüd olen oma valikuga väga rahul.

Neli aastat tagasi Lennuakadeemias õpinguid alustades polnud mul tegelikult aimugi, mis mind ees ootab ja see, mida ma arvasin teadvat, ei osutunudki tõeseks.

Ootasin kuhjaga kuiva matemaatikat ja füüsikat ning öödepikkust tuupimist, kuid tegelikult oli õppekava hoopis mitmekesisem.

Kõige rohkem nautisin rakenduskõrgkooli võlu - õppe praktilist osa, mis moodustas nominaalajast umbes poole. Praktiline osa möödus põhiliselt simulaatoris lennujuhtimise põhitõdesid omandades, kuid saime lisaks ka lendamist proovida. Olin küll varem põgusalt tutvunud lennujuhtimise kui sellisega, kuid kooli lõpetanuna võin tõdeda, et minu teadmised olid äärmiselt tühised võrreldes sellega, mida tean nüüd.

Lisaks koolielule oli lennuakadeemias õppides oluline ka sotsiaalelu läbi ühiste ürituste nii kogu koolikollektiiviga kui ka oma kursusekaaslastega. Kooli akadeemiline pere ja üliõpilaskond oli väike. Kõik teadsid kõiki ning õppejõud huvitusid õpilaste käekäigust rohkem kui suurtes ülikoolides. Tihedaks said ühised koosviibimised lennujuhtimisinstruktorite ja õpilaste vahel. Ka need muutsid suhtlemise lihtsamaks.

Raskemad momendid õpingutes jäävad ilmselt lennujuhtimise simulaatoriharjutuste etappi, sest alles siis ilmnes, kes on tegelikult lennujuhiks sobiv. Selles etapis võis nii mõnigi kord tunda ebakindlust oma oskustes ja võimetes ning tekkida kahtlus oma valikute õigsuses. Siis sai oluliseks sihikindlus ning usk enesesse. Aga need hetked olid mööduvad ning enesekindlus kasvas kogemustega. Eriala omandades sai samuti selgeks, et ei piisa ainult andekusest ja võimekusest, oluline on ka töökus ja eesmärgile orienteeritus. Looderdamine tingis negatiivse hoiaku instruktorite poolt.

Kõige õpetlikum aeg jäi praktika perioodi, kui saime Eesti ja Soome lennujuhtimiskeskustes liiklust juhtida. Sai ilmseks tegeliku lennuliikluse erinevus ja mitmekesisus võrreldes simulaatoris kogetuga. Põhitõed jäid samaks, kuid töömeetodeid oli lennujuhtimise seas väga erinevad. Minu jaoks olid praktikad väga olulisel kohal just enesekindluse tõstmisel ning samuti töökoha leidmisel pärast kooli.

Ees ootas lõputöö kirjutamine, kuid see ei olnud ülemäära raske, kuna teema oli aktuaalne ja minu jaoks huvitav.

Hoopis olulisem sellel perioodil oli pärast kooli lõppu erialasele tööle saamine, sest keegi meist ei saanud olla kindel, et pärast lõpetamist töökoht ootab. Lennuliiklusteeninduse ettevõtete arv Eestis on väike ja kandidaate rohkem kui töökohti. Samuti oli välismaale kandideerimine raskendatud, kuna puudus töökogemus. See omakorda pani mõtlema, kas peaks lisaks erialasele tööle kaaluma ka alternatiive. Tulevik tundus ebakindel, sai vaid oodata.

Kooli lõpetamisel sai enamik meist erialasele tööle - rohkem kui oleks võinud arvata. Arvan, et selle eriala õppimine on olnud minu jaoks uskumatu võimalus, mida ma ei vahetaks ühegi teise vastu isegi siis, kui töövõimalused võinuks olla piiratud. Teeksin igal hetkel sama valiku, sest mitte kuskilt mujalt koolist ei saa sellist elukooli ning kogemust. Eriala õppimine on arendanud mind vaimselt, õpetades iseseisvust, kannatlikust, sihikindlust ja töökust, mis tulevad kasuks ka erialaväliselt. Samuti on see võimaldanud luua kontakte teiste lennunduses tegutsevate inimestega, mis aitab karjääri planeerimisel.

Töötan Lennuliiklusteeninduse AS-is lennujuhina, esialgu veel õpilasena, kuid peagi peaksin alustama tööd iseseisvalt. Umbes sama pikk aeg kooli simulaatorharjutuste etapiga kulub stažeerides instruktori juhendamisel tööpositsioonil, omandades, rakendades ja kinnistades juba tuntud põhitõdesid ning õppides uusi töövõtteid. Perioodi vältel otsustatakse, kas õpilane on võimeline üksi töötama või mitte. Positiivse vastukaja korral saab minust iseseisvalt töötav lennujuht.

Viimased neli aastat on minu elus olnud kõige huvitavamad. Olen saanud palju kogemusi, mida mujal kogeda pole võimalik. Koolis oldud aeg on õpetanud mulle, et elus on kõik võimalik, tasub vaid uskuda.

Soovitusena tulevastele tudengitele lisan, et eriala valikul ei tohiks mõelda ainult sellele, kas sel alal ka tulevikku on, vaid õppida seda, mis tõsiselt huvi pakub.

