

«Usun siiani, et kedagi oleks saanud päästa.»

Eesti kõige ohvriterohkem lennuõnnetus oli kaua saladuslooriga kaetud. Osalt on veel praegugi. Isegi hukkunute arvus pole ühest selgust saadud.

TEKST: JÜRI LAULIK FOTOD: SA AJAKESKUS WITTENSTEIN/JÄRVAMAA MUUSEUM,
SA VIRUMAA MUUSEUMID, REPRO



Juba nõukogude aja algul Tapale rajatud sõjaväelennuväli vajab hädasti remonti ning 1977. aasta kevadel hakati sellega pihta. Tapal olnud hävituslennukid tuli selleks ajaks jalust ära, Pärnusse kolida.

«Lendurid sõidutasid esimese partii lennukeid Pärnusse ja hakkasid siis An-24T-ga Tapale tagasi lendama, et teine partii samuti ära tuua,» meenutab Nõukogude armee kõrgema sõjalise lennukooli kunagine kadett oma õppeasutuse venekeelses foorumis saatuslikku sündmust 19. aprillil.

«Ma ei unusta seda päeva kunagi,» täiendab teda sealsamas foorumis teinegi mees. «Olin alles äsja lenduriks saanud ning tõin lennuki Pärnusse koos oma juhendaja Šaboliniga. Meie lennukil avastati mingi viga ja start hilines. Jõudsime Pärnu

lennuväljale selleks hetkeks, kui teised mehed sealsamast An-24T-ga õhku tõusid. «Eh, me ei jõudnudki,» käis mul läbi pea. Siis ma veel ei teadnud, kuhu me hiljaks jääme ...»

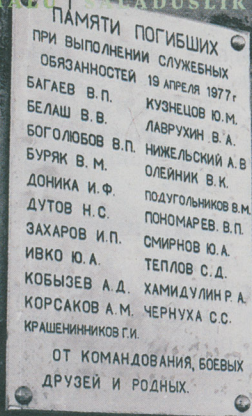
Ootamatu lumesadu

Samas oli liikvel ka teine versioon, mille kohaselt pidi enamik tagasipöörduvatel lenduritest minema puhkusele ja seda hakati juba lennukis tähistama. Kangeamat kraami olevat antud ka neile kolleegidele, kes parajasti lennukit juhtisid. Arvestades, kui palju Nõukogude sõjaväes viina joodi, poleks selles ju ka midagi üllatavat.

«Tapa lennuväli läks remonti ja sealsed hävitajad viidi teistele lennuväljadele, transpordilennukiga toodi piloodid Tapale tagasi, et nad saaksid koju puhkusele jääda. Eks nende meeoleolu oli ka sellega seoses vastav,» on

Moe piiritusetehase lähedal maapinnale kukkunud lennukist An-24T jäid alles vaid suitsevad rusud.





Kuigi pardalolijate arvu kohta liigub vastakaid arvamusi, siis mälestusplaadil on kirjas 21 surmasaanu nimed.

tolleaegne Moe piiritusetehase direktor Arvo Antropov hiljem avaldanud.

Sõjaväe transpordilennukis An-24T õnnetuse hetkel istunute hulga kohta on liikvel erinevad versioonid. Vähemalt ühed andmed väidavad, et pardal oli 15 lendurit, kuus meeskonnaliiget ja üks lennuinspektor, kokku see-ga 22 hinge. Samas on räägitud ka nii 21, 23 kui koguni 26 sõitjast.

19. aprilli hommikul oli Lääne-Virumaal olnud kevadiselt ilus ilm. Päike paistis ja taevas püsis hele. Ent pärastlõunal algas ootamatult lumesadu. See ei kestnud küll kaua, ent oli tihe ja päev muutus lausa pimedaks.

Umbes samal ajal jõudis An-24T Tapa lähedal oleva Moe küla kohale. Arvo Antropov oli just

käinud Tapal keha kinnitamas ja Moele tagasi jõudnud, kui märkas kahtlaselt madalal sõitvat lennukit.

«Olin parasjagu enne ristmiku bussipeatuse juures ning jäin sinna künka peale seisma,» on Antropov kohalikus ajalehes meenutanud. «Näen, et lennuk sööstab vastu korstent, kukub sealt nina ees ja rattad ülespoole põllu peale ja plahvatab põlema.»

Külale õnnelik õnnetus

Korstent, mille vastu lennuk sööstis, oli Antropovi töökoha, Moe piiritusetehase oma.