Käth Zinovjev (meenutus on pandud kirja 2015)

Lõpetanud 2004. a õhusõiduki hoolduse eriala

Erialavalik

Põhikooli lõpus lugesin ajakirjast "Meie Meel" lugejate küsimusi ja toimetuse vastust teemal, kus on Eestis võimalik lennundusharidust omandada. Sain teada, et lennuteenindajaks ei õpita koolipingis ning piloodiks õpitakse Nõos. Põgusalt mainiti samas artiklis ka alles äsja avatud Tartu Lennukolledžit. Sealt ma siis pisiku saingi ning jätkasin informatsiooni hankimist kõikjalt, kust vähegi sain - siis oli internet alles midagi uut ja kõigil ligipääsu polnud. Üheksanda klassi lõpu eel sain koolimessilt piisavalt infot ja tehtud sai otsus, et ees ootab lennukooli minek. Muidugi juhul, kui katsetest läbi saan.



Tulemine

Ettenägelikult kandideerisin "igaks juhuks" ka TÜ vene filoloogiasse ja Maaülikooli metsamajandus teaduskonda. Tallinnas ega mujal ei olnud mulle muud huvipakkuvat eriala tol momendil silma torganud. Sain sisse nii Maaülikooli kui ka Tartu Ülikooli, kuid mõte Maaülikoolis saksa keele õpinguid nullist alustada või TÜs süvitsi vene keelt õppima asuda ei istunud kuidagi. Nii tegin otsuse lennukolledži kasuks.

Esimeseks väikeseks tagasilöögiks sai psühholoogilistes katsetes põrumine. Kuid tulnud pika maa, lubasin endale, et tühjade kätega ma siit ei lahku. Side- ja navigatsioonisüsteemide käitamist ei olnud tollal veel võimalik õppida, nii saigi valitud õhusõiduki hoolduse eriala.

Õpingute aeg

Vahvast kooliajast mäletan kursusekaaslaste abivalmidust ja minu eriala juhataja veendumust, et kolmandal kursusel "tulen mõistusele" ja valin muu eriala. Vastuseisust hoolimata sain kõik vajalikud ainepunktid kätte ja kaitsesin diplomitöö. Nii-öelda vastuseis seisnes selles, et õhusõiduki hoolduse eriala peetakse pigem noormeeste valikuks.

Pärast lõpetamist

Esimese töökoha leping oli mul taskus juba kolledži organiseeritud lennundusettevõtteid tutvustavalt ekskursioonilt. Tehnikule vajaliku baasõppe ja kogemused sain kodust mõnusa rattasõidu kaugusel asuvast Ämari Lennubaasist. Veetsin seal neli suve, hankides kogemusi lennutehnilise dokumentatsiooni järgimise, täitmise ning hoolduse teostamise kohta An-2 tüüpi lennukitel ja hiljem R44 tüüpi helikopteritel.

Neljanda kursuse sügis-talve praktika sai veedetud AMEs. Tutvusin ratta- ja piduritöökoja, metalli väsimuspragude otsimise tehnoloogia, lennuki salongi interjööri hooldustöö, lennuki liinihooldde ja raske baashooldusega. Neljanda aasta suvel paluti mul valida lennubaasi ja Tallinna vahel. Valiku tegin mehaaniku ameti kasuks Air Maintenance Estonias.

Sügisel läbisin paralleelselt Ämariga juhtmete hoolduskursus AMEs. Sai selgeks juhtmete liitmine ja lahutamine tehnilisest küljest. 2004. aasta juunist novembrini olin õpipoisina tööl AMEs, tehes 12-tunniseid töötasuta vahetusi. Novembri lõpuks sain sihikindluse tulemusena töölepingu ja õiguse töötada avioonikuna B737CL ja NG tüüpi lennukitel. 2006. aasta suvel läbisin B737CL koos NG erinevustega B1/B2 tüübikoolituse ja taotlesin litsentsi.

2008. aasta algul tehti mulle AMEs ettepanek õppida troubleshooter'iks. See tähendanuks, et tuleb lahendada operatiivkorras tehnilisi rikkeid väljalendu ootavatel pagasit ja reisijaid täis lennukitel.

Paralleelselt hakati kvalifitseeritud personali puudumisel Tallinnas tööle võtma inimesi „tänavalt“ ja meeskonnavaim töökeskkonnas lagunes. Uue ettepanekuga ning olukorraga tööl ei olnud võimalik enam nõus olla ning ma asusin tööd otsima välismaal.

2008. aasta jaanuaris leidsin ajakirjast „Flight International“ kuulutuse personali otsimise kohta Lufthansa Technik'u uue peatselt avatava raskehooldusbaasi tarbeks Bulgaaria pealinnas Sofias.

Alustasin läbirääkimisi. Tiheda töögraafiku tõttu AMEs polnud võimalik tööintervjuule jõuda enne maid. Mõlemaid pooli rahuldavate tingimuste ja töölepingu nõudest kinnipidamisest tingituna lahkusin AMEst 2008. aasta septembris.

Bulgaarias asusin tööle Cabin/Cargo/Air Conditioning mehaanikuna. Põhitööks kujunesid A320 Family Lufthansa lennukite reisijatesalongi D-check`id. Lapsepuhkust oodates töötasin 2009. aasta sügisel

neli kuud töökaartide insenerina. 2010. aasta veebruaris tõi ilmale poja, kes elas meie keskel vaid kuus päeva.

Haiguslehel väljudes palusin luba töötada avioonikuna kuus kuud, et pikendada litsentsi B737CL-l. Minu ajutine uus meeskonna ülem oli minu tööga rahul, nii sain loa jääda pikemaks perioodiks. Alates 2010. aasta kevadest kuni tänaseni töötan avioonikuna B737CL-il ja NG-l. Kahjuks on firma töökorraldus selline, et kõik mõlemat lennukitüüpi (Airbus ja Boeing) igapäevaselt hooldama ei pääse. Hoolimata läbitud A320 Family B1 ja B2 koolitustest on mu praktiline kogemus Airbusil B2-na suhteliselt väike. Vaatamata kasvavale Airbus tüüpi lennukite kasutusele on B737CL ikkagi veel levinuim reisilennuki tüüp.

Bulgaarias on kokku 10 naistehnikut. Suhtumine neisse on suhteliselt hea ja naisena seal töötada on ehk isegi lihtsam kui Tallinnas. Sel alal naisena läbi lüüa ei ole lihtne, kuid on võimalik. Tuleb jääda endale kindlaks ja ajada oma asja lõpuni.

Margus Keerman (meenutus on pandud kirja 2013)

Vilistlane, lõpetanud õhusõiduki hoolduse eriala

Õppisin Tartu 3. Keskkoolis (praegune Tartu Raatuse Gümnaasium). Kooli kõrvalt käisin muusikakoolis klaverimängu õppimas, kust mind kehva lauluoskuse pärast välja heideti. Edasi õppisin klaveri- ja akordionimängu eraõpetajate juures, kuid erilise eduta.

Peale keskkooli astusin 1989. aastal Eesti Põllumajanduse Akadeemiasse studeerima põllumajanduse mehhaniseerimist. 1994. aastal kaitsesin diplomi, kooli nimeks oli selleks ajaks saanud Eesti Põllumajanduse Ülikool. Kuna see periood sattus olema kolhooside-sovhooside likvideerimise aeg, jäi karjäär mehhanisaatorina tegemata. Noore insenerina paelus mind aga täiesti juhuslikult lennundus. Soov ümber spetsialiseeruda traktoritelt õhusõidukitele viis 1995. aastal õpingute jätkamiseni Tartu Lennukolledžisse õhusõidukite hoolduse erialale. 1998. aastal lõpetasin ainsana oma kursuselt Tartu Lennukolledži ja seda *cum laude*. Olin ka esimene lennukolledžis kõrghariduse saanu.

Edasi asusin tööle Piirivalve Lennusalka ja kolisin Tartust Tallinnasse. 2002. aasta hakul sain telefonikõne Lennuametist Johannes Tilgalt, kes tegi ettepaneku tulla Lennuameti lennutehnika osakonda juhatama. Pakkumine sai vastu võetud ning algas töö lennuohutuse järelveameetnikuna.



Maris Märdla (meenutus on pandud kirja 2013)

Vilistlane, lõpetanud lennuliiklusteeninduse eriala

Lõpetasin Tartu Lennukolledži lennuliiklusteeninduse eriala 2008. aastal, misjärel sai minust TWR/APP lennujuht Kuressaare lennujaamas. Sealne töö oli vaheldusrikas, kuna lisaks lennujuhtimisele tuli osutada ka meteoroloogia- ja

aeronavigatsioonilise info teenindust. Samuti tuli hallata Ruhnu lennuvälja infot ja andmeid lennuoperatsioonide kohta. Üheks huvitavamaks aspektiks oli vahetu suhtlemine erinevast rahvusest pilootidega, kuna torni külastamine meeskondade poolt on väikelennujaamas pigem reegel kui erand.

Pärast 4,5 aastat Kuressaares asusin tööle Dubaisse Emirates lennufirmasse ATC (Air Traffic Control) spetsialistina. Minu töökoht asub NCC (Network Control Center) nime kandvas suures saalis ning töötan kõrvuti lennudispetšeritega. Emirates'il on üle 200 lennuki, mis opereerivad kuuel kontinendil, seega tuleb ette erinevaid lennujuhtimisega seotud probleeme, mida lahendada. Samuti kuulub selle töö juurde igapäevane tihe suhtlus Dubai lennujuhtimisüksustega. Ma olen õnnelik, et kuulun ühe kiiremini kasvava lennufirma rahvusvahelisse meeskonda.

Kapten Martin Noorsalu (meenutus on pandud kirja 2013)

Vilistlane, lõpetanud õhusõiduki juhtimise eriala



Rohkem kui 15 aastaga lennunduses olen loginud üle 1300 lennutunni kopteritel, sealhulgas 50 lahinglennutundi rahvusvahelisel sõjalisel operatsioonil Afganistanis.

Alustasin oma teekonda lennunduses 1996. aastal Nõo Reaalgümnaasiumi lennundusklassi õppima asudes ja lõpetasin selle 1999. aastal eralenduri teooriaga ning purilenduri pädevusega. Aastal 1999 jätkasin õpinguid Tartu Lennukolledžis (tänapäeval Eesti Lennuakadeemias) ja 2003. aastal lõpetasin selle õhusõiduki juhtimise erialal kopteri ametpiloodina.

Minu esimene erialane töökoht oligi Tartu Lennukolledžis. Peale õpingute lõpetamist töötasin siin ühe aasta koolituskoordinaatorina lennukoolitusorganisatsioonis. 2004. aasta lõpus otsustasin vahetada oma kontorikarjääri lendamise vastu ja pärast ajateenistuse läbimist Kuperjanovi üksikjalaväepataljonis liitusin 2006. aasta alguses Eesti Õhuväega.