«Tapa kohal oli tihe lumesadu ja lennuk, alustades maandumist, kaotas orientatsiooni ning pörkas vastu Moe piiritusetehase töötava katlamaja korstent, millel puudusid signaaltuled,» kirjutas Tapa koduloolane ja endine muuseumijuhataja Harri Allandi raamatus «Tapa linn läbi aegade».

Kuigi kokkupõrge rebis lennukil ühe tiiva küljest, tormas see veel natuke maad edasi, enne kui maapinnale kukkus. Õnneks jäi alla põld, mitte majad. Viimasel juhul oleks ohvrite nimekiri palju pikem olnud – Moe külal läks õnneks.

Direktor Antropov on meenutanud ka seda, et üks kohalik tööline sai siiski viga. Tegemist oli olnud ehitustöölisega, kes remontis sedasama tehase katlamaja. Kokkupõrkest korstnaga eraldunud tiivaosa kukkus katlamaja katusele ja sealt alla – nii saigi töömees lopsu.

19 АПРЕЛЯ

ТАПА



Kõik hukkunud lendurid olid keskeas või nooremadki, pärit erinevatest NSVL-i piirkondadest.

➤ An-24T oli 24 meetrit pikk ning maksimaalseks lennukiiruseks arvestati 450 km/h.



Olevat olnud juhuslikult ainus, kes kandis objektil kiivrit. Mees viidi Tapa haiglasse, õnneks ta väga raskelt vigastada ei saanud. Kui haiglas temalt juhtunu kohta küsiti, vastas mees, et lennuk riivas tiivaga. Selle peale helistati haiglast tehasesse ja uuriti mehe üldise vaimse seisundi kohta.

Kuna tegemist oli sõjaväelenduritega, siis muidugi salastati nõukogulikul kombel igasugune

info, aga õnnetust ja hilisemat koristusoperatsiooni nägid paljud kohalikud inimesed. Õnnetusplats piirati kohe sisse ja tavalisi inimesi ei lastud enne ligi, kui kõik oli koristatud.

«Ega rajooni juhtkonda sinna kohale kutsutudki, see oli rohkem sõjaväelaste asi,» on tollane Rakvere rajooni RSN täitevkomitee esimees Ülo Niisuke hiljem rääkinud.

Ametivõimude vaikimise või vassimise tõttu liikus igasuguseid kuulujutte. Ka venekeelsetes lennundusteemalistes internetifoorumites arutletakse tänini erinevate versioonide üle.

«Komandöri kontrollis mingisugune inspektor,» väidab üks mees. «See vanamees ajas erinevad signaalid segamini ja lükkas juhtkangi endast eemale. Ilm oli vilets ja nii lennuk riivaski telliskividest korstent. Nägin kolme uurimiskausta, õudne.»

Teine mees vahendab foorumis uurimiskomisjoni liikme väidetavaid sõnu: «Instruktor rooli ei puutunud, ekipaaži juhtis komandör, kes oli noor, vähese lennukogemusega. Maanduti silma järgi ja juba eemal laskuti 100 meetri peale, mis on arvestuslikust navigatsioonist selgelt madalamal. Pärast nähtavuse halvenemist jätkati läbi pilve laskumist. Piloot märkas, et lennatakse liiga madalal, aga ei jõudnud midagi parandada.

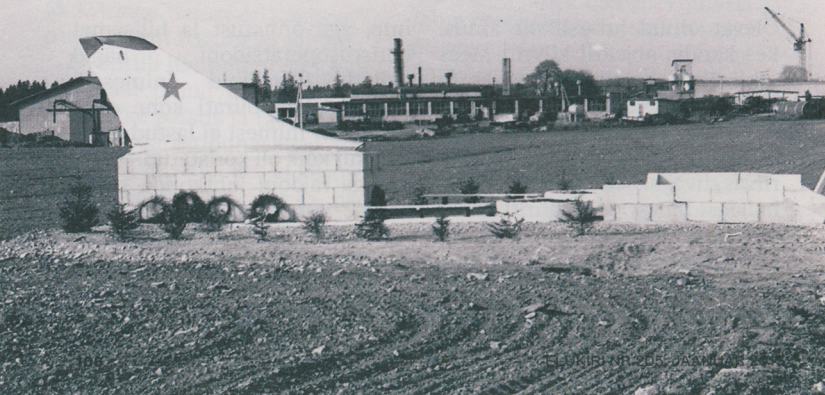
Lindistused säilisid hästi, mis lubasid dešifreerida lennu parameetrid ja omavahelised kõned kabiinis.»