2006. a juunis omistati mulle Eesti Õhuväe lenduri kutsemärk ning alustasin karjääri piloodina kopterite eskadrillis Ämari lennubaasis. Mais 2010 lähetati mind Saksa Maaväe Kopterikooli (Heeresfliegerwaffenschule - Bückeberg, Saksamaa) mitmemootorilise turbiinkopteri, instrumentaallennu ja öövaatlusseadmetega lendamise koolitusele. 2010. aasta novembris omistati mulle Saksa armee lenduri kutsemärk.

Juulis 2011 lähetati mind pikaajalisse väliseenistusse Ameerika Ühendriikidesse Marylandi osariigi armee Rahvuskaarti, kus asusin teenima staabiohvitser-piloodina. Esmalt läbisin UH-60 Blackhawk kopteri tüübikoolituse Fort Ruckeri maaväe kopterikoolis Alabama osariigis ning selle eduka lõpetamise puhul väljastati mulle septembris 2011 USA armee vanemlenduri kutsemärk. Samuti läbisin kõrgmägedes lendamise ja kopteri võimsuse haldamise koolituse Colorado osariigis OH-58 Kiowa kopteril.

2012. a augusti lõpus lähetati mind rahvusvahelisele sõjalisele operatsioonile Afganistani Marylandi Rahvuskaardi 25 lahinglennubrigaadi koosseisus oleva 169. C kompaniis. Teenisin seal meditsiinilise evakuaatsiooni kopteri piloodina. Pea nelja teenistuskuu jooksul Afganistanis kogusin 50 lahinglennutundi. Koos kapten Rene Kallisega olime esimesed Eesti Õhuväe kopteripiloodid, kes on osalenud rahvusvahelises sõjalises operatsioonis.

Mattias Kosemets (meenutus on pandud kirja 2014)

Lõpetanud 2013. a õhusõiduki ehituse ja hoolduse eriala



Otsus lennundust õppida tekkis mul teadlikult ning soovist saada kosmonaudiks. Täpselt nii kõrged eesmärgid endale lapsepõlves seadsingi. Aja jooksul sain aru, et kosmosesse pürgimiseks peaks minust esmalt õhuväe lendur saama. Niisiis tuli põhikool lõpetada ja sobiv lennukool leida. Esimene valik oli loomulikult Nõo Reaalgümnaasiumi lennundusklass, aga oh häda, enne, kui suureks jõudsin kasvada ja roosad prillid eest võtta, lõpetas lennundusklass oma tegevuse. Nii ei jäänud muud üle, kui hakata pingutama kõrgkooli – Eesti Lennuakadeemiasse – sisseastumise nimel. Piloodiks saamise unistuse kõrval arenes huvi inimfaktori ja lennuohutuse vastu. Helistasin gümnaasiumi lõpuklassis Toomas Anijärvele küsimusega, kas ta saaks minu lennuohutuse

teemalist uurimistööd juhendada ning arutasime, miks Finnairi lennuk vaatamata tihedale udule Kuressaarde maanduda püüab. Tegemist oli ühe väikese, kuid otsustava sammuga minu edasise karjääri suhtes juba enne akadeemiasse astumist. Kui kõik muinasjutud lõpeksid hästi, siis võiksin siinkohal oma jutu lõpetada stiilis, et saingi piloodiks ja lendan täna Estonian Air'is nagu paljud noored unistavad ning nii mõnigi seda edukalt teeb. Mida aga teha siis, kui aastatepikkune unistus ja „õhuloss“ kokku kukub ning ees ootab neli keerulist aastat õhusõiduki hoolduse erialal (just nagu minuga tegelikult läks)? Siis tuleb endale teadvustada, et piloodiks saamine on nagu iga teine koolitus, mida saab alati hiljem lisaks õppida, kuid mis maksab „mõnevõrra“ rohkem kui autojuhilubade tegemine. Teiseks, tasub mõelda juba varakult alternatiivse karjääri peale ning seada endale kindlad sihid.

Mäletan oma esimest koolipäeva ja loengut, milleks oli insenerigraafika, mis toimus klassikalises kõrgkooli auditoriumis, justkui Hollywoodi filmis. Tagantjärele esimestele koolipäevadele mõeldes

on huvitav asjaolu, et juba kooliaasta alguses alustasime kursusekaaslastega MTÜ Eesti Lennundusselts loomist ning projekti „Lennundus noortele lähemale!“ kirjutamist. Idee tuli sellest, et soovisime saada ise ja pakkuda teistele huvilistele esimeste teoreetiliste õppeaastate jooksul lisaks ka praktilist tegevuskogemust lennukitega. Selleks tegime koostööd Eesti Lennundusmuuseumi ja Eesti Lennuakadeemiaga. Meid, seltsi liikmeid, oli kokku viis. Käisime pidevalt koos, et ühingu põhikirja koostada ja projekti kirjutada. See oli kõigi jaoks uus, raske, aga samas huvitav. Millesse ennast tegelikult mässinud olin, jõudis muidugi hiljem kohale, kui ühteaegu oli vaja sooritada eksameid, käia tööl ja projekti juhtida. Oli hetki, kus soovisin kogu projekti Kuu peale saata – sinna, kuhu ma lapsepõlves ise reisida tahtsin. Palju lihtsam oleks olnud ainult koolis käia ja õppida, kuid tuleviku peale mõeldes pidasin targemaks asjad korrektselt lõpuni viia. Võib öelda, et lennundusseltsist sai õpingute vältel märkamatult primaarne tegevuste allikas kuni viimaste eksamiteni välja. MTÜ kaudu sain esimesed õppetunnid asjaajamises ning protsesside rakendamises. Paljud koostööpartnerid ning kaasosalised näitasid meie MTÜ tegevuse ja tegevusetuse suhtes üles erakordset kannatlikkust ja abivalmis suhtumist.

Lennuakadeemia viimastel aastatel arenes minu pähklisuurune aju piisavalt taibukaks, et siduda lõputöö teema ja koostamine võimaliku ametikohaga. Pannes kokku projektijuhtimise, lennuohutuse ja õhusõidukite hoolduse eriala, sain selgeks, et minust peab saama ohutusspetsialist lennundusettevõttes ning võimaluse korral lennuametnik. Vajalike lisateadmiste omandamise heaks ei pidanud ma paljaks ka kõige ebatavalisemates kohtades lennuohutusalseid raamatuid lugeda. Tegin seda nii merel laeva peal kui Saaremaa randades. Õnneks ei saanud ükski akadeemiast laenutatud raamat õpingute vältel minu käe läbi kannatada. Väikeste tagasilöökidega hakkasid asjad soovitud suunda võtma. Pärast akadeemia lõpetamist ning praktikat töötasin õhusõidukite hooldusettevõttes kontori poole peal kvaliteedi, ohutuse ja koolituse küsimustega. Tundsin, et lennundusseltsiga tegelemise kogemus tuli pinge- ja stressiolukordades sooritusvõimele kasuks. Paraku jäi aga töötamine selles ettevõttes lühemaks, kui oskasin arvata, sest ootamatult avanes võimalus astuda järgmine samm soovitud suunas ning asuda tööle lennundusohutusnõunikuna Lennuametis. Peamiste tööülesannete hulka kuuluvad nüüd riikliku ohutusprogrammi juurutamine ja ohutusteabe analüüs. Iga nädal toob uued ning huvitavad väljakutsed – lennundus on dünaamiline.

Võib öelda, et ühtegi karjäärialast otsust ei jätnud ma juhuse hooleks, vaid pigem mõtlesin asjad enda jaoks läbi. Niimoodi kalkuleerides võib igaüks juba täna sobiva teekonna valida ning tulevikku kujundama asuda. Oluline on püstitatud sihtidele kindlaks jääda, prioriteete seada ning alternatiivsete võimaluste peale mõelda. Tudengina küsiksindalt, miks ma oma eriala õpin. Mis on selle eriala erinevad karjääri võimalused? Mida mulle selles valdkonnas teha meeldib? Milliseid teadmisi ja oskusi pean lisaks arendama? Nendele küsimustele vastuseid otsides ja vastavalt tegutsedes leiab järjekindluse ja motivatsiooni õpingute kestel ning ka pärast seda. Usun, et kõikide erialade tudengid võiksid enda jaoks selgeks mõelda, millist karjääri nad spetsiifilisemalt teha soovivad. Lõpetuseks jagan mõtteid, mida olen erinevatest allikatest kuulnud ning oluliseks pidanud.

- „Mugavustsoonist väljumine on üks eeldus tippu jõudmiseks.“
- „Võimalus leidub tavaliselt alati raskuste keskel ning kui kõik „uksed“ on suletud, siis on „aken“. Tuleb leida see „aken“.“
- „Ära iial anna alla!“

Märt Soplepmann (meenutus on pandud kirja 2013)

Lõpetanud 2012. a õhusõiduki juhtimise eriala

Alustuseks peab tõdema, et oma lühikese karjääri jooksul lennunduses olen kohanud nii õnne, kui ka ootamatuid katsumusi. Tänu vedamisele ja nähtud vaevale olen ma hetkel maandunud Indoneesias, kus ma saan nautida tehtud töö vilju.

Minu koolipõlve kaksteist aastat möödusid Miina Härma Gümnaasiumis. Koolikaaslaselt kuulsin esmakordselt tolleaegsest Tartu Lennukolledžist ja õhusõiduki juhtimise erialast. Juba mõne päeva pärast teadsin, et tahan saada piloodiks ja 2007. aastal astusingi TLK-sse ning pole seda otsust kordagi kahetsenud.



2008. aastal muudeti meie kõrgkooli nimi Eesti Lennuakadeemiaks, õppida saime külalisõpilastena EMÜ-s ja TÜ-s ning meie õppeperioodil valmis ka ELA uus hoone. Lisaks läbisin ajateenistuse Õhutõrje Pataljonis Mistrali raketisüsteemil. Seega kõrgkooliaastad olid väga põnevad ja mitmekülgsed.

Neljanda kursuse kevadsemestril avanes mul ja kahel kaasõppuril harukordne võimalus suunduda otse koolist tööle Estonian Airi Bombardier CRJ-900 peale. Seda suuresti ka tänu Jüri Liivamäe ennastalgavale tööle. 2012. aasta sügisel kaitsesin oma uurimustöö ning lõpetasin Eesti Lennuakadeemia. Nähtud vaev on end hiljem mitmekordselt ära tasunud.

Estonian Airis töötasin natuke kauem kui ühe aasta. Sukeldusin kommertslennundusse huvitaval ajaperioodil, kuna meie firmal oli käigus lennukipargi suurendamine ning liinivõrgustiku laiendamine. Seal veedetud ajal avarnes mu silmaring kõvasti ja teadmisi kogunes kuhjaga. Samuti kohtasin palju meeldivaid inimesi, kes vormisid minust küpse piloodi.