Kuna lennukis olijatest kedagi ellu ei jäänud, siis mingit tõde enam välja selgitada pole muidugi võimalik. Hukkunute lähedasi puudutas õnnetus mõistagi raskelt.

Tühjus südames

«Õppisin teisel kursusel, kui isa mulle sellest õnnetusest kirjutas,» kirjeldab Nõukogude armee kõrgema sõjalise lennukooli endine kadett õppeasutuse foorumis. «Olin šokis. Viisteist hukkunut olid ju minu tuttavad, eriti hästi tundsin Valentin Ponomarjovi – tänu temale valisingi õppimiseks selle lennukooli. Teadsin ka lennuinspektorit, kes oli minu koolivenna Lev Dutovi isa. Räägiti, et tema erruminekuksule oli juba alla kirjutatud, aga ta tahtis enne ärasõitu oma kodu- polku aidata ja läkski lennukile.»

Õnnetuskohta püstitatud lennukisabaga mälestusmärgi juurde on aastakümnete jooksul lilli viidud ja hukkunuid meenutatud.



Toosama mainitud Dutov on tõenäoliselt ka ainus pardalolijatest, kes on maetud Eestisse, täpsemalt Tallinna sõjaväekalmistule. Ülejäänud põrmud saadeti ilmselt meeste kodukohtadesse.

Foorumis võtab sõna ka Lilia Smirnova, kelle tollal 36-aastane isa oli surmasaanute hulgas. Lilia ise oli tragöödia toimumise ajal üheksa-aastane ning elas koos ema ja väikevennaga Tapal.

«Kohe pärast õnnetust saadeti meid linnast välja, nagu ka kõik teised hukkunute abikaasad koos lastega,» tõdeb Lilia Smirnova. «Sõitsime Vologdasse isapoolsete sugulaste juurde. Olen kõik vahepealsed aastad elanud, tühjus südames. Tundub küll võimatu, aga usun siiani, et kedagi oleks saanud päästa.»

Purunenud korstna kõrvale rajati kiiresti metallist korsten. Moe piiritusetehas, mis varustas suurtootjat Livikot piiritusega, ei saanud ju seisma jääda. Hiljem püstitati lennuki hukkumiskoha

«Kohe pärast õnnetust saadeti meid linnast välja, nagu ka kõik teised hukkunute abikaasad lastega.»

juurde mälestussammas, millel on 21 surmasaanu nimed. Mälestusmärk on siiani alles ja see on äratuntav sinna kinnitatud lennukisaba järgi. Kui allakukkunud lennuk oli An-24T, siis saba kuulub hävitajale Su-9, millega lendurid tol ajal samuti

Tapal lendasid. Varem viidi monumendi juurde 19. aprillil lilli, kuid iga aastaga jääb neid järjest vähemaks. Eks möödub ju saabuval kevadel õnnetusest juba 40 aastat.

Lennuõnnetuste aasta

Kuna Moel allakukkunu oli sõjavälennuk, siis varjati seda fakti hoolega ja välismaal sündmus mingit kõlapinda ei saavutanudki. Lugu vaikiti maha seda enam, et sama aasta jaanuaris oli Almatõ lähistel umbes kolm kilomeetrit enne lennuvälja juba maandumist alustanud Aerofloti lennuk Tu-104 mootoripõlengu tõttu alla kukkunud ning kõik lennukil viibinud 90, mõningatel andmetel 96 inimest said surma. Muidugi oli maailmal veel meeles tänase päevani suurimaks tsiviillennunduse katastroofiks peetav õnnetus eestlastelegi armsaks puhkamispaigaks saanud Tenerifel. Selle lennuväljal pörkas 1977. aasta 27. märtsil kokku kaks suurt reisilennukit, surma sai 583 inimest.

Eestiga on seotud veel suuri lennuõnnetusi. 1985. aastal Tallinnas startinud Aerofloti lennuk Tu-134 pörkas lennujuhi süül Valgevenes veidi enne maandumist kokku Ukrainas Lvivist õhku tõusnud sõjavälennukiga An-26. Katastroofis hukkus 88 inimest. Taasiseseisvunud Eesti ohvriterohkeim lennuõnnetus toimus aga augustis 2005, kui teel Tallinnast Helsingisse kukkus Soome lahel alla Copterline'i helikopter. Kõik pardal olnud 12 inimest said surma.