Suurele laienemisele järgnes kahjuks kibe koondamiste laine. Ka mina olin üks nendest, kes sai sülle sappa. Juba varasemalt tõmbas mu tähelepanu lennufirma Garuda Indoneesia tööpakkumine Bombardier CRJ-1000-le. Kandideerimine kulges edukalt ning vähem kui üks kuu pärast Estonian Airist lahkumist suundusin elama Indoneesiasse, linna nimega Balikpapan. Lisaks mulle on siin teisigi endisi töökaaslasi Estonian Airist ja lendame riigisiseseid lende. Töö on huvitav ja saab end uues keskkonnas proovile panna. Paradiisirannad, lõputud vihmametsad, aktiivsed vulkaanid...

Elu on põnev ja kunagi ei tea ette, kus järgmisena maandud...

Priit Rifk (meenutus on pandud kirja 2014)

Vilistlane, lõpetanud lennundusettevõtte käitamise eriala

Minu huvi lennunduse vastu tärkas varajases lapsepõlves, mis möödus Ämari lennubaasi läheduses, kus regulaarselt lendasid madalalt üle hävitus- ja pommituslennukid. See andis väikesele poisile võimaluse lähemalt näha ja uurida väga mürarikkaid lennukeid. Mäletan, et vaatasin ja mõtlesin imetlusega, kuidas saab selle sees istuv mehike sellist metallihunnikut õhus juhtida! Kuna väljundit minu huvile oli tollal raske leida, siis hakkasin ise mudellennukeid valmistama. See hobi on mind siiani saatnud koos erialaga, mis on praktilisest lennundusest veidi eemal.

Põhikoolis olid lennundushuvile konkureerivaks astronoomia ja kosmonautika. Mind lohutas see, et enamus nõukogude kosmonaute olid endised lendurid. Lennundusest oli kõige suurem tõmme just piloodi eriala vastu, kuid huvi pakkus ka uute lennundustehnoloogiate arendus maailmas. 2002. aastal asusin õppima Tartu Lennukolledžisse, erialaks sai mul lennundusettevõtte käitamine, kuna mehaanikuna ma ennast väga kindlalt ei tundnud. Paljudel tudengitel kipub õppides nominaalaeg praktilistel põhjustel pikeneda, nii läks ka minul. Kolledžist on kõige huvitavamad mälestused just õppeperioodi teisest poolest, kui algas eriala õpe. Päeval sai põnevates loengutes käia ning öösiti tuli ette simulaatorilende. Samuti korraldasin koolis koos sõbra Risto Härmatisega lennundusalaste filmide vaatamist.

Peale lennukolledži lõpetamist läksin laia maailma reisima, kuna ülemaailmne majanduskriis oli tööturul valikud vägagi kokku kuivatanud. Peale maailmareisilt naasmist kandideerisin Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi lennundustalituse peaspetsialisti kohale, kus töötan praeguseni. Tööülesannetes puutun tihedalt kokku endiste koolikaaslastega erinevatest lennundusasutustest. Samuti püüan sidet hoida mitmete kursusekaaslastega! Koostöö akadeemiaga on olnud hea ning loodetavasti on ka edaspidiselt.



Ragnar Pähn (meenutus on pandud kirja 2013)

Eesti Lennuakadeemia haldusosakonna juhataja

Miks Tartu Lennukolledž? Peale keskkooli viisin paberid sisse TÜ matemaatika osakonda, Tartu Lennukolledžisse ja Viljandi kutsekooli. Otsus oli õppida, kas Tartus või Viljandis, aga kindlasti mitte Tallinnas. TÜ-s ma riigieelarvelisele kohale ei saanud ja Viljandisse ka jääda ei soovinud, seega jäi loomulikuks valikuks Tartu Lennukolledž ning lennundusettevõtte käitamise eriala.

Eriala valik sai tehtud sellise mõttega, et kui kunagi lennundusest küllalt saab, siis on võimalik alati mujale ettevõttesse minna. Pärast esimest koolipäeva sain kätte oma akadeemilise puhkuse paberid



ja suundusin aega teenima Kuperjanovi pataljoni. Aeg oli õigesti planeeritud, sest meie kursus oli 2001. aastal esimene, kes üldained sai Eesti Maaülikooli asemel Tartu Ülikoolist.

Lennukolledžis õppimise ajal elasin lennujaama ühiselamus, igal aastal erinevates tubades ja erinevate inimestega. Tuba sai jagatud selliste Eesti lennunduses vaikselt ilma tegevate persoonidega nagu Kristjan Tõniste, Rene Panksep, Meelis Karus, Jaak Vaher, Märt Beilmann ja teised.

I ja II kursus kulgesid nagu kõigil üliõpilastel. Suurem osa vabast ajast sai veedetud Ülenurme spordisaalis palli loopides, lennujaama arvutiklassis õppides või Püssirohukeldris vaimu lõõgastades. III ja IV kursusel löödi kursus erialadena laiali ja siis sai ka aina tõsisemalt õppetööle pühendatud. Üha rohkem sai ka trenni hakatud tegema ning võtsin osa kõikvõimalikest spordiüritustest, kus kolledžit oli võimalik esindada.

Lõputöö tegemise ajal tundis rektor Villu Mikita huvi, kas mul leib on laual ehk pakkus mulle kolledžis tööd. Peale lõputöö kaitsmist võtsin pakkumise vastu ja asusin tööle Tartu Lennukolledži haldusosakonna juhataja kohale, kus töötan tänaseni.

Kuna tööleasumisel algas mu karjäär koheselt keskastme juhina, siis läks parasjagu aega, et korralikult süsteemi sisse elada, sest kogu oma senise elu polnud ma ametliku paberitööga kokku puutunud. Põhilise osa tööd sai enne kolledžit tehtud erinevates ehitusfirmades eelkõige kipsipanijana. Minu poolt said näiteks uued seinad Tartu Hotell ja Kalevi kommivabrik.

2006. aastal jätkasin haridusteed Tartu Lennukolledži magistriõppes. Kaheksast alustajast oleme Kuldar Timmuskiga ainukesed, kes on lõputunnistuse kätte saanud. Olles ise väga aktiivne sportlane, üritan ka teisi inimesi liikuma sundida või suunata. Sellest tingituna kirjutasin oma magistritöö pilootide füüsilisest võimekusest.

Eesti Lennuakadeemias töötades olen ma olnud tunnistajaks nii nime, võimu kui ka asukoha muutusele. Viimane nõudis minult väga palju tööd, kuid usun, et kõik saavad uue õppekeskuse üle uhked olla.

Õpilastele tahaks öelda, et elus esineb palju juhuseid, kuid selleks, et õigel ajal olla õiges kohas, ei ole mõtet diivanil lesides telekat vaadata. Senikaua, kui energiat jagub, tuleb pidevalt kogemusi hankida. Nii häid kui ka halbu.

Sven Kukemelk (meenutus on pandud kirja 2014, täiendatud 2017)

Vilistlane, lõpetanud lennundusettevõtte juhtimise eriala

Ma alustasin tollases Tartu Lennukolledžis õpinguid 2006. aasta sügisel C6-s ehk siis lennundusettevõtte juhtimise erialal. Esimesed kaks aastat tulid suhteliselt raskelt kätte, kuna üritasin samal ajal ka professionaalse korvpallurina läbi lüüa. 2008. aasta talvel järjekordsele operatsioonile minnes avastasin haiglas enda kõrvalvoodist toonase õppetoolijuhi professor Mart Enneveeri. Tema soovituskirja alusel sain ma praktikale Kopenhaageni lennujaama liinivõrgustiku planeerimise osakonda ning pisik oligi saadud.



Tollal oli kõige kiiremini arenev lennujaam Riias ning seda just airBalticu kiire laienemise tõttu, kuid mulle ei mahtunud hinge, miks meie oma Estonian Air ei võiks sama teha. Sellest koorus välja ka idee korraldada suur konverents, kuhu kutsuda esindajaid nii Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumist, Lennuametist, lennujaamast, lennukolledžist kui mujalt lennundussektorist, et aidata koos välja mõelda imerohi Estonian Airi arendamiseks. Kuigi toona polnud mul aimugi, mida sellise ürituse korraldamine nõuab, suutsime koos kolledžiperega selle kenasti läbi viia.

Ma olin veendunud, et Eesti lennunduse parendamiseks tuleks mul kiiresti sukelduda reaalsesse lennundusse ning ainus koht, kus majanduskriisi tingimustes laieneti, oli lätlaste airBaltic. Selleks et sinna praktikale saada, pidin oma lõputöö aasta ette ära kaitsma ning ained ette sooritama. Need pool aastat, mis ma Riias veetsin, panid aluse minu professionaalsetele oskustele liinivõrgustiku planeerijana. See on elukutse, mille esindajat vajab peaaegu iga lennufirma maailmas, kuid keda Estonian Airis tol ajal polnud.

Kui praktika lõppes ning lõpudiplom käes oli, kutsuti mind Estonian Airi liinivõrgustiku planeerijaks. Varsti pärast seda liitus ettevõttega ka Tero Taskila ning tema kredot aluseks võttes sain olla vastutav kogu uue liinivõrgustiku ehitamise eest. Usun, et sain erakordse võimaluse töötada välja enda nägemustel põhinev liinivõrgustik ning siis see ka ellu viia. Kuigi sai nii jaanipäev kui ka teised pühad tööl veedetud ning 80-100-tunnised tööädalad olid tavaks, ei kahetse ma mitte hetkekski otsust Estonian Airi tööle minna.

Estonian Airi järel asusin tööle Tallinna lennujaama lennundusturunduse osakonna juhatajana, kus töötades õnnestus meelitada Tallinnasse lendama TAP Portugal (kõige pikem regulaarliin, mis on kunagi Tallinna lennujaamast lennanud), Vueling, Air Lituanica ning Aegean Airlines. Lisaks lisasid lende Lot Polish Airlines, Lufthansa ja Estonian Air.

2014. aasta alguses kolisin Saksamaale Frankfurti ning töötasin igapäevaselt maailma suurima lennundusgrupi konsulteerimise üksuses konsultandina. Seoses tööga tuleb aastas lennata üle 100 lennu ning läbida õhus üle 100 000 km. 2017. aastal töötan Nordicas äriarenduse direktorina.

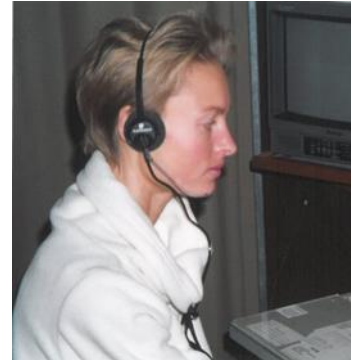
Julgen lennuakadeemia lennundusettevõtte juhtimise eriala soovitada ka teistele, kuna lõpetamise järel on teed valla ja sina ise oled oma õnne sepp.

Triinu Mitt (meenutus on pandud kirja 2015)

Lõpetanud 1995. aastal lennujuhtimise eriala

Lennundusse sattusime õega tänu sellele, et märkasid ajalehes Tartu Lennukolledži vastuvõtukuulutust lennujuhtimise erialale. See oli midagi uut ja tundus atraktiivne. Kuulutuses lubati kolledži lõpetajatele Eestis uudset ja prestiižikat tööd ning head töötasu. Sisseastumiseks oli vaja läbida mitmeid katseid ja psühholoogilisi teste. Uudishimuliku inimesena mõtlesin, et kui sisse ei saa, siis testide kaudu saan vähemalt enda kohta rohkem teada.

Kutsusin õe Liisi kaasa ja nii me Tartu poole sõitsimegi. Katsed läbisime edukalt ja peagi alustasime Ülenurme õppekeskuses õppetööd.



Tookord ei teadnud paljud meist, mida lennujuhi amet endast tegelikult kujutab. Õppeperioodi jooksul oli aegajalt peaaegu kõigil selliseid tundeid, et sellest ei tule midagi välja ja simulaatorimängud ei läinud nii, nagu oleksime soovinud. Oli ka käegalöömise hetki.

Mäletan ühte simulaatorimängu, kus ise arvasin, et läks edukalt. Üks meie esimesi õpetajaid ja instruktoreid oli Erkki Rissanen, kes kahjuks enam meie keskel ei viibi. Peale mängu ütles Erkki "beautiful!" ja mul oli hea meel, et mäng läks hästi! Hetk hiljem lisis ta: "but not the game". Sellepeale langes enesetunne muidugi allapoole nulli, sest tuli välja, et tegelikult läks mäng täiesti aia taha. Õnneks oli siiski õnnestunud mängu rohkem ja enamus meie kursusest lõpetas kolledži edukalt.

1995.a. sügisel alustasime tööd Tallinnas lennujuhtimisosakonnas. Praegu töötame Liisiga mõlemad lennuinfo osakonnas.

Üllar Salumäe (meenutus on pandud kirja 2013)

Lõpetanud 2009. a lennuliiklusteeninduse eriala

Minu suhe lennundusega sai alguse 1994. a, kui asusin õppima Tartu Lennukolledžisse lennujuhi erialale. Sarnaselt enamikule mu kursusekaaslastest oli varasem kokkupuude/teadmine lennundusest pehmelt öeldes põgus. Otsustavaks põhjuseks sai kombinatsioon kolmest tegurist: huvi täiesti uue valdkonna vastu, hea sõbra (hilisema kursusekaaslase ja nüüdse pikaajalise kolleegi) sarnane situatsioon ja parema alternatiivi puudumine.

Esimene kontakt kolledžiga oli pisut hirmutav. Kursust tutvustavale üritusele oli kohale tulnud märkimisväärne hulk huvilisi (minu mäletamist mööda üle 100 inimese), matemaatika ning füüsika eksam sisseastumisel (olin küll reaalainetes tugev, kuid tugev „külakooli“ tasemel) ning 30 miinuskraadi õues (öobisime katsete ajal EPA ühiselamus ning ühel ööl külmus toas aknalauale asetatud limonaadipudel korraliku plaksuga katki). Ka esimesed loengud ei olnud just julgustavad. Tolleaegne Lennuameti peadirektor Mati Sõrmus luges talle omase madala ning pisut monotoonse häälega lennundusseadusandlust ning eeskirju ja lennundusest mitte just liiga palju teadjana oli kohati raskusi keskendumisega.



Edasine õppetöö läks aga juba huvitavamaks. Tõenäoliselt ei ole ma kunagi õppinud nii intensiivselt (ega olnud nii pruun, sest vastukaaluks külmale talvele oli 1994. a suvi erakordselt soe) kui eksamiteks teooria osa lõpus. Tahtmine ja huvi olid suured ja „sõrm lennundusele antud“. Esimene õppeperiood lennukolledžis päädis lõpuaktusega 1995. aasta suvel ning Tallinnasse lennujuhina tööle asumisega. Tänu toleaegsele olukorrale lennujuhtimisalase lennunduspersonaliga oli karjäär (vahest ülemääragi) kiire. Juba vähem kui aasta peale tööle asumist juhendasin instruktorina teisi. Uusi pädevusi ja oskusi lisandus kiirelt, kuid tänu lennukolledžis saadud heale baasharidusele ning oskustele õnnestus suuri möödalaskmisi vältida. Kolmanda lennujuhtide kursuse väljaõppeprotsessis osalesin juba õppejõu/instruktorina.

2007. a astusin taas koolipinki, et jätkata lennundusalast haridusteed. Vahepealsel perioodil oli lennukolledžist saanud täiemahuline rakenduskõrgkool ning 2009. a lõpetasin juba teistkordselt Eesti Lennuakadeemia.

Hetkel töotan Lennuliiklusteeninduse AS-is lennujuhtimisosakonna juhatajana ja siiani ka praktiseeriva lennujuhina. Kokkupuuted akadeemiaga on muutunud küll ebaregulaarsemateks, kuid suhted ja koostöö on olnud väga kasulikud, soojad ning head